

LUFTFARTENS ØKONOMISKE FODAFTRYK

VÁGA FLOGHAVN

November 2016

SAMMENFATNING

Luffarten sætter i dag et stort økonomisk fodaftryk i den færøske økonomi. Der er dog et stort potentiale for at øge fodaftrykket fremover. En samlet luftfartsstrategi skal sikre, at luffartens bidrag til økonomisk vækst maksimeres på en omkostningseffektiv måde.

Færøsk luftfart bidrager i dag markant til samfundsøkonomien. Der er i dag mere end 200 højproduktive jobs i luftfarten, og når de indirekte og inducerede effekter medregnes, understøtter luftfarten samlet set 465 jobs og 2,6% af Færøernes BNP. Det er et relativt stort økonomisk bidrag sammenlignet med andre lande.

Luftfarten gør Færøerne mere tilgængelig for omverdenen. Når tilgængeligheden øges, skaber det bedre vilkår for erhvervslivet og gør Færøerne mere attraktivt som investeringsland, handelsland og turistland. En høj tilgængelighed styrker de eksisterende erhverv, fx det maritime Færøerne og turismeerhververne, og understøtter nye forretningsmuligheder. Landets virksomheder får bedre adgang til ny viden, teknologi, arbejdskraft og investeringer udefra. Det skaber vækst og øget velstand på sigt. Samtidig gør en høj tilgængelighed det hurtigere og billigere for færinge at rejse til udlandet, på ferie eller på arbejde, hvilket har en stor værdi for borgerne.

Færøsk luftfart har gennemgået en positiv udvikling, som blandt andet er båret frem af store offentlige investeringer i og omkring lufthavnen og i turismen. Men der er stadig et stort potentiale i luftfarten. Vækstraten i antallet af flypassagerer har kun været halvt så stor som i Island i det seneste årti.

Luftfarten er ikke kun begrænset til transporten af Færøernes 50.000 indbyggere. Der er et stort potentiale i ferieturismen, der kan opstå nye forretningsmuligheder som eksport af frisk laks direkte fra Færøerne, og færøske flyselskaber kan ekspandere til markeder i udlandet. Hvis de rigtige rammevilkår er til stede, er der altså ingen øvre grænse for væksten i den færøske luftfart og dermed i luftfartens økonomiske fodaftryk. Når der kommer flere passagerer, skaber det nye arbejdspladser hos flyselskaberne, i lufthavnen, hos underleverandører og i andre erhverv, der er afhængige af luftfarten.

Men højere vækst i luftfarten kræver, at luftfarten er internationalt konkurrencedygtig. Det forudsætter lave omkostninger og gode rammevilkår.

Vi anbefaler, at der udarbejdes en luftfartspolitisk strategi, der har til målsætning at skabe vækst og nye jobs i såvel luftfarten som andre erhverv, der har gavn af luftfarten. Ved at opstille konkrete målsætninger skal strategien sikre en vedholdende politisk forpligtigelse til at skabe konkurrencedygtige rammevilkår for erhvervet. Dermed skal strategien maksimere sandsynligheden for, at Færøerne får mest muligt ud af de store investeringer, der er foretaget på området. Det sker kun, hvis den øgede tilgængelighed og interaktion med omverdenen fører til innovation og højere produktivitet i erhverv som

fiskeriet, hvor Færøerne i forvejen står stærkt.

Jo mere, der åbnes op for omverdenen, desto mere konkurrenceudsat bliver landet også. Konkurrence kan føre til vækst og øget velstand men stiller også større krav til kvaliteten og kompetencerne i den færøske arbejdsstyrke og erhvervslivets rammevilkår; ellers kan vægtskålen tippe til fordel for udlandet, og Færøerne vil netto miste arbejdspladser og dygtige medarbejdere.

En luftfartspolitisk strategi kan derfor indeholde konkrete anbefalinger til initiativer i såvel luftfarten som i den bredere erhvervs-, uddannelses- og arbejdsmarkedspolitik, som stiller Færøerne bedre i den internationale konkurrence. Initiativerne kan favne bredt: Kan en særlig ordning som forskerordningen i Danmark eksempelvis gøre det nemmere for færøske virksomheder at tiltrække kvalificeret arbejdskraft? Kan et lejemarked på boligmarkedet gøre det nemmere for unge færinge at flytte tilbage til Færøerne efter endt uddannelse? Kan lempeligere regler om udenlandsk ejerskab øge investeringerne i Færøerne? Det kan være initiativer som disse, der sikrer, at Færøerne opnår det fulde økonomiske potentiale fra luftfarten. De samfundsøkonomiske fordele og ulemper ved hvert af sådanne initiativer skal dog analyseres nøje, før de kan indgå som anbefalinger i strategien.



1
Luffarten i Færøerne



2
Økonomisk fodaftryk



3
Værdien af tilgængelighed



4
Hvordan kan luffarten skabe vækst?

1 LUFTFARTEN I FÆRØERNE



Luftfarten i Færøerne

Vágar lufthavn er Færøernes eneste lufthavn. Den blev grundlagt under 2. verdenskrig på øen Vágar, ca. 40 minutters kørsel fra Tórshavn. I 1971 startede danske Maersk Air flyvninger til Vágar lufthavn. Med et stigende passagertal i 1980'erne blev der tale om at grundlægge et færøsk selskab for at højne serviceniveauet, opbygge en sund forretning og sikre Færøerne en god og tidssvarende forbindelse med omverdenen. I 1987 blev tanker gjort til virkelighed, og Atlantic Airways blev grundlagt.

Atlantic Airways konkurrerede med Maersk Air på ruterne til Danmark indtil 2004. Siden ultimo 2006 har Atlantic Airways været det eneste selskab, der har udført ruteflyvning til Færøerne.

Atlantic Airways og Vágar lufthavn ejes begge 100% af Landsstyret i dag.

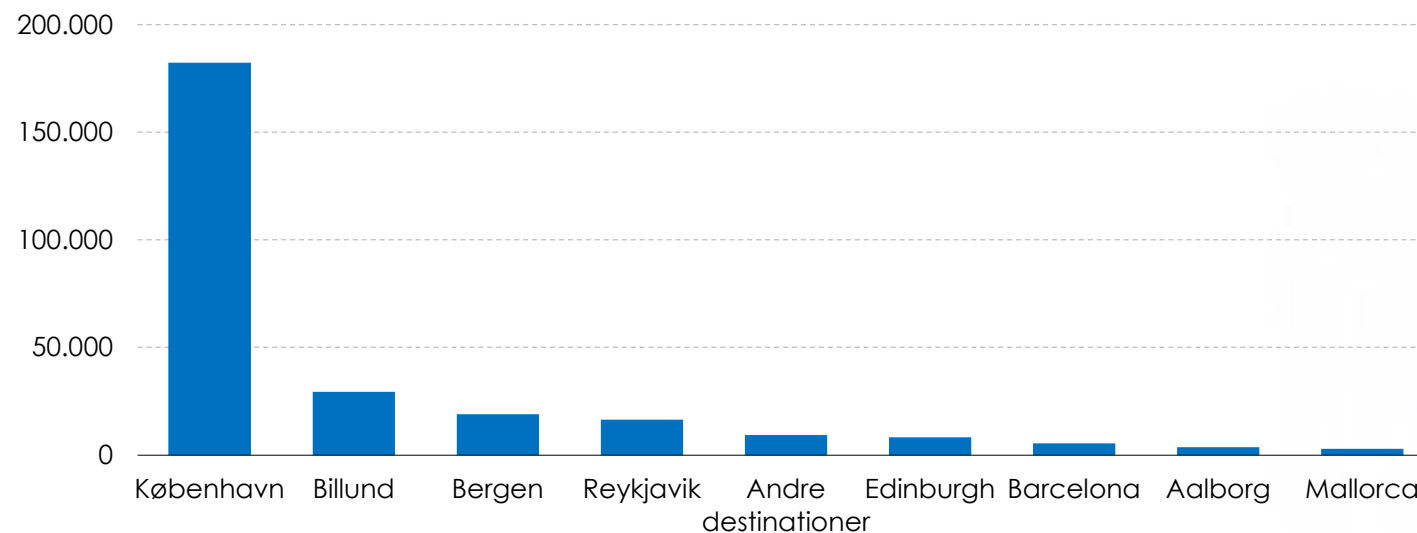
Atlantic Airways er et integreret 'full service'-selskab og står for stort set alle facetter i driften, så som vedligehold, ground handling, salg, markedsføring,

osv. I 2015 havde Atlantic Airways destinationer i Danmark, Norge, Island, Skotland og i Sydeuropa om sommeren. Størstedelen af trafikken er til og fra København, jf. figuren.

I øjeblikket opererer Atlantic Airways tre Airbus 319-fly og to helikoptere: En Bell 212 til ruteflyvning mellem øerne og til diverse ad hoc opgaver og en Bell 412 specialudstyret til redningsopgaver.

Destinationer, 2015

Passagerer til og fra Færøerne i 2015



Kilde: Vágar lufthavn



Et erhverv i udvikling

Færøsk luftfart har gennemgået en positiv udvikling. Siden 1975 er antallet af flypassagerer til Færøerne vokset med gennemsnitligt 5,4% om året, mens befolkningen i samme periode blot er vokset med 0,5% om året.

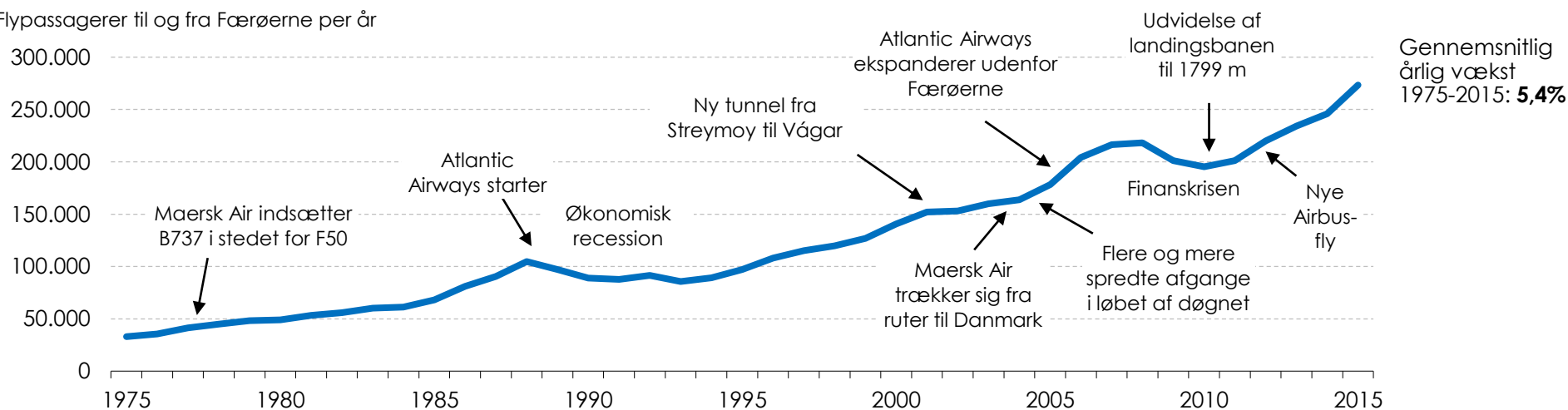
Udviklingen afspejler først og fremmest den økonomiske vækst og konjunkturudsving i landet, samt markedsmæssige og teknologiske spring. Men udviklingen er også båret frem af større investeringer i og omkring lufthavnen og i turismen:

- Landsstyret medfinansierede byggeriet af Vágartunnelen i 2000-2002 med 160 mio. kr., hvilket øgede tilgængeligheden til lufthavnen.
- Landsstyret har investeret i ny landingsbane og navigationsudstyr i 2011 og i ny terminal og servicebygninger i 2014 for i alt 425 mio. kr.
- Der venter flere investeringer i lufthavnen fremover. Lufthavnen planlægger fx en ny parkeringsplads i lufthavnen med overdækkede gangstier til at beskytte mod vejr og vind.
- Visit Færøernes årlige budget er øget fra 8 mio. kr. i 2012 til 16,8 mio. kr. i 2016
- Billetafgifterne er sænket fra 120 kr. i 2012 til 65 kr. i 2016

Atlantic Airways har ligeledes hjulpet udviklingen frem gennem ekspansion og store investeringer. Atlantic Airways har fra 2012-2015 investeret 430 mio. kr. i nyt udstyr og nye fly (1 Airbus 319 i 2011, 2 A319 i 2012, samt 2 AW139 helikoptere i 2015), som har nedbragt enhedsomkostningerne betydeligt og forøget regulariteten.

Udviklingen i antal flypassagerer

Flypassagerer til og fra Færøerne per år



Kilde: Hagstovan

Luftfartens værdikæde

Med 171 ansatte i 2015 er Atlantic Airways i dag en af de største virksomheder i Færøerne.

I vores definition af luftfarten indgår desuden Vágar lufthavn, Naviair, som varetager flykontrollen op til 7.000 fod fra Vágar lufthavn, og Duty-Free shoppen i lufthavnen, som ejes i fællesskab af Vágar lufthavn og Atlantic Airways.

Samlet set var der dermed **225** arbejdspladser i luftfarten i 2015.

Relaterede services

- Catering
- Fragttjenester
- Post
- Toldvæsen
- Biludlejning
- Taxiselskaber og busser
- Hoteller og restauranter
- Rejsebureauer
- Oplevelseserhverv
- Advokater og revisorer
- Forsikring og finansiell service

Flyselskaber

- Administration
- Flyoperationer
- Vedligehold
- Flydrift
- Kommerciel ledelse
- Salg og markedsføring
- Compliance management
- Ground handling
- Fragt



171 årsværk i 2015



Flyvekontrolltjeneste



5 årsværk i 2015

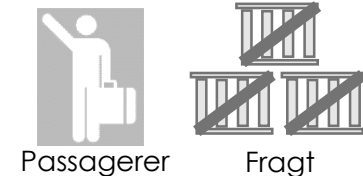


Lufthavn



- Administration
- Security og beredskab
- Landingsarealer
- Parkering
- Café
- Service og reparation

37 årsværk i 2015



Shopping



12 årsværk i 2015

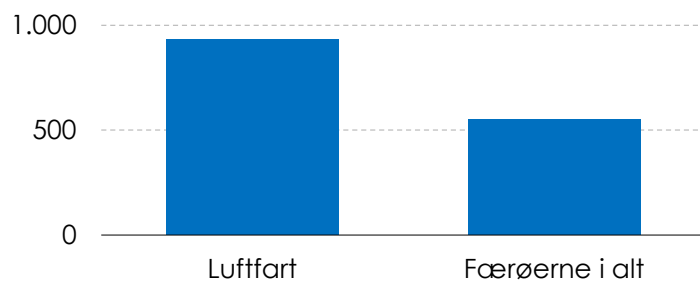


Luftfarten beskæftiger mange forskellige faggrupper

Arbejdspladserne i luftfarten omfatter en lang række forskellige jobfunktioner for alle uddannelsesniveauer. Arbejdspladserne er højproduktive. Produktiviteten (dvs. værditilvæksten per beskæftiget) er markant højere i luftfarten end gennemsnittet for hele landet. Det betyder, at de ansatte i luftfarten skaber stor værdi, når de går på arbejde. Det samme billede ses i Danmark, hvilket kan skyldes de mange tekniske stillinger i luftfarten.

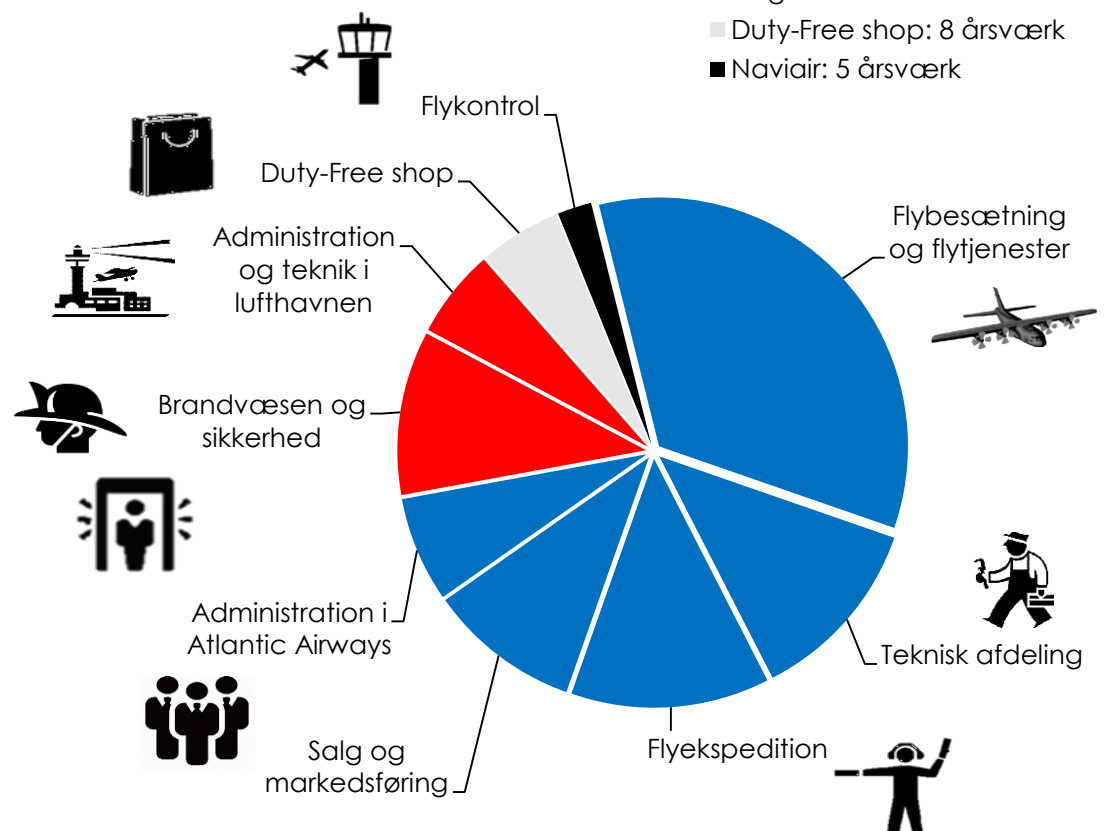
Høj produktivitet giver mulighed for høje lønninger. Jo større en del af arbejdsstyrken, der er beskæftiget i højproduktive erhverv, jo større bliver den samlede velstand. Det er derfor attraktivt for den færøske økonomi at udvide og skabe flere arbejdspladser i luftfartsbranchen.

Værditilvækst (1.000 kr.) per årsværk i 2013



Note: 'Luftfart' inkluderer her kun Atlantic Airways og Vágar lufthavn. Gennemsnitslønnen for Færøerne i alt er baseret på lønningerne i Nationalregnskabet og beskæftigelsen som opgjort i beskæftigelsesstatistikken.
Kilde: Copenhagen Economics baseret på Hagstovan og årsrapporter

Ansatte i luftfarten i 2015



Kilde: Copenhagen Economics baseret på årsrapporter og interviews



2 ØKONOMISK FODAFTRYK

Stort økonomisk fodaftryk i internationalt perspektiv

Foruden de *direkte* jobs i luftfarten, understøtter luftfarten jobs hos færøske underleverandører gennem køb af varer og tjenester (*indirekte* effekter). Luftfarten understøtter også jobs, når de ansatte i luftfarten og hos underleverandører forbruger sine indkomster i Færøerne (*inducerede* effekter). Tilsammen kalder vi de *indirekte* og *inducerede* effekter for de *afledte* effekter.

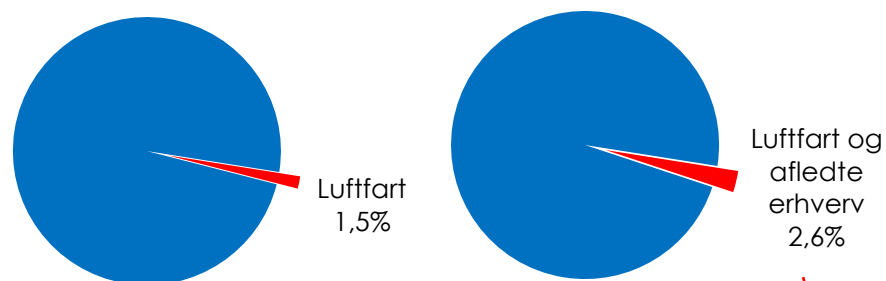
Baseret på statistiske oplysninger fra Hagstovan, årsregnskaber, oplysninger fra luftfartsbranchen, og standard input-output modelantagelser, har vi beregnet hvor mange jobs og indkomst, luftfarten samlet set understøtter, når de afledte effekter medregnes.

Vi finder, at luftfarten samlet set understøttede **465** arbejdspladser i Færøerne i 2015, når de afledte effekter medregnes.

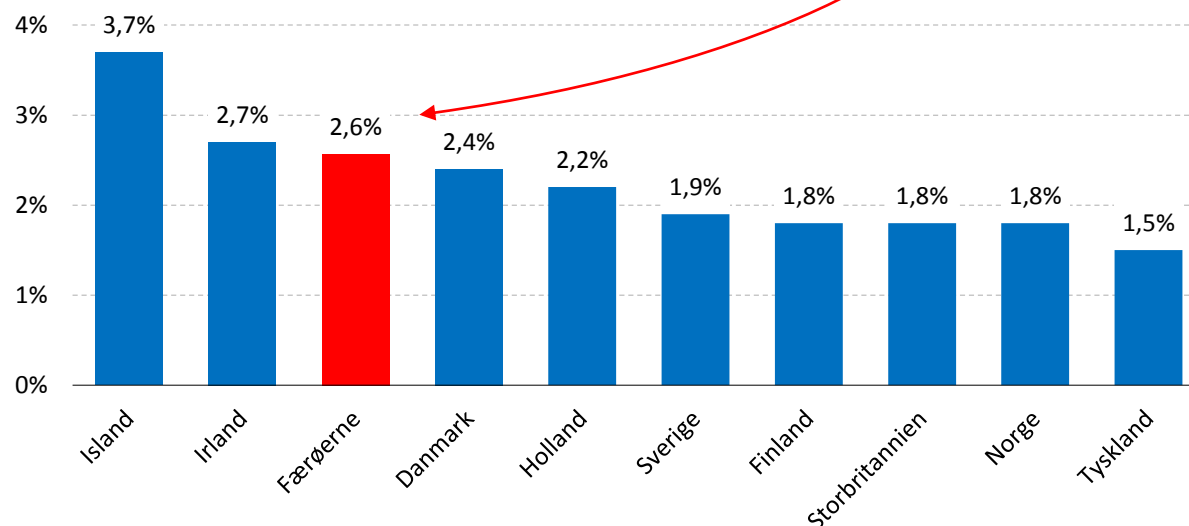
Luftfartens direkte BNP-bidrag var 246 mio. kr. eller **1,5%** af BNP i 2015. Når de afledte effekter medregnes, var luftfartens BNP-bidrag 426 mio. kr. eller **2,6%** af BNP.

Det er et relativt højt tal i international sammenligning. Det kan skyldes, at luftfarten er Færøernes eneste fysiske adgang til omverdenen foruden skibsfarten. Det samme gælder Island, hvor det økonomiske bidrag i forhold til BNP er markant større end Færøernes.

Luftfartens andel af BNP i 2015

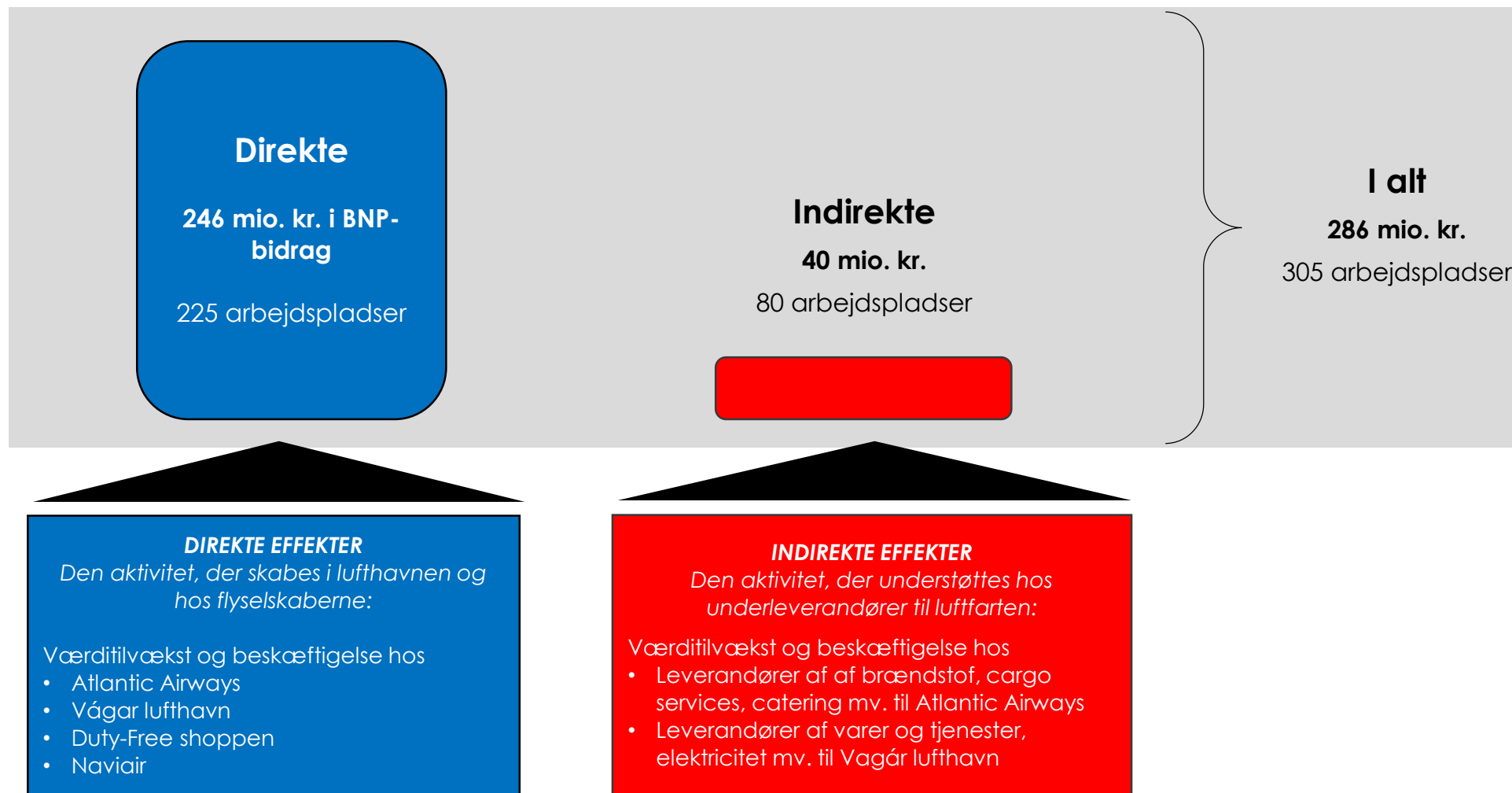


Luftfart og afledte erhvervs andel af BNP

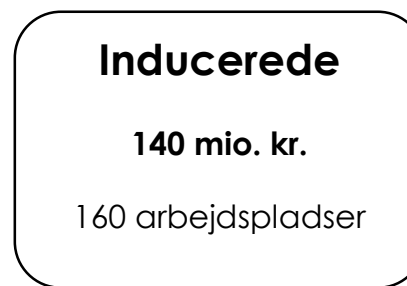


Note: Tallet for Færøerne er fra 2015 mens tallene for de øvrige lande er fra 2013. BNP er baseret på Økonomisk Råds skøn for 2015.
Kilde: Copenhagen Economics baseret på egne beregninger og InterVISTAS (2014): 'Economic Impact of European Airports'

Færøsk luftfart skaber værdi for samfundet



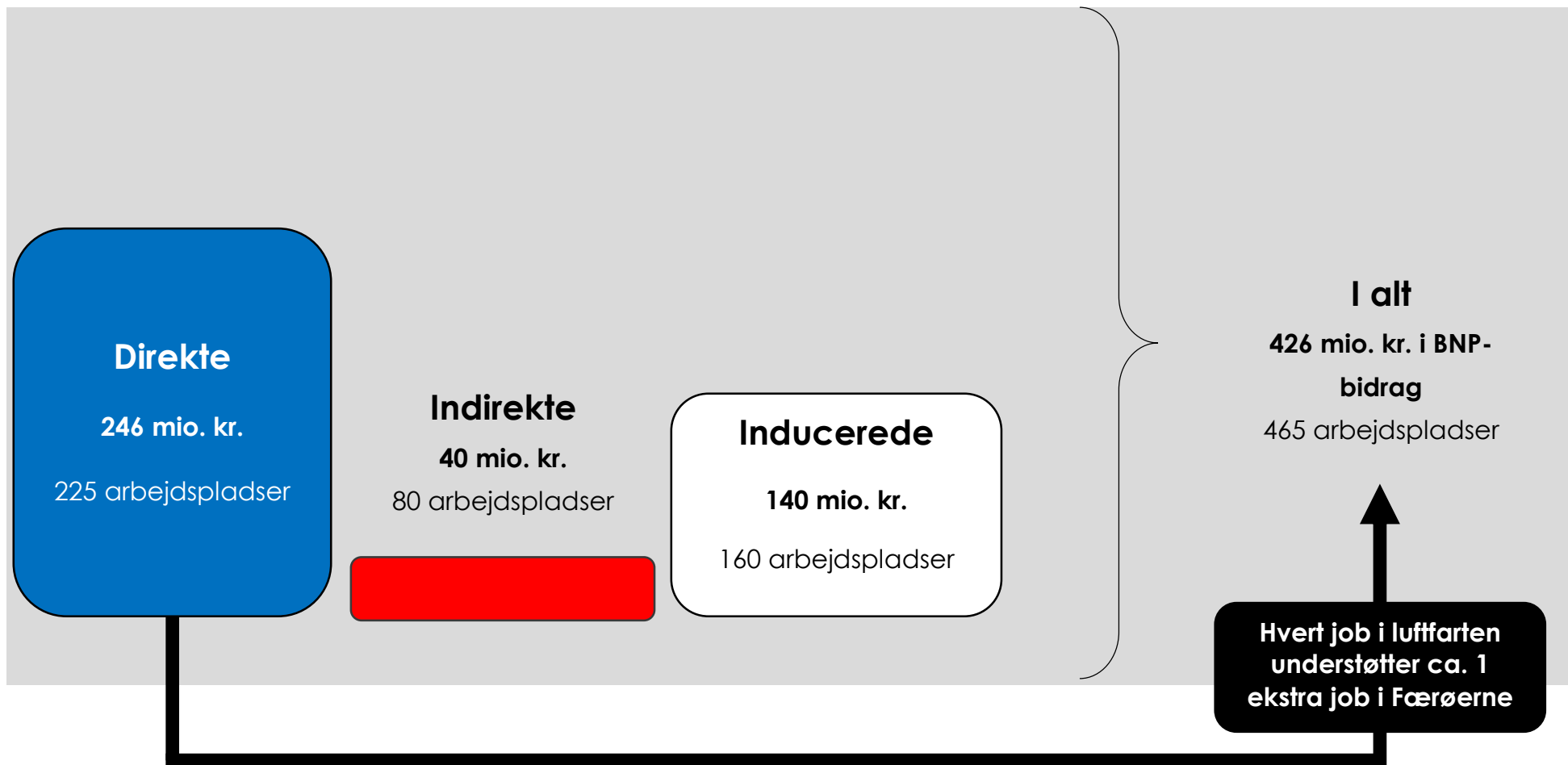
Yderligere bidrag fra de inducerede effekter



INDUCEREDE EFFEKTER
Den aktivitet der opstår ved, at de ansatte i luftfarten og hos underleverandører bruger sin indkomst på varer og tjenester, der produceres i Færøerne:

- **Værditilvækst og beskæftigelse** i detailhandelen, i energiforsyningen, i boliger og en lang række lokale serviceerhverv

Samlet set understøtter luftfarten et stort økonomisk bidrag



Appendiks: Sådan har vi gjort

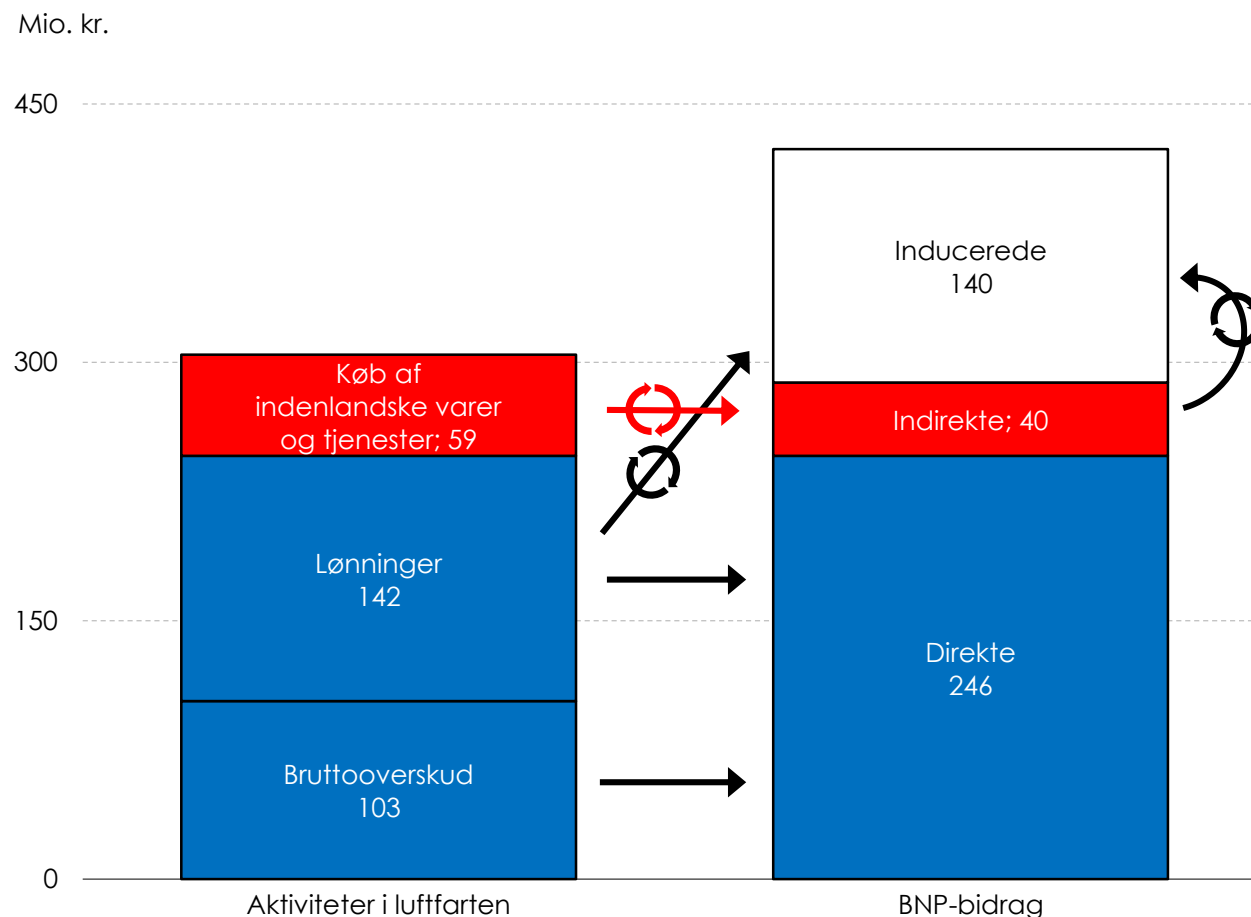
Den *direkte* beskæftigelse og BNP-bidrag i luftfarten i 2015 har vi opgjort med tal fra Atlantic Airways og Vågar lufthavns årsrapporter. Det direkte BNP-bidrag svarer ca. til de samlede lønomkostninger plus EBITDA. Vi har medregnet Naviair ved at antage samme BNP-bidrag per ansat som i lufthavnen.


Den *indirekte* og *inducerede* beskæftigelse og BNP-bidrag i luftfarten i 2015 har vi beregnet med en såkaldt *input-output model*. Det er en standardmodel, der kan anvendes til at opgøre de økonomiske effekter af en virksomhed, et branche eller et projekt så som et tunnelbyggeri.

Modellen er baseret på en input-output tabel, som viser alle køb og salg af varer og tjenester i den færøske økonomi. Da der ikke findes en officiel input-output tabel for Færøerne, har vi selv estimeret en input-output tabel baseret på de senest tilgængelige nationalregnskabs-, arbejdsmarkeds- og betalingsbalanceoplysninger fra Hagstovan. Via oplysninger fra Atlantic Airways og Vågar lufthavn har vi opgjort luftfartens samlede køb af varer og tjenester fra færøske underleverandører samt fordelingen af disse på brancher. Dermed kan vi indsætte luftfarten som en selvstændig branche i input-outputtabellen. Til sidst har vi beregnet luftfartens indirekte og inducerede beskæftigelse og BNP-bidrag med standardformler og standardantagelser.

Da der er en række usikkerheder knyttet til opgørelsen og antagelserne, skal de indirekte og inducerede effekter tolkes som estimater.

Luftfartens økonomiske fodaftryk i 2015



Note:  angiver såkaldte multiplikatoreffekter.

Kilde: Copenhagen Economics baseret på tal fra årsrapporter, interviews, Hagstovan og egne beregninger



3

VÆRDIEN AF
TILGÆNGELIGHED

Øget tilgængelighed skaber vækst

Luftfarten øger Færøernes tilgængelighed. Tilgængelighed er et udtryk for, hvor godt et land eller en region er forbundet med omverdenen. Tilgængelighed handler om færøske borgere og virksomheders adgang til udenlandske markeder og regioner og om adgangen til Færøerne for udenlandske virksomheder, turister og investorer.

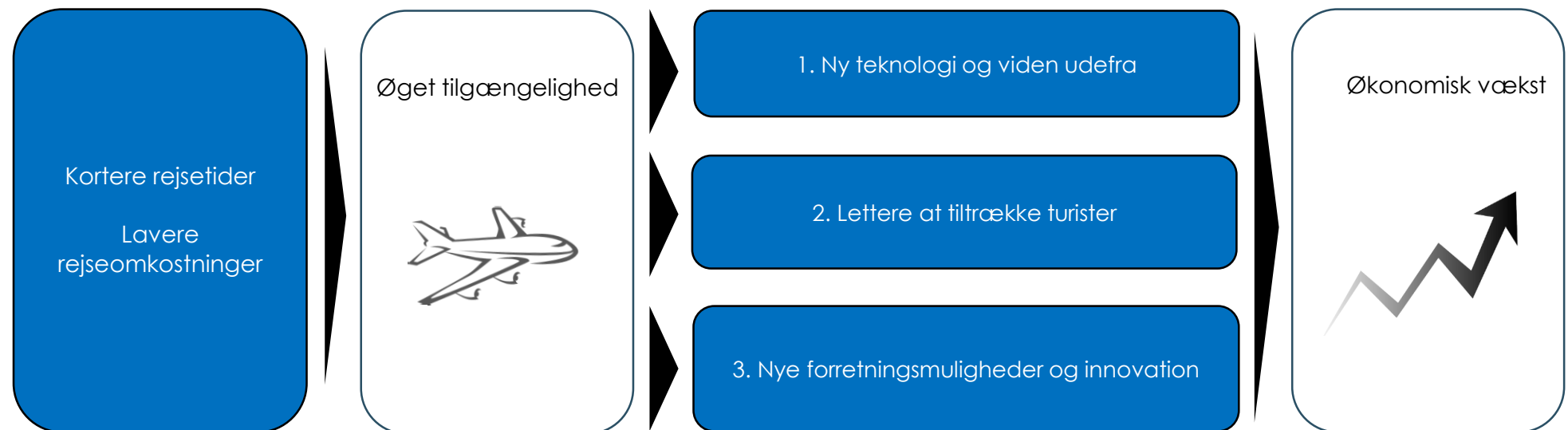
Der er store samfundsøkonomiske gevinster forbundet med øget tilgængelighed. Ikke mindst for de færøske borgere, som kan komme billigere på ferie, og for færinge, der bor og arbejder i udlandet og nemmere og billigere kan komme hjem på besøg.

Øget tilgængelighed kan føre til øget vækst gennem flere kanaler. Blandt de vigtigste kanaler, der fremhæves i den økonomiske litteratur, er øget vidensdeling, dvs. at nye idéer og ny teknologi udefra nemmere når til Færøerne, og effektiviseringer som følge af øget konkurrencepres udefra.

Øget tilgængelighed gavner erhvervslivet ved at gøre det lettere for de færøske virksomheder at tiltrække kunder (fx turister), kapital og kvalificeret arbejdskraft fra hele verden. Det bliver fx mere attraktivt for danske teknikere eller speciallæger at bo og arbejde i Færøerne, hvis de nemt, hurtigt og billigt kan komme hjem på besøg eller få besøg af

familie og venner hjemmefra. Bedre adgang til god arbejdskraft forbedrer virksomhedernes konkurrenceevne i forhold til omverdenen, og det samme gør lavere priser i luftfarten. Det skaber i sidste ende øget vækst og velstand.

Endelig kan øget tilgængelighed give anledning til innovation og nye forretningsmuligheder i de eksisterende erhverv, og måske endda skabe grobund for helt nye erhverv. Det er umuligt at forudsige hvor de nye muligheder opstår, men i det følgende giver vi nogle bud baseret på interviews i Færøerne i september 2016.



1. Ny teknologi og viden udefra

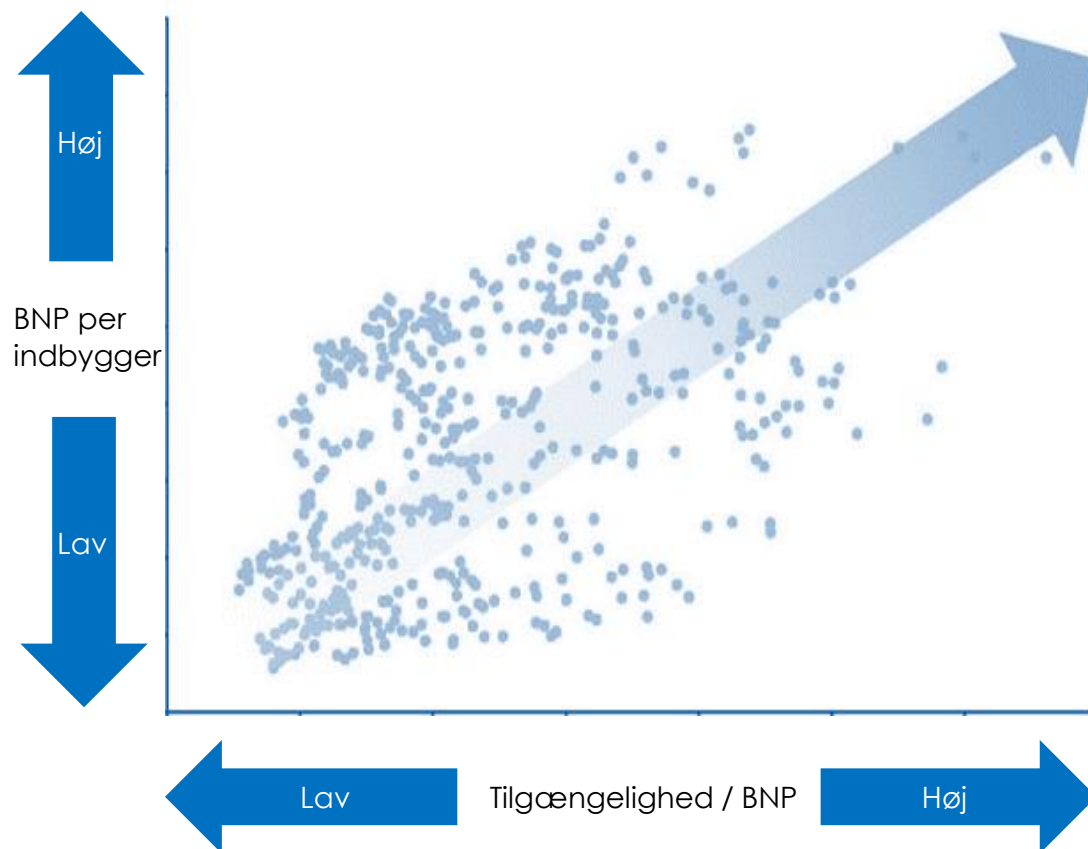
Sammenhængen mellem tilgængelighed og økonomisk velstand er dokumenteret i den økonomiske litteratur. I figuren ses en tydelig positiv sammenhæng mellem tilgængelighed og BNP per indbygger for 40 forskellige lande over perioden 2000-2012. Videre analyse peger på, at sammenhængen hovedsageligt går fra øget tilgængelighed til økonomisk vækst, og ikke den anden vej. InterVISTAS (2015) konkluderer på baggrund af en analyse af 40 europæiske lande, at en vækst i tilgængeligheden på 10% fører til en vækst i BNP per indbygger på 0,05%.

En række andre undersøgelser peger på, at flere flyforbindelser øger produktiviteten, dvs. værdiskabelsen per medarbejder. Fx har Dalgaard & Andersen (2011) vist, at en højere rejsetilbøjelighed giver en højere produktivitet, blandt andet fordi øget konkurrence fra udenlandske virksomheder tvinger de hjemlige virksomheder til at effektivisere.



Øget tilgængelighed fører til øget interaktion med omverdenen. Privatpersoner kan nemmere besøge familie og venner i udlandet, og virksomheder kan nemmere opretholde forretningsforbindelser til samarbejdspartnere og kunder. Arrow (1969) viste, at denne interaktion er afgørende for vidensdeling på tværs af landegrænser. Ny viden, idéer og teknologi fra omverden er afgørende for økonomisk vækst, jf. fx Romer (1992) og Lucas (1993).

Positiv sammenhæng mellem tilgængelighed og velstand



Kilder:
Andersen og Dalgaard (2011): 'Flows of people, flows of ideas, and the inequality of nations', Arrow (1969): 'Classificatory notes on the production and transmission of technological knowledge', Lucas (1993): 'Making a miracle', InterVISTAS (2015): 'Economic impact of European Airports', Romer (1992): 'Two strategies for economic development: Using ideas and producing ideas'

2. Lettere at tiltrække turister

Trods en pæn vækst i turismen kan udviklingen i Færøerne ikke måle sig med de seneste års vækst i Island. Fra 2013 til 2015 er antallet af overnatninger af udenlandske gæster vokset mere end dobbelt så meget i Island som i Færøerne. Det kan tyde på, at der er et uudnyttet turismepotentiale i Færøerne.

Visit Faroe Islands vurderer, at der er omkring 450 jobs i turismen i Færøerne i dag, inkl. de 225 jobs i luftfarten. Målsætningen er at nå 600 jobs i 2020, hvilket indebærer en årlig vækst i turismeerhvervet på omkring 10% frem til 2020.

Luftfarten spiller en central rolle for at opnå denne målsætning. Tilgængeligheden er afgørende for turisternes valg af destination. Flyveturen er en del af den samlede turistoplevelse, og transportomkostningerne udgør ifølge Visit Faroe Islands i gennemsnit ca. 60% af de rejsendes samlede rejseomkostninger. Lavere priser i luftfarten har derfor stor betydning for prisen på en samlet rejse til Færøerne. Rejsetiden til Færøerne er også afgørende. Det afspejler sig bl.a. ved, at turisterne til Færøerne – målt ved antallet af hotelovernatninger – i dag primært kommer fra lande med direkte afgang til Færøerne; Danmark, Norge og Island.

Udover at gøre Færøerne tilgængelig gennem kortere rejsetider og -priser understøtter luftfarten turismen gennem markedsføring af Færøerne som feriedestination i udlandet. Det sker i dag i et tæt samarbejde mellem Atlantic

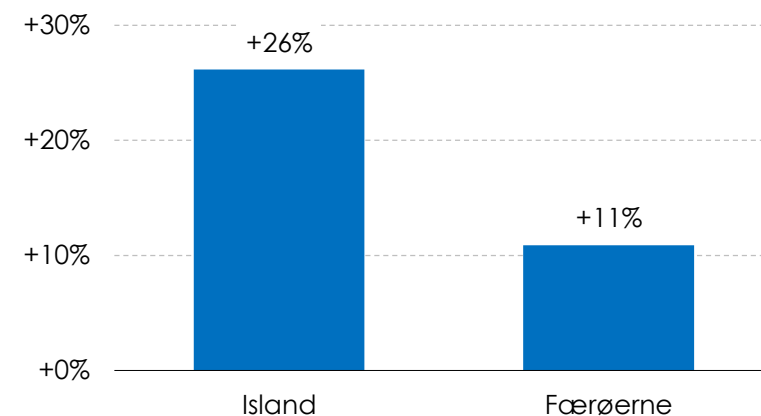
Airways og Visit Faroe Islands. Fremover kan en øget turisme og flytrafik gøre det mere attraktivt for udenlandske flyselskaber at vælge Færøerne som destination. Disse flyselskabers markedsføring af Færøerne vil kunne supplere markedsføringsindsatsen. Mens Visit Faroe Islands i dag fokuserer sin markedsføring på de nordiske lande, vil Air Berlin eksempelvis kunne øge tyskerne kendskab til Færøerne – uden at kræve ekstra midler fra det offentlige.

Det er imidlertid ikke tilstrækkeligt at forbedre luftfartens bidrag til turismen. Et løft i turismen i samme omfang, som man har set i Island, kræver en samlet strategi for både luftfart, overnatningsmuligheder, turismeproduktet og markedsføringen. Strategien skal identificere barrierer, som kan skabe flaskehalse for turismen, og synergieffekter, som kan udnyttes bedre. Det kan fx handle om samarbejder mellem virksomheder og på tværs af landegrænser, fx med Iceland Air – ifølge Visit Faroe Islands kombinerer 25% af turisterne til Færøerne i dag deres tur med en rejse til Island.

En del af strategien kan også være at kigge på beskatningen på diverse områder, herunder afgifter på flybilletter, moms på madvarer, importmonopolet på alkohol osv., og at gøre det mere attraktivt at foretage investeringer i Færøerne. Dette vil gøre det nemmere at udvide kapaciteten til den kommende efterspørgsel.

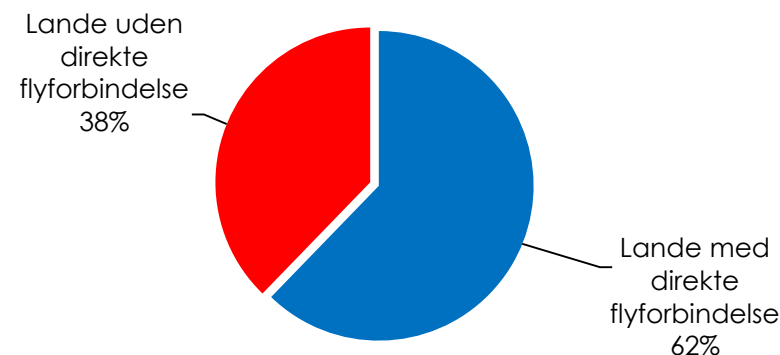
Vækst i turismen i Island og Færøerne

Gns. årlig vækst i udenlandske overnatninger fra 2013-2015



Kilde: Hagstovan og Islands Statistik

Hotelovernatninger i Færøerne efter nationalitet i 2015



Note: 'Lande med direkte flyforbindelser' dækker over Danmark, Norge og Island.
Kilde: Hagstovan

EKSEMPEL: FÆRØERNE SOM MARITIMT SERVICEHUB

3. Nye forretningsmuligheder og innovation

Den maritime serviceindustri har i løbet af de sidste 20 års olieeftersforskning gennemgået en udvikling, som har gjort Færøerne internationalt konkurrencedygtig indenfor en bred vifte af maritime tjenester. Den fordelagtige geografiske placering mellem Island og Norge og nærheden til Nordøstpassagen (nord for Norge og Rusland) gør Færøerne særligt konkurrencedygtig.

I de senere år har øget skibsfart og krydstogtturisme sammen med fiskeriet, olieindustrien og andre operatører skabt travlhed i Færøernes største havn, Tórshavn havn. Der er derfor igangsat en større udvidelse af havnen med et anslået anlægsbudget på mellem 400 og 800 mio. kr. Udvidelsen skal for alvor sætte det maritime Færøerne på verdenskortet.

Luftfarten understøtter udviklingen ved at gøre Færøerne til et attraktivt sted at foretage udskiftning af besætning og passagerer og ved at give hurtig adgang til specifikke reservedele. House of Industry anslår, at der i dag er ca. 1.000 pendlere med luftfarten til Færøerne alene i offshore-industrien. Der lander regelmæssigt chartrede fly fra udenlandske selskaber i Vágar lufthavn, der eksempelvis flyver besætningen fra russiske fragtskibe hjem.

Dog lyder der fra erhvervslivet, særligt off-shore industrien, et ønske om bedre service og større fleksibilitet i luftfarten end i dag. Eksempelvis ønsker erhvervslivet flyplaner længere ud i fremtiden, øget fleksibilitet omkring åbningstiderne i lufthavnen, faste pris aftaler, og flere muligheder for at leje fly eksempelvis til Norge.

Kan luftfarten bidrage mere til det maritime Færøerne end i dag uden at det kræver millioninvesteringer?



EKSEMPEL: NYE MULIGHEDER I EN STØRRE LUFTHAVN

3. Nye forretningsmuligheder og innovation



Udvidelserne af faciliteterne i og omkring Vágar lufthavn har medført en øget kvalitet og aktivitet i luftfarten og en øget regularitet i lufthavnen. Ifølge lufthavnens årsrapporter er regulariteten steget fra 96,6% i 2008 til 99% i 2015. En videreudvidelse af lufthavnen i form af fx større hangarfaciliteter kan skabe nye erhvervs muligheder i lufthavnen, såsom større og flere reparationer og ophugning af fly og helikoptere.

Den færøsk ejede virksomhed, Aeroservice, tager sig i dag af denne type opgaver i Kastrup og i Island. Aeroservice overvejer at placere disse flytjenester i Færøerne i fremtiden. Det ville i så fald skabe øget beskæftigelse i lufthavnen og øge efterspørgslen efter tjenester fra færøske mekanikere, elektrikere og andre fagfolk. Men det vil kræve en ændring i rammevilkårene at gøre en virksomhed som Aeroservice til en realitet i Færøerne. Det vil eksempelvis kræve medlemskab i internationale luftfartsaftaler at give færøske virksomheder den fornødne

sikkerhedstilladelse til at kunne konkurrere på lige fod med fx danske virksomheder.

Med en udvidelse af lufthavnen ville der også kunne opstå skabe nye niche-muligheder såsom private flyentusiaster og virksomheder, som tager sig af den tekniske administration og diverse administrative opgaver.

For Posta, det færøske postvæsen, vil en større landingsbane, som kan håndtere de helt store fragtfly med lavere enhedsomkostninger, gøre en stor forskel. En større landingsbane vil kunne styrke Postas position i det arktiske område og stille dem bedre i konkurrencen med andre nordatlantiske logistiske virksomheder.

I et længere perspektiv ville en sekundær lufthavn give mulighed for en pilotuddannelse i Færøerne, hvilket kræver mindst to lufthavne i landet.

”

Bedre faciliteter giver nye erhvervs- og niche-muligheder for luftfarterhvervet og hobby-entusiaster på sigt.

- Andrew Djurhuus, Aeroservice

EKSEMPEL: DIREKTE EKSPORT AF LAKS FRA FÆRØERNE

3. Nye forretningsmuligheder og innovation

Med 725 ansatte i 2015 er Bakkafrost landets største eksportvirksomhed og en af verdens største fiskeopdrætsvirksomheder.

Bakkafrost leverer laks til hele verden. Flytransport giver Bakkafrost mulighed for at eksportere frisk fisk til kunder i hele verden. Faktisk blev næsten halvdelen af Bakkafrosts produkter transporteret med fly i 2015. Det sker ved, at laksen transporteres med skibe og lastbiler til Heathrow lufthavn i London, hvor laksen læsses om bord på passagerfly og flyves ud til hele verden så hurtigt som muligt. Bakkafrost kan med sit nuværende distributionsnetværk transportere produkter til Storbritannien indenfor 20 timer med skib. Herfra kan produkterne transporteres til USA eller Kina indenfor 24 timer med en samlet omkostning på 10-14 kr. per kg fra fabrik til kunde. Produkter til de europæiske og russiske markeder transporteres med skib til Danmark eller Storbritannien indenfor to dage, hvorefter de videredistribueres med lastbiler. Bakkafrost undersøger hele tiden nye

forretningsmuligheder og mere effektive løsninger, herunder hvordan transporttiderne kan minimeres. Kortere transporttider giver friskere produkter til forbrugerne og dermed højere priser og omsætning hos Bakkafrost. I de seneste år har Bakkafrost arbejdet intenst med muligheden for at flyve laksen direkte ud fra Vágar lufthavn i stedet for fra Heathrow lufthavn. Med denne løsning vil Bakkafrost kunne sænke transporttiden med op til 20 timer og øge værdien af laksen for slutbrugerne, for Bakkafrost og dermed i sidste ende også for den færøske økonomi. Direkte eksport af laks fra Færøerne vil desuden understøtte det færøske kvalitetsbrand, som Bakkafrost har opbygget, og som i de senere år har givet en prispræmie på færøske laks i forhold til norske laks.

Bakkafrost afvejer den højere værdi af laksen mod de øgede omkostninger ved at transportere laksen med fly direkte fra Færøerne. Den begrænsede mængde fragt med fly til Færøerne betyder, at det er dyrt at indsætte deciderede fragtfly, der i et stort omfang

ville skulle flyve tomme tilbage til Færøerne. Men Bakkafrost har været i dialog med både udenlandske og færøske operatører om mulighederne og er langt fremme med planerne. Alt, der påvirker omkostningerne i luftfarten, påvirker også Bakkafrosts endelige beslutning om at flyve laksen ud fra Vágar lufthavn. Man kan sige, at Vágar lufthavn er i direkte konkurrence med Heathrow lufthavn. Lavere omkostninger i luftfarten stiller Færøerne bedre i den konkurrence og baner vejen for nye forretningsmuligheder i det færøske erhvervsliv.

” Ny logistik giver nye muligheder, som man slet ikke kan forestille sig i dag. Men det tager tid – man får ikke gevinsterne med det samme.

- Regin Jacobsen, CEO hos Bakkafrost





4

HVORDAN KAN
LUFTFARTEN SKABE
VÆKST?



Luftfarten er et konkurrenceudsat eksporterhverv

Luftfarten er i høj grad et eksporterhverv ligesom fiskeriet. 45% af Atlantic Airways' indtjening var i 2015 eksportindtægter fra udenlandske turister, charterflyvninger og leasing af fly. Atlantic Airways leverer charterflyvninger til touroperatører i Danmark og flyvninger i Europa, når de har overskydende kapacitet. Indtil 2014 leverede Atlantic Airways også tjenester til offshore industrien.

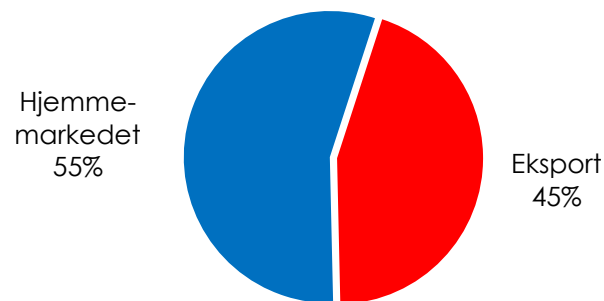
Vágar lufthavn leverer desuden services til udenlandske flyselskaber, der lander i lufthavnen. I dag er ca. 5% af alle fly i lufthavnen fra udenlandske selskaber.

Tilsammen stod luftfarten for **2,8%** af landets samlede indtægter fra udlandet i 2012, jf. figuren.

Eksportindtægter er vigtige for den færøske økonomi, fordi de giver mulighed for at have et forskelligartet forbrug gennem import af varer og tjenester udefra, samtidig med, at færinger kan specialisere sig i de erhverv, de er bedst til, fx fiskeri. Samtidig gør eksporten fra luftfarten den færøske økonomi mindre udsat overfor udsving i fiskeriet og fiskeopdrætt.

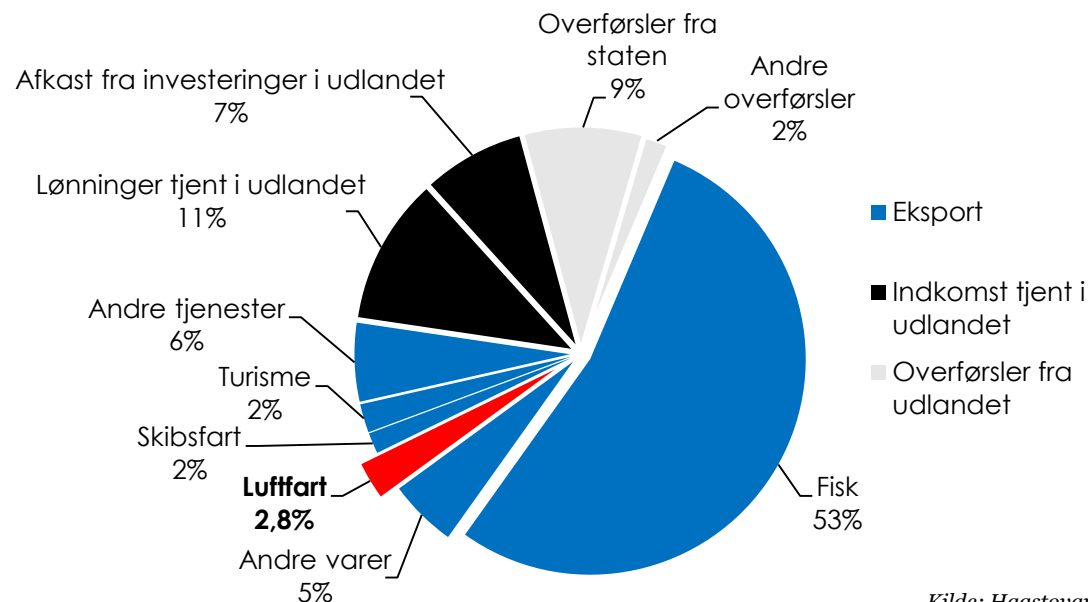
Da luftfarten er et eksporterhverv, betyder det også, at luftfarten er udsat for international konkurrence, både i og uden for Færøerne. Vágar lufthavn konkurrerer med andre lufthavne om at tiltrække flyselskaber og nye ruter, mens Atlantic Airways konkurrerer på de internationale chartermarkeder. Luftfarten konkurrer naturligvis også med andre destinationer om at tiltrække turister til Færøerne. Hvis omkostningerne ikke er tilstrækkeligt lave, og hvis rammevilkårene ikke er mindst lige så gode som i andre lande, mister luftfarten markedsandele og det økonomiske fodaftryk mindskes.

Atlantic Airways' omsætning i 2015



Kilde: Atlantic Airways

Færøernes indtægter fra udlandet i 2012



Kilde: Hagstovan

Vækst i luftfarten

Når der kommer flere flypassagerer, skaber det flere arbejdspladser hos flyselskaberne, hos underleverandører og til dels også i lufthavnen. Den forøgede aktivitet øger indkomsterne for disse personer, og når indkomsterne i stor udstrækning forbruges igen i Færøerne, skaber det induceret aktivitet i økonomien.

Trods en vækst i antallet af passagerer, der overstiger den danske, kan udviklingen i Færøerne ikke måle sig med de seneste års vækst i Island. Antallet af flypassagerer på internationale ruter er i de seneste år vokset med 20-30% årligt i Island.

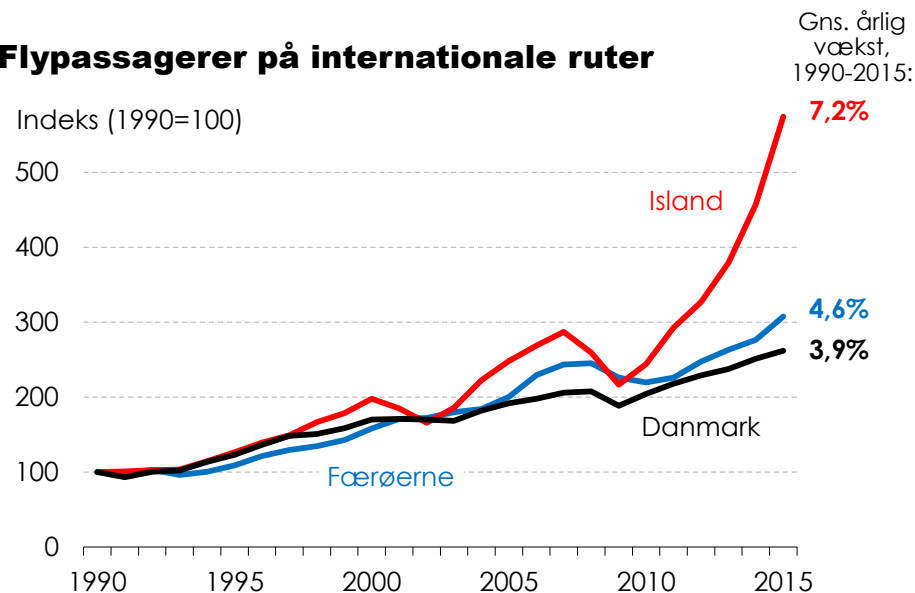
Udviklingen i Island er i høj grad båret frem af ferieturismen; 80% af den samlede stigning i Island siden 2009 skyldes flere udenlandske passagerer. En del af disse passagerer mellemlander dog blot i Keflavik; Ca. en tredjedel af den samlede stigning i Island siden 2009 skyldes transferpassagerer, hvilket kan tilskrives Keflaviks hubfunktion.

I 2015 var ca. 75% af de rejsende på internationale ruter i Island udlændinge. Til sammenligning vurderer Atlantic Airways, at ca. 25% af de rejsende til Færøerne er forretningsrejsende og ferieturister til Færøerne. Det vil altså stille meget store krav til væksten i turismen at opnå lignende vækstrater i den samlede flytrafik i Færøerne som i Island.

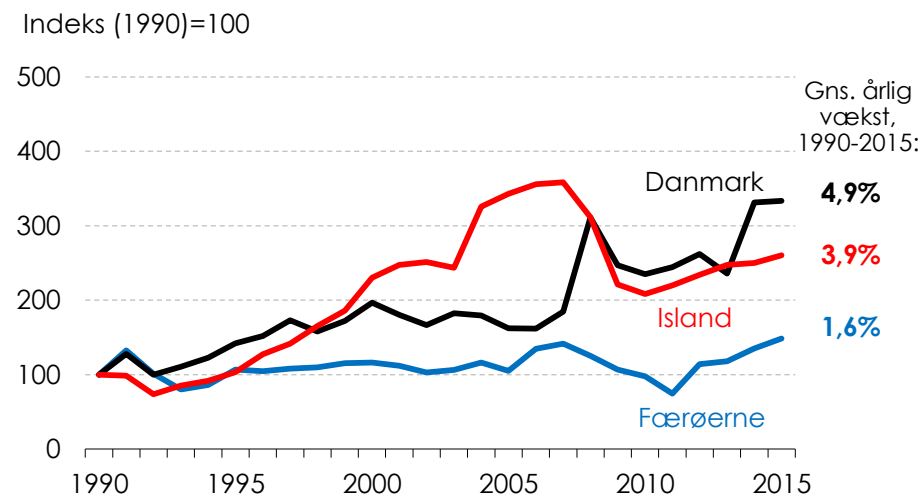
Foruden passagertransporten spiller luftfragten også en vigtig rolle særligt for erhvervslivet i Færøerne. Fragt med fly er hurtigt og pålideligt over længere distancer og bruges hovedsageligt til at transportere lette varer af høj værdi samt varer, der er afhængig af at nå hurtigt frem til destinationen med høj punktlighed.

Modsat i Danmark og Island har der ikke været en betydelig vækst i luftfragten til og fra Færøerne. Fragten transporteres i dag på passagerflyene. Det sætter en begrænsning på fragt ud af Færøerne, primært fersk fisk. Vækst i fragten med fly ud af Færøerne kræver derfor alternative muligheder såsom deciderede fragtfly.

Flypassagerer på internationale ruter



Luftfragt i mængder på internationale ruter



Kilde: Hagstovan, Islands Statistik og Danmarks Statistik

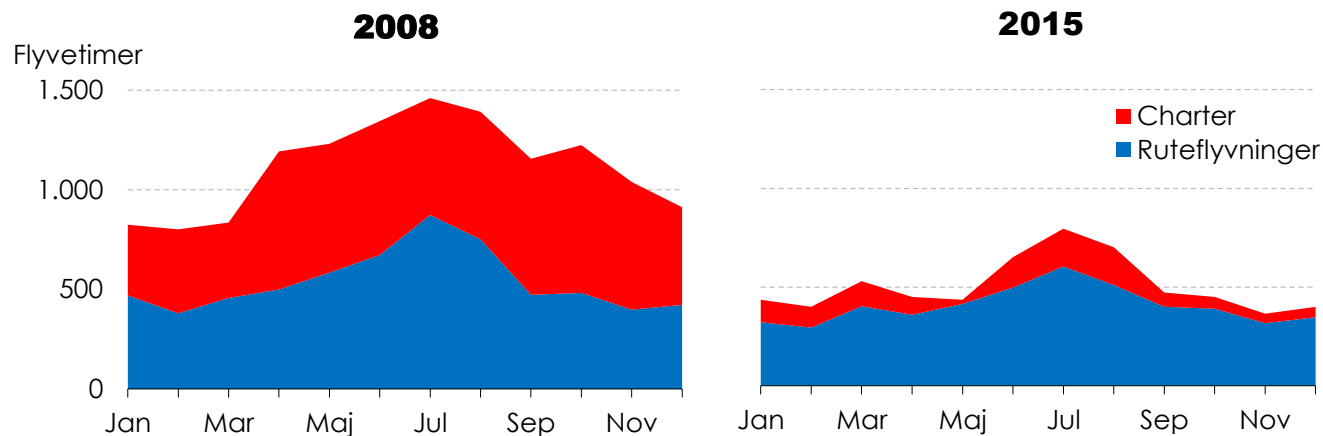
Vækst i luftfarten

Flere flypassagerer og fragt til Færøerne er imidlertid ikke den eneste kilde til vækst i luftfarten. Færøske flyselskaber kan tage konkurrencen op på udenlandske markeder ved at eksportere flytjenester til andre lande. Atlantic Airways næsten tredoblede antallet af ansatte i perioden fra 2003 til 2008, mens antallet af passagerer til og fra Færøerne i samme periode kun steg med en tredjedel. De mange ekstra arbejdspladser hos Atlantic Airways skyldtes, at selskabet i 2012 ekspanderede med charterflyvninger udenfor Færøerne. Siden da har antallet af ansatte ikke været på samme niveau igen.

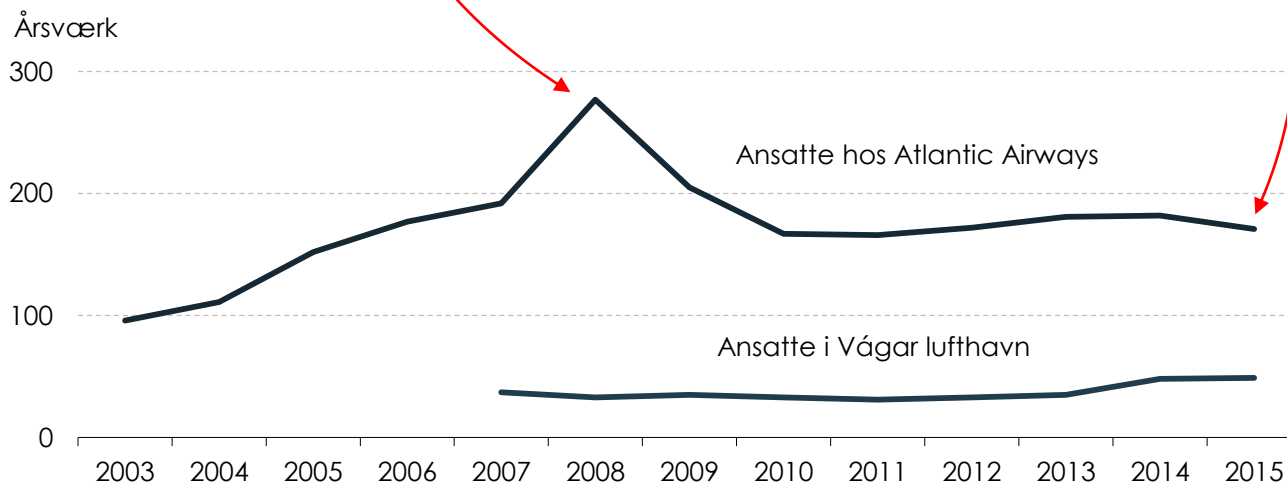
Det er særligt i vintermånederne uden for højsæsonen, at Atlantic Airways har mulighed for at udnytte den overskydende kapacitet til charterflyvninger i udlandet.

Muligheden for charterflyvninger og nye ruter i udlandet betyder, at der ikke er en øvre grænse for væksten i den færøske luftfart og dermed i luftfartens økonomiske fodaftryk – luftfarten er ikke kun begrænset til flytransport og fragt for Færøernes 50.000 indbyggere. Men øget vækst i luftfarten kræver, at luftfarten er internationalt konkurrencedygtig. Det forudsætter lave omkostninger og gode rammevilkår. Eksempelvis vil det fremover blive nemmere for Atlantic Airways at ekspandere til markeder i udlandet, hvis Færøerne kommer med i internationale luftfartsaftaler.

Atlantic Airways' produktion



Ansatte hos Atlantic Airways og i Vágar lufthavn



Kilde: Atlantic Airways og Vágar lufthavn

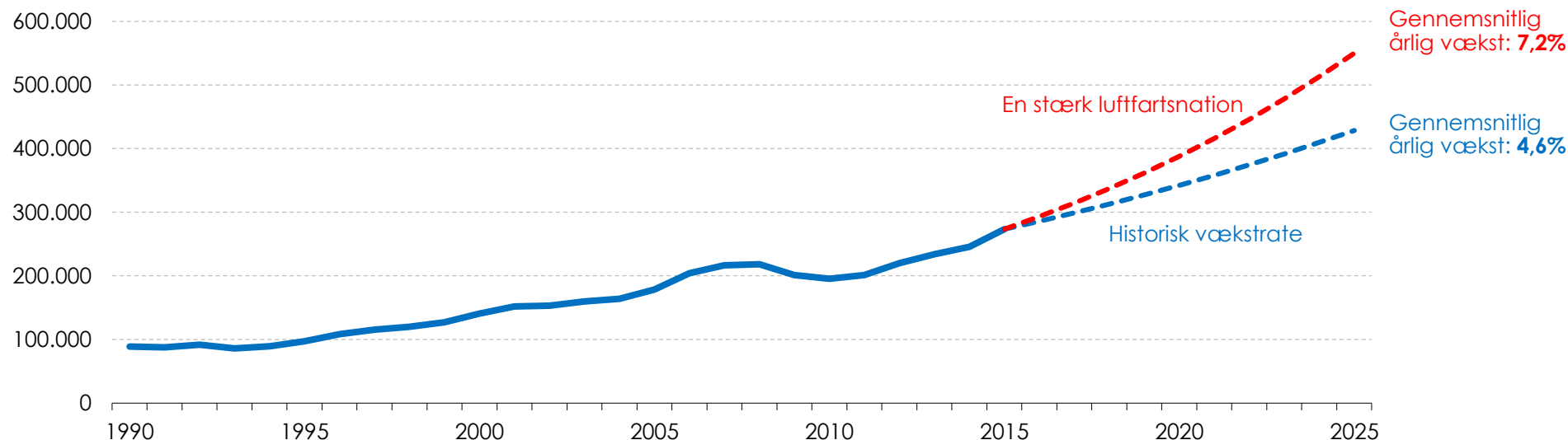
To scenarier for fremtiden

Hvis væksten i luftfarten fortsætter som hidtil, vil antallet af flypassagerer til og fra Færøerne runde 400.000 i 2024. Hvis væksten tager til og Færøerne eksempelvis opnår samme vækstrate som Island, vil antallet af flypassagerer allerede runde 400.000 i 2021. En sådan vækst vil øge luftfartens økonomiske fodaftryk, øge Færøernes tilgængelighed og understøtte nye forretningsmuligheder og erhverv.

Hvad skal der til for at komme op på det høje vækstspor?

Udviklingen i antal flypassagerer

Flypassagerer til og fra Færøerne per år

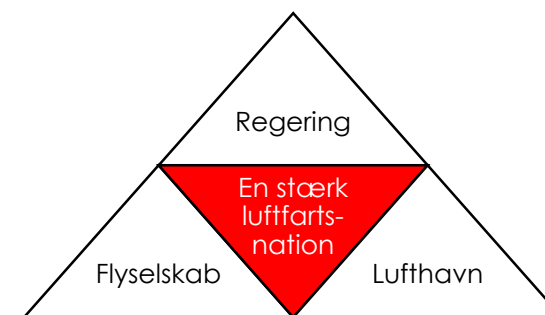


Note: 'Historisk vækstrate' viser udviklingen med en årlig vækst på 4,6%, hvilket svarer til væksten i begge perioder 1990-2015 og 2000-2015. 'En stærk luftfartsnation' viser udviklingen med en årlig vækst på 7,2% svarende til væksten i antallet af passagerer på internationale ruter i Island i perioden 1990-2015. Kilde: Hagstovan og egne beregninger

Der er én ting, der går igen i lande, der har oplevet en stærk udvikling indenfor luftfarten: En vedvarende politisk forpligtigelse til at sikre gode rammevilkår. I disse lande har luftfartens stærke udvikling været understøttet af en fælles strategi over en lang årrække med regeringen i spidsen.

Strategien skal have til målsætning at øge BNP og skabe nye arbejdspladser i såvel luftfarten som andre erhverv, der har gavn af luftfarten. Aktører og politikere skal finde sammen om at opstille konkrete kvantificerbare vækstmål, som skal sikre en

vedholdende politisk forpligtigelse for at opfylde målene. Strategien skal identificere de nuværende barrierer for vækst og opstille konkrete anbefalinger til ændringer i rammevilkårene omkring luftfarten.



Hard facts. Clear Stories.

OM COPENHAGEN ECONOMICS

Copenhagen Economics er Nordens førende samfundsøkonomiske konsulenthus. Vi er ca. 70 medarbejdere og har kontorer i København, Stockholm og Bruxelles. Vi yder uafhængig og effektiv rådgivning baseret på forskningsmæssige metoder, og har siden 2006 optrådt på Global Competition Reviews Top-20 over de bedste økonomiske konsulentvirksomheder i verden.

www.copenhageneconomics.dk