



## Þróun og horfur í flugsamgöngum

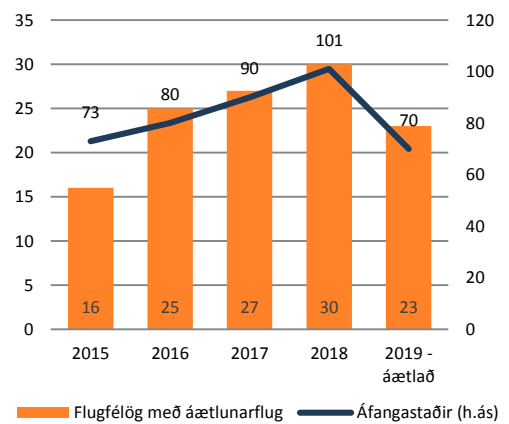
*Undanfarinn áratug hefur erlendum ferðamönnum á Íslandi fjölgað með ævintýralegum hætti. Þessi þróun byggði á miklu framboði flugferða til landsins. Í þessum kafla er m.a. fjallað um áhrifin af gjaldþroti WOW air, breytingar á Bandaríkjaflugi, áhuga erlendra flugfélaga og breytingar hjá Icelandair.*

Flugfélögum sem fljúga til Íslands hefur fjölgað mikið síðustu ár og áfangastöðum sem hægt er að fljúga til sömuleiðis. Árið 2007 buðu 5 flugfélög upp á flugferðir til og frá landinu yfir sumarmánuðina en 11 árum seinna, árið 2018, hafði þeim fjölgað í 30. Sumarið 2019 flugu 23 flugfélög til landsins. Áfangastaðir tengdir landinu með beinu flugi voru þegar mest lét 101 talsins sumarið 2018. Sumarið 2020 mun áfangastöðum fækka töluvert og áætlað að þeir verði um 70. Þótt mikil breyting hafi orðið á fjölda flugfélaga og áfangastaða árið 2019 miðað við fyrra ár er breytingin ekki meiri en svo að fjöldinn er svipaður og var sumarið 2016 (25 flugfélög og 80 áfangastaðir). Fjöldi flugfélaga og áfangastaða eru þó ekki einu ráðandi þættirnir í þróun á fjölda ferðamanna, því sætaframboð og tíðni ferða í hverri viku skipta einnig miklu máli. Það sést glöggst þegar árið 2016 er borið saman við 2019 en útlit er fyrir að fjöldi ferðamanna á árinu 2019 verði u.þ.b. 13% meiri en árið 2016, þrátt fyrir að fjöldi flugfélaga og áfangastaða sé aðeins lægri í ár en árið 2016.

### Skiptifarþegar WOW air hverfa

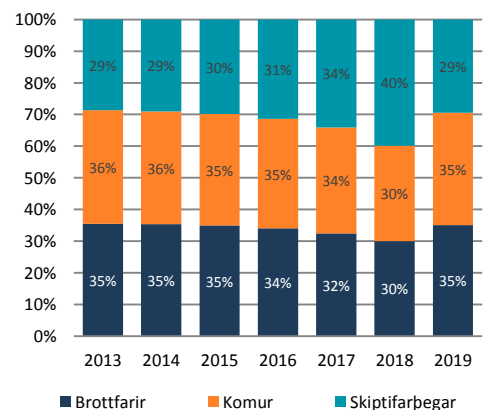
Hluti af auknu framboði á flugi í gegnum Keflavíkurflugvöll síðustu ár hefur verið í tengslum við tengifarþega á leið yfir Atlantshafið með viðkomu á flugvöllinum, enda markaðurinn fyrir flug yfir Atlantshafið stór. Skiptifarþegar hafa löngum verið mikilvægir fyrir Icelandair, en mikilvægi þeirra hefur aukist töluvert síðasta áratuginn. Árið 2007 var hlutfall skiptifarþega 33% af heildarfarþegum Icelandair en þetta hlutfall náði hámarki árið 2017 þegar það fór í 52% (51% árið 2018). Viðskiptamódel Icelandair byggir á því að nýta legu Íslands á milli Norður-Ameríku og Evrópu sem tengipunktur í flugi fyrir ferðalanga yfir hafið, að viðbætti eftirspurn Íslendinga frá landinu og

Fjöldi flugfélaga og áfangastaðir á háönn



Heimild: Isavia, Túristi.is, Hagfræðideild Landsbankans

Skipting farþega um Keflavíkurflugvöll (jan-ágú hvert ár)



Heimild: Isavia

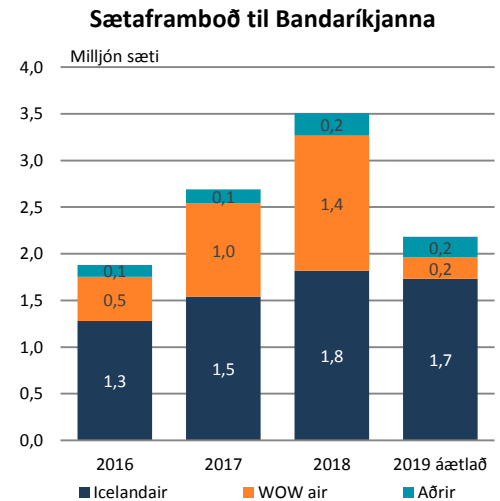


ferðamanna til Íslands. WOW air byggði á svipuðu viðskiptamódeli. Árið 2018 var hlutfall skiptifarþega flugfélagsins hið sama og hjá Icelandair, eða rúmlega helmingur farþega. Heilt yfir var hlutfall skiptifarþega 29% af þeim farþegum sem fóru um Keflavíkurflugvöll árið 2013 en hlutfallið jókst í 40% árið 2018. Þar sem Icelandair og WOW air voru einu flugfélögin sem markvisst fluttu skiptifarþega hafði fall WOW air mikil áhrif á samsetningu farþega um Keflavíkurflugvöll. Til að bregðast við aukinni eftirspurn frá farþegum til og frá landinu hefur Icelandair flutt færri skiptifarþega frá því WOW air hætti rekstri. Það sem af er ári hefur hlutfall skiptifarþega farið aftur í sama hlutfallið og árið 2013, eða 29%.

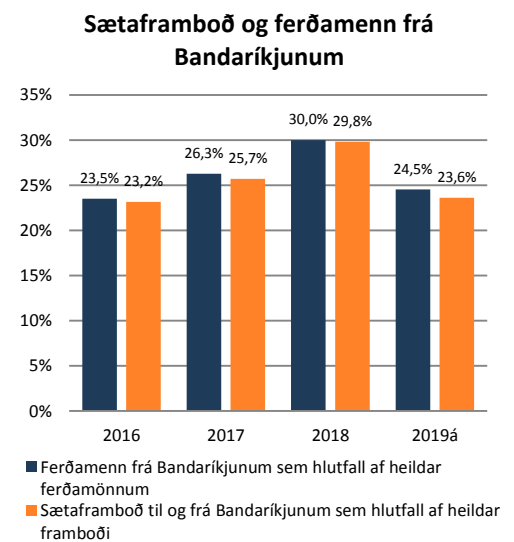
### Bandaríkjaflug tekur stórum breytingum

Framboð á flugi til Íslands hefur tekið miklum stakkaskiptum á árinu 2019 vegna falls WOW air sem aftur hefur leitt til breytingar á samsetningu ferðamanna, sér í lagi ferðamanna frá Bandaríkjunum. Það má hins vegar ekki gleyma því að framboð tók einnig töluverðum breytingum á skömmum tíma með hröðum vexti á flugi WOW air til Bandaríkjanna. Árið 2017 jókst t.d. framboð á flugi til Bandaríkjanna um 43% og ferðamönnum frá Bandaríkjunum fjölgaði um 39% á sama tíma. WOW air tvöfaldaði framboð sitt til Bandaríkjanna á árinu 2017 á meðan Icelandair jók framboð sitt um 20%, sem þýddi að WOW air átti 2/3 af framboðsaukningunni til Bandaríkjanna á árinu 2017. Svipaða sögu er að segja af árinu 2018 þegar framboð til Bandaríkjanna jókst um 30% og ferðamönnum þaðan fjölgaði um 21%. WOW air jók framboð sitt um 44% á því ári á meðan Icelandair jók framboð sitt um 18%. Í ár stefnir í að framboð á flugi til Bandaríkjanna minnki um 38% sem skýrist nánast að öllu leyti af gjaldproti WOW air. Svo virðist sem ekkert flugfélag muni fylla það skarð sem WOW air hefur skilið eftir í Bandaríkjaflugi og stefnir jafnvel í samdrátt á framboði til Bandaríkjanna hjá öðrum flugfélögum en WOW air á árinu 2019.

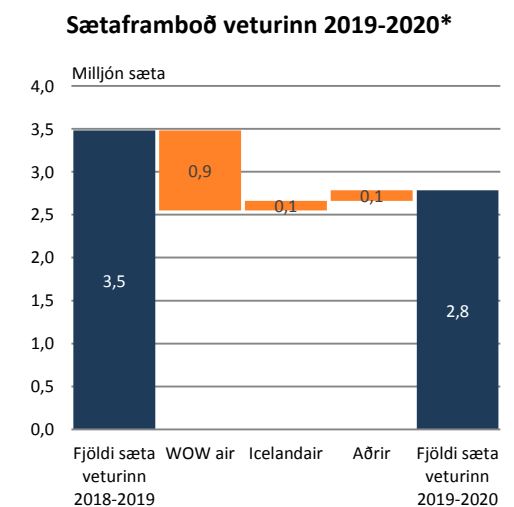
Árið 2016 var sætaframboð til Bandaríkjanna um 23% af öllu framboði til og frá landinu. Árið 2018 var það hlutfall komið í 30%. Það eru nákvæmlega sömu hlutföll og hlutfall bandarískra ferðamanna af öllum ferðamönnum til landsins. Fyrstu 8 mánuði ársins 2019 er áætlað að framboð til Bandaríkjanna



Heimild: Isavia



Heimild: Isavia



\*Tímabil 1. nóvember til 28. mars  
Heimild: Isavia



hafi verið u.þ.b. 24% heildarframboðs flugsæta en talningar á ferðamönnum sýna að Bandaríkjamenn voru líkaum fjórðungur ferðamanna á tímabilinu.

### Erlend flugfélög auka framboð, en fylla ekki skarðið sem WOW air skilur eftir

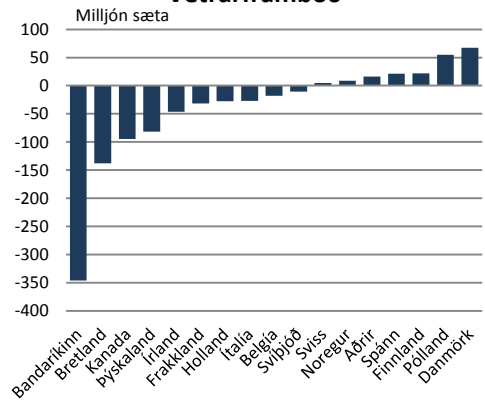
Veturinn 2019-2020 (október til mars) áformar Icelandair að auka sætaframboð sitt um 7% í heild á meðan erlend flugfélög hafa tilkynnt um 15% aukningu. Þetta aukna framboð nægir þó ekki til að fylla skarðið sem WOW air skilur eftir miðað við sama tímabil í fyrra, en hlutfall WOW air af heildar sætaframboði nam þá 27%. EasyJet, sem verið hefur þriðja umfangsmesta flugfélagið í flugi til og frá Keflavíkurflugvelli, áformar að draga framboð saman um 18% á meðan Wizz Air ætlar að auka framboð sitt um 56%. SAS, Finnair og Norwegian munu einnig öll auka framboð sitt til og frá Íslandi á meðan British Airways mun draga framboð sitt saman um 37%.

Sætaframboð milli landa tekur töluverðum breytingum milli ára og mest er fækkunin til Bandaríkjanna, líkt og fram kemur að ofan. Pólland og Danmörk eru þeir áfangastaðir þar sem framboð eykst hvað mest. Framboð á flugsætum til Póllands eykst um 78%, sem skýrist af auknu framboði Wizz Air. Framboð á flugsætum til Danmerkur eykst um 28%, að miklu leyti vegna aukningar á framboði á flugferðum þangað með Icelandair.

### Viðbrögð og breytingar hjá Icelandair vegna falls WOW air

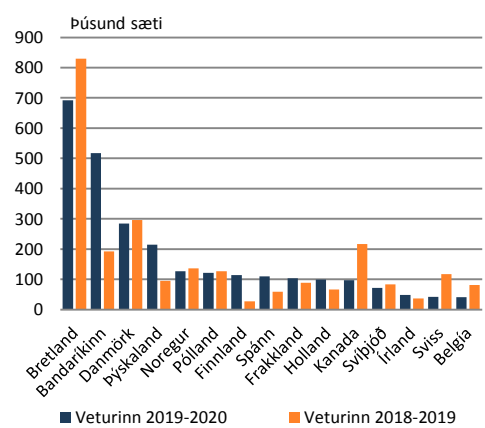
Ekki nóg með að bein áhrif af gjaldþroti WOW air hafi breytt framboði til og frá landinu mikið heldur hafði það einnig veruleg áhrif á framboð og eftirspurn eftir flugi með Icelandair. Fyrstu 11 dagana í apríl virkjaði Icelandair viðbragðsáætlun og bauð afsláttargjöld frá ákveðnum áfangastöðum í Evrópu og Bandaríkjunum til að aðstoða farþega til að koma til síns heima eftir gjaldþrot WOW air. Flutningatölur Icelandair voru þar með töluvert breyttar í apríl frá mánuðunum á undan. Í apríl fjölgaði farþegum til landsins með Icelandair um 44% og frá landinu um 56%. Fyrstu 3 mánuði ársins var fjölgunin hins vegar 13% til landsins og 4% frá landinu. Að loknum öðrum fjórðungi ársins 2019 hafði farþegum til landsins með Icelandair fjölgað um 38% og frá landinu um 33%. Icelandair hefur ekki getað aukið heildarframboð flugsæta þrátt fyrir

### Breyting á sætaframboði milli ára - Vetrarframboð\*



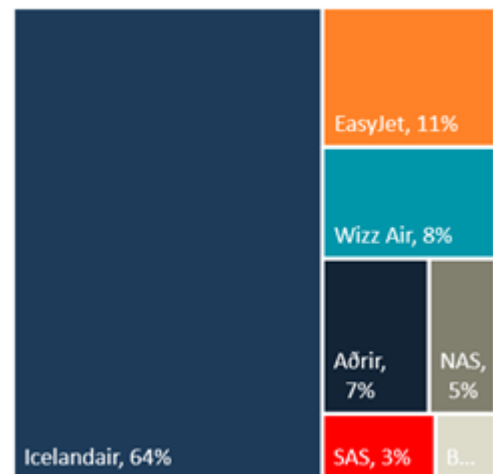
\*Tímabil 1. nóvember til 28. mars  
Heimild: Isavia

### Sætaframboð um Keflavíkurflugvöll eftir löndum



\*Tímabil 1. nóvember til 28. mars  
Heimild: Isavia

### Sætaframboð til og frá Keflavíkurflugvöll veturinn 2019-2020



Heimild: Isavia



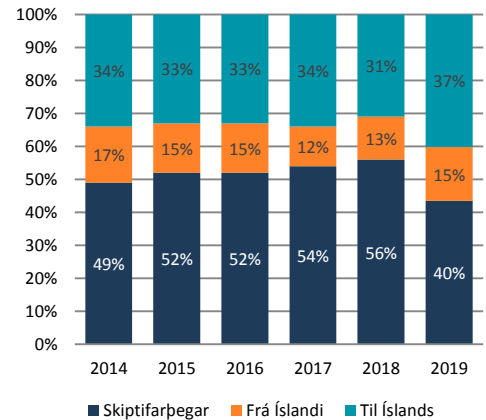
aukna eftirspurn eftir brottfall WOW air, m.a. vegna kyrrsetningar Boeing 737 MAX véla sinna. Félagið hefur hins vegar brugðist við með því að leggja meiri áherslu á framboð til og frá landinu á kostnað tengiframboðs. Nam vægi skiptifarþega 40% á öðrum fjórðungi ársins, sem er lægsta hlutfall skiptifarþega á öðrum fjórðungi frá árinu 2011. Líkt og áður hefur komið fram er áætlað að framboð Icelandair aukist um 7% í vetur, en helstu breytingar í framboðinu eru þær að töluvert hefur verið dregið úr flugi til Bandaríkjanna en á móti var framboðið aukið til Danmerkur, Þýskalands, Belgíu, Frakklands og Kanada.

### Viðbrögð og breytingar hjá Icelandair vegna kyrrsetningar á Boeing 737 MAX vélum

Þann 12. mars á þessu ári ákvað Icelandair að kyrrsetja Boeing 737 MAX vélar sínar, en þá voru þrjár vélar komnar í rekstur félagsins. Félagið hafði pantað 16 slíkar vélar árið 2013 og komu þessar 3 vélar vorið 2018. Áætlað var síðan að 6 yrðu afhentar árið 2019, 5 árið 2020 og 2 árið 2021. Af þeim 6 sem áttu að afhendast í ár var félagið búið að fá afhendar 3 þegar kyrrsetningin kom til og hefur því félagið í dag á bókum sínum 6 MAX vélar sem ekki er hægt að nota í reksturinn. Upphaflega áætlun félagsins var að nota 9 Boeing 737 MAX vélar sumarið 2019, eða 25% af flugflotanum, sem hefði talið 36 vélar. Áður en til kyrrsetningarinnar kom hafði félagið þegar losað sig við þrjár Boeing 757 vélar, eins og upphaflega áætlunin gerði ráð fyrir. Eftir kyrrsetninguna stóð félagið frammi fyrir því að fara inn í sumarið 2019 með 27 vélar í millilandaflugi, þegar upphaflega áætlunin var að vera með 36 vélar. Til að bregðast við þessu tók félagið 5 vélar á leigu, þar af 3 Boeing 767 vélar, til skamms tíma yfir sumarið og var gert ráð fyrir að félagið myndi skila þeim öllum fyrir lok október.

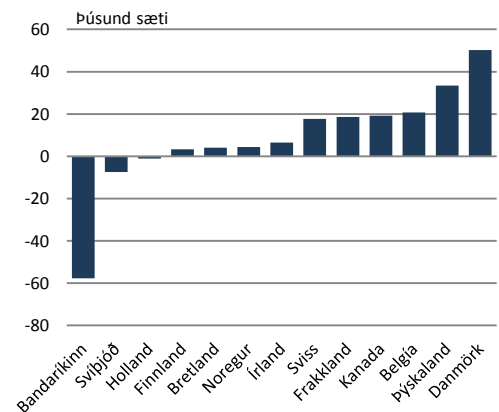
Eins og staðan er í dag ríkir töluverð óvissa um hvenær kyrrsetningu Boeing 737 MAX vélanna verður aflétt, þó líklegast sé að það verði á síðasta fjórðungi ársins 2019 eða fyrsta fjórðungi ársins 2020. Einnig berast fréttir af því að hugsanlega verði kyrrsetningu aflétt á mismunandi tíma í mismunandi löndum. Mikilvægi þessarar véla fyrir Icelandair er óumdeilt, enda floti Icelandair kominn til ára sinna og það munar um fjórðungs sparnað í eldsneytisnotkun þegar eldsneytiskostnaður er nærri þriðjungur af flutningatekjum félagsins.

### Skipting farþega á öðrum fjórðungi hvers árs



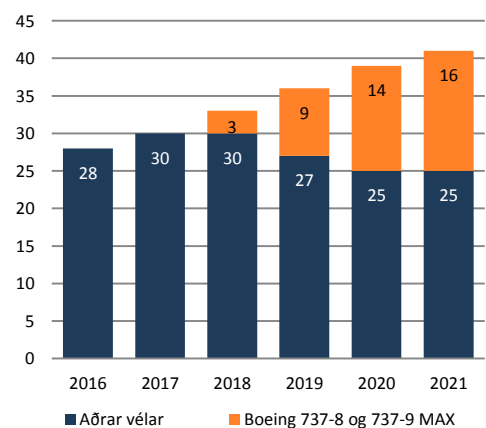
Heimild: Icelandair

### Breyting á sætaframboði Icelandair Vetrarframboð\*



\*Tímabil 1. nóvember til 28. mars  
Heimild: Isavia

### Flotaáætlun í millilandaflugi hjá Icelandair í lok árs 2016

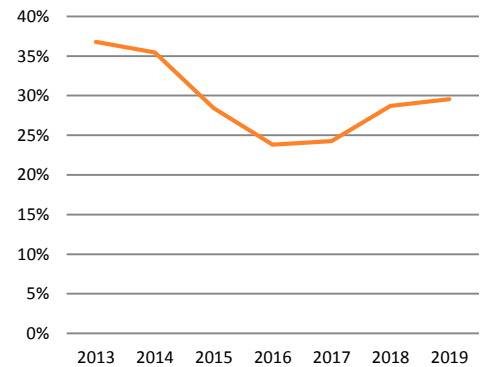


Heimild: Icelandair



Félagið þurfti að taka á leigu 5 vélar vegna kyrrsetningarinnar og þann 1. ágúst áætlaði félagið að kyrrsetningin myndi kosta þá 140 milljónir Bandaríkjadala á árinu 2019, sem nemur tæpum 10% af tekjum félagsins á tímabilinu. Samkvæmt tilkynningu frá félaginu þann 20. september hefur sá kostnaður aukist en hins vegar hafi félagið náð bráðabirgðasamkomulagi um greiðslu hluta af bótum til handa Icelandair vegna kyrrsetningarinnar. Ekki var gefið upp hver sú fjárhæð er. Mjög jákvætt er að búið sé að semja um bætur frá Boeing og þær verði greiddar áður en flugvélnar fara aftur í loftið. Það gefur góð fyrirheit um að frekari bætur komi fyrir en seinna og að Boeing átti sig á þeirri stöðu sem kyrrsetningin hefur sett Icelandair í, enda augljóst hagsmunamál fyrir félagið og íslenska ferðaþjónustu að langtímalausn náist í flotamálum Icelandair sem fyrst.

Hlutfall eldsneytiskostnaðar af flutningatekjum\* Icelandair



\* Flutningatekjur samanstanda af farþegartekjum og tekjum af farmflutningum  
Heimild: Icelandair

Innihald og form skjals þessa er unnið af starfsmönnum Hagfræðideildar Landsbankans hf. (hagfraedideild@landsbankinn.is) og byggist á aðgengilegum opinberum upplýsingum á þeim tíma sem greiningin var unnin. Mat á þeim upplýsingum endurspeglar skoðanir starfsmanna Hagfræðideildar Landsbankans á þeim degi þegar greiningin er dagsett, en þær geta breyst án fyrirvara.

Landsbankinn hf. og starfsfólk hans taka ekki ábyrgð á viðskiptum sem byggð eru á þeim upplýsingum og skoðunum sem hér eru settar fram, enda eru þær ekki veittar sem persónuleg ráðgjöf fyrir einstök viðskipti.

Bent skal á að Landsbankinn hf. getur á hverjum tíma haft beinna eða óbeinna hagsmuna að gæta, ýmist sjálfur, dótturfélög hans eða fyrir hönd viðskiptamanna, s.s. sem fjárfestir, lánardrottinn eða þjónustuaðili. Greiningar eru engu að síður unnar sjálfstætt af Hagfræðideild Landsbankans og innan Landsbankans eru í gildi reglur um aðskilnað starfssviða sem eru aðgengilegar á vef bankans.