

*Möguleg hagræðing á eldsneytiskostnaði dótturfélaga
Icelandair Group með innflutningi á eigin þotueldsneyti*



Höfundur: Alma Guðnadóttir

Leiðbeinandi: Einar S. Valdimarsson

Viðskiptafræðideild Háskólans á Bifröst

Haustönn 2010

*Möguleg hagræðing á eldsneytiskostnaði
dótturfélaga Icelandair Group með
innflutningi á eigin þotueldsneyti*

Höfundur: Alma Guðnadóttir

Leiðbeinandi: Einar S. Valdimarsson

Viðskiptafræðideild Háskólans á Bifröst

Haustönn 2010

Ágrip

Eldsneytisnotkun Íslensku flugfélaganna Icelandair, Icelandair Cargo og Flugfélags Íslands nam rúmlega 73 þúsund tonnum árið 2010 en á sama tíma og eldsneytiskostnaður flugfélaganna fer stig hækkandi hefur verið samdráttur í flugi og félögin hafa verið að fljúga færri flugtíma milli ára.

Markmið rannsóknarinnar er að skoða hvort það sé rekstrargrundvöllur fyrir því að flugfélögin þrjú flytji sjálf inn það þotueldsneyti sem félögin nota til eigin rekstrar og er rannsóknin unnin í samvinnu við flugfélögin Icelandair, Icelandair Cargo og Flugfélag Íslands sem gefa höfundu aðgang að upplýsingum til þess að geta unnið að rannsókninni. Hagræðingin er skoðuð með það til hliðsjónar að ný uppskipunarhöfn í Helguvík sé komin í gagnið sem gerir vegalengdina frá uppskipun og upp á Keflavíkurflugvöll mun styttri og innflutning á þotueldsneyti mun hagkvæmari en áður hefur verið talið.

Niðurstöður rannsóknarinnar leiddu annars vegar í ljós að álag olúfélaganna hefur verið að hækka síðustu ár í takt við gengisbreytingu og breytingu á heimsmarkaðsverði þotueldsneytis og hins vegar að flutningur þotueldsneytis til landsins er orðinn hagkvæmari eftir að höfnin í Helguvík kom í gagnið, en með tilkomu eldsneytisleiðslunnar frá Helguvík upp á Keflavíkurflugvöll, mun hagkvæmnin aukast enn meira við að flytja eldsneytið á milli staða. Með þessar tvær niðurstöður til athugunar sýndi rannsóknin einnig fram á að flugfélögin Icelandair og Icelandair Cargo ættu að íhuga frekari athuganir á kostnaði vegna leigu á eldsneytistönkum þar sem niðurstöður sýndu að hagkvæmara væri fyrir fyrirtækin tvö að flytja sjálf inn eigið eldsneyti.

Formáli

Þessi rannsókn er lokaverkefni til B.Sc. gráðu í Viðskiptafræði við Háskólann á Bifröst. Höfundur hóf nám haustið 2008 og hefur stundað nám bæði í fjarnámi og skiptinámi. Ritgerðin var skrifuð á tímabilinu ágúst til desember 2010. Vægi verkefnisins sem lokaverkefni til B.Sc. gráðu er 14 einingar. Umsjónarmaður verkefnisins var Einar S. Valdimarsson kennari við Háskólann á Bifröst.

Í stuttu máli fjallar ritgerðin um hagkvæmni þess að flugfélögin flytji sjálf inn sitt eigið eldsneyti með tilkomu nýrrar uppskipunarhafnar í Helguvík og sýnt fram á ósamræmi í álagningu olíufélaganna og flutningskostnaði almennt.

Ég þakka Andra Áss Grétarssyni, Guðmundi Pálssyni, Gunnari Má Sigurfinnssyni, Sigfúsi Ásgeiri Kárasyni og Svanhildi Sigurðardóttir fyrir að taka á móti mér og kynna fyrir mér eldsneytiskostnað og eldsneytisnotkun flugfélaganna. Sérstaklega vil ég þakka leiðbeinanda mínum, Einari S. Valdimarssyni fyrir góða leiðsögn sem var lærdómsrík og gefandi. Móður minni, Vigdísí Rafnsdóttur og systur, Björk Guðnadóttir þakka ég fyrir yfirlestur ritgerðarinnar.

Ég þakka einnig fjölskyldu minni og vinum fyrir stuðninginn og ómælda þolinmæði við mig meðan á gerð verkefnisins stóð.

Ásbrú 13. Desember 2010

Alma Guðnadóttir

Efnisyfirlit

1	Inngangur	6
1.1	Uppbygging skýrslunnar	7
1.2	Tilgangur og markmið rannsóknar	7
1.3	Aðferðarfræði	8
2	Um flugfélögin þrjú	10
2.1	Flugfélag Íslands	11
2.1.1	Eldsneytisnotkun	12
2.1.2	Eldsneytiskostnaður.....	14
2.2	Icelandair	16
2.2.1	Eldsneytisnotkun	17
2.2.2	Eldsneytiskostnaður.....	19
2.3	Icelandair Cargo	22
2.3.1	Eldsneytisnotkun	23
2.3.2	Eldsneytiskostnaður.....	25
2.4	Samstarf Icelandair og Icelandair Cargo	27
2.5	Heildareldsneytis kostnaður flugfélaganna	29
2.6	Fyrri rannsóknir Icelandair	31
2.7	Millilandaflug.....	32
2.8	Keflavíkurflugvöllur.....	33
3	Þotueldsneyti.....	34
3.1	Notkun þotueldsneytis á Íslandi	35
3.2	Þróun þotueldsneytis á heimsmarkaði.....	37
3.3	Alþjóðakröfur og reglur.....	39
4	Innflutningur á þotueldsneyti.....	40
4.1	Olúbirgðastöðin í Helguvík.....	41
4.1.1	Kostnaður uppsetningar.....	42
4.2	Flutningskostnaður	45

4.3	Annar kostnaður	47
4.4	Rekstragrundvöllur Innflutnings á þotueldsneyti fyrir flugfélögin	47
5	Umræða.....	49
5.1	Eldsneytiskostnaður.....	49
5.2	Hagræðing	51
5.3	Stutta samantekt og hugleiðingar um niðurstöður.....	52
6	Heimildir.....	53

Myndir

Mynd 2	Flugtímar flugvéla Flugfélags Íslands á árunum 2006-2010.....	12
Mynd 3	Eldsneytisnotkun Flugvéla Flugfélags Íslands frá árunum 2006 -2010	13
Mynd 4	Eldsneytisverð sem Flugfélag Íslands hefur verið að greiða á árunum 2006-2010 .	14
Mynd 5	Heildar eldsneytiskostnaður Flugfélags Íslands á árunum 2006-2010.....	15
Mynd 6	Flugtímar véla Icelandair á árunum 2006-2010	17
Mynd 7	Eldsneytisnotkun flugvéla Icelandair	18
Mynd 8	Heildar eldsneytiskostnaður Icelandair 2006-2010.....	19
Mynd 9	Heildarflugtímar flugvéla Icelandair Cargo á árunum 2006-2010	24
Mynd 10	Heildar eldsneytisnotkun Icelandair Cargo	24
Mynd 11	Heildareldsneytiskostnaður Icelandair Cargo.....	25
Mynd 12	Heildar eldsneytisnotkun Icelandair og Icelandair Cargo á árunum 2006-2010....	28
Mynd 13	Heildar eldsneytisnotkun allra flugfélaganna	29
Mynd 14	Heildar eldsneytiskostnaður flugfélaganna	30
Mynd 15	Eldsneytisnotkun á Íslandi.....	35
Mynd 16	Innflutningur á þotueldsneyti til landsins	36
Mynd 17	Þungar flugvélar á Íslandi.....	37
Mynd 18	Platts verð á árunum 2006 til 2010.....	38

Töflur

Tafla 1 Heildareldsneytiskostnaður Icelandair og meðal álag sem félagið greiðir fyrir hvert tonn.	20
Tafla 2 Heildarsparnaður vegna Winglets	21
Tafla 3 Heildar flutnings og þjónustukostnaður sem Icelandair greiðir á árunum 2006-2010.	22
Tafla 4 Meðal álag sem Icelandair og Icelandair Cargo greiða til Olúfélaganna.....	26
Tafla 5 Þjónustugjald sem Icelandair Cargo greiðir til olúfélaganna.....	27
Tafla 6 Flutningskostnaður miðað við lægsta og hæsta verð og gengi.	46
Tafla 7 Flutnings og þjónustukostnaður sem flugfélögin greiða til olúfélaganna.....	48

1 Inngangur

Megin tilgangur verkefnisins er að skoða hvort það er einhver hagræðing í því fyrir þrjú dótturflugfélög Icelandair Group að flytja inn sitt eldsneyti sjálfir. Hagræðingin er skoðuð með það til hliðsjónar að ný uppskipunarhöfn í Helguvík sé komin í gagnið sem gerir vegalengdina frá uppskipun og upp á Keflavíkurflugvöll mun styttri. Dótturfélögin þrjú sem ég skoðaði í verkefninu eru Icelandair, Icelandair Cargo og Flugfélag Íslands en félögin eru öll sjálfstæð dótturfélög sem vinna þó náið saman að góðum úrlausnum til hagræðingar í rekstri félaganna en sameiginlegur innflutningur á eldsneyti gæti verið ein af þeim góðum lausnum sem félögin eru að leita eftir.

Áhugi á að gera þessa rannsókn vaknaði vorið 2010 þegar umræða meðal flugmanna var mikil um gríðarlega verðhækkun á flugvéla- og þotueldsneyti síðustu ár og hvernig rekstur flugfélaga og flugskóla getur verið flóktandi í takt við hækkandi verð. Ég ákvað að kynna mér þetta málefni enn frekar og fékk þær upplýsingar að eldsneytiskostnaður gæti farið upp í allt að 1/3 af rekstrarkostnaði flugfélaga. Auk þess sem ég las mér til um að Icelandair hafði í mörg ár flutt inn sitt eigið eldsneyti en vegna óhagstæðra aðstæðna á þeim tímapunkti var því hætt og ákvörðun tekin um að bjóða út eldsneytiskaupin til olíufélaganna.

Á síðustu 5 árum hefur umfjöllunin í fjölmiðlum um Helguvík, tækifærin sem felast í að fá höfnina til borgaralegrar notkunar og atvinnuna sem skapast í kringum Helguvík verið mikil. Talið er að Helguvík geti verið eitt stærsta atvinnutækifærið á Suðurnesjum og horft hefur verið til hennar löngunnar augum sem atvinnuskapandi tækifæri sem breyti aðstæðum á Suðurnesjum. Þegar ég fór að velta fyrir mér ástæðum þess að Icelandair hafði hætt að flytja inn eldsneyti sjálfir þá komu upp í huga mér ýmsar ástæður t.d. dýr flutningskostnaður sem fólst bæði í skipaflutningi til landsins sem og miklum akstri með þotueldsneytið frá Örfirisey og flóknar geymsluaðstæður. Í kjölfarið af þessum athugunum langaði mig að skoða það tækifæri sem flugfélögunum þrem gæfist með tilkomu hafnarinnar í Helguvík og hvort breyttar aðstæður til innflutnings gætu verið þeim fjárhagsleg hagræðing í eldsneytiskostnaði.

1.1 Uppbygging skýrslunnar

Fyrsti kafli rannsóknarinnar er inngangur þar sem farið er í kveikjuna á verkefninu, tilgang þess og markmið ásamt lýsingum á gagnaöflun. Í öðrum kafla er gerð úttekt á flugfélögunum þrem sem skoðuð eru í verkefninu, eldsneytisnotkun þeirra og eldsneytiskostnað auk þess sem farið er almennt yfir millilandaflug og fyrri eldsneytiskaup félaganna. Úttekt á þotueldsneyti, notkun hérlendis og verðþróun á heimsmarkaði auk nýrra tækifæra í eldsneytisþróun verður tekin fyrir í kafla 3. Einnig er fjallað um alþjóðlegar kröfur og reglur sem fylgja notkun þotueldsneytis og meðferð þess á flugvöllum. Í fjórða kafla er fjallað um innflutning á þotueldsneyti, álögð gjöld sem sett eru á þotueldsneyti sem flutt er hingað til lands, farið yfir þá kostnaðarliði sem veða hvað mest í innflutningi á eldsneyti og skoðaðar niðurstöður innflutningsins í heild. Fimmti kafli er svo umræða þar sem ályktanir eru dregnar og farið er yfir athugasemdir höfundar á niðurstöðum rannsóknarinnar.

1.2 Tilgangur og markmið rannsóknar

Markmið rannsóknarinnar er tvenns konar:

- Að skoða eldsneytiskostnað og eldsneytisnotkun flugfélaganna, hvaða leiðir eru farnar í dag við eldsneytiskaup félaganna og hvers vegna var fyrri aðferðum hætt. Þegar skoðað er hvaða leiðir eru farnar í dag þá er verið að fjalla um af hvaða olúfélögum flugfélögin eru að versla við, hver kostnaðurinn er og hvers vegna sú leið var farin frekar en að halda áfram sjálfstæðum innflutningi eins og gert var áður fyrr.
- Hvort verðþróun á heimsmarkaði er í takt við það verðlag sem er í gangi hérlendis og hvort sú þóknun sem flugfélögin greiða olúfélögunum fyrir þjónustuna er í samræmi við þann kostnað sem felst í því að flytja eldsneytið inn til landsins.

Rannsóknarspurningin sem höfundur leitast við að svara í verkefninu er ein en hún var höfð að leiðarljósi til að ná þessum markmiðum:

- Er rekstrargrundvöllur fyrir því að flugfélögin flytji inn eigin eldsneyti á vélarflota félaganna?

Höfundur notaði einnig tvær aðrar almennar spurningar sem hafðar voru til hliðsjónar til þess að skilgreina efnið betur og ná þannig þessum markamiðum:

- Hvað felst í þeim eldsneytiskostnaði sem flugfélögin eru að greiða?
- Er markaðsverð á Íslandi í samræmi við heimsmarkaðsverð?

1.3 Aðferðarfræði

Við vinnslu ritgerðar sem þessa liggur að baki mikill undirbúningur og rannsóknarvinna, til þess að skrifa ritgerðina á sem skipulagðastan hátt notaðist höfundur við ákveðið rannsóknarferli sem skýrt er frá á mynd 1 (Carl og Roger, 2008).

Í byrjun var vandamálið skilgreint, uppbygging rannsóknar sett fram og rannsóknarspurningarnar valdar út frá fyrri skrefum. Við val á úrtaki var tekin ákvörðun um að tala við einn aðila frá hverju flugfélagi sem starfaði á þessu sviði, auk þess að ræða við aðila sem starfaði áður fyrr á þessu sviði og þekkti vel til forsögu þessa máls. Í framhaldi var farið í gagnasöfnunina sjálfa sem var mjög stór partur af undirbúningsvinnunni en við gagnaöflunina notaðist höfundur mikið við afleiddar heimildir, það eru gögn sem byggja á frumheimildunum sem settar hafa verið fram af öðrum en höfundi þessarar ritgerðar (Princeton University, e.d.)



Mynd 1 Rannsóknarferlið

Frumheimildir eru aftur á móti gögn sem aflað var á meðan á rannsóknartímanum stóð en viðtöl sem höfundur tók í tengslum við rannsóknina eru frumheimildir sem notaðar eru í þessari ritgerð. Opin viðtöl eru hluti af eiginlegum rannsóknaraðferðum, en þau byggjast fyrst og fremst á rannsóknarspurningunum sem settar

voru fram í byrjun og eldri upplýsingum sem höfundur hafði nálgast og þarfnaðist frekari skýringa á, eða leiðréttinga í sumum tilfellum. Takmarkaður aðgangur var að frumheimildum um þetta umfjöllunarefni en heimildirnar sem notaðar voru í ritgerðinni voru sóttar bæði úr erlendum fræðigreinum frá vísindamönnum sem og íslenskum fréttum og tímaritum.

Úrvinnsla gagna fór fram þegar búið var að afla þeirra gagna sem höfundur taldi þurfa og í framhaldi var skýrslan skrifuð og niðurstöðurnar settar fram í stuttri samantekt og hugleiðingum sem rannsóknin skilaði.

2 Um flugfélögin þrjú

Fyrirtækin Icelandair, Icelandair Cargo og Flugfélag Íslands eiga sér sameiginlega fortíða og eru öll dótturfélög Icelandair Group. Félögin eiga sögu sína að rekja frá árinu 1937 en félögin voru eitt og sama félagið frá árinu 1973 til ársins 1997 þegar innanlandsflug Flugleiða og Flugfélagið Norðurflug voru sameinuð og nafnið Flugfélag Íslands var tekið upp aftur, árið 2000 var svo fraktdeild Icelandair gerð að sjálfstæðu dótturfélagi sem nefnt var Icelandair Cargo. Félögin eru þrjú af 12 dótturfélögum Icelandair Group en félögin hafa gífurlega sögu sem spannar tugi ára aftur í tíman og hefur í gegnum árin verið eitt helsta stolt Íslendinga í flugsamgöngum. Félögin þrjú hafa ávalt haft nokkra sérstöðu í flugheiminum sem brautryðjendur í íslenskum flugheimi auk þess sem félögin hafa ákveðin gæðastimpil í augum almennings sem traust flugfélag með öruggan og traustan flugvélaflota (Icelandair, e.d.).

Icelandair Group er eignarhaldsfélag með 12 dótturfyrirtæki sem starfa á sviði flugrekstrar og flugþjónustu, félagið hefur skipt starfsemi sinni upp í tvö svið sem eru annars vegar Áætlunarflug og ferðaþjónusta þar sem Icelandair, Icelandair Cargo og Flugfélag Íslands starfa meðal annars auk 2 annarra dótturfyrirtækja en hitt sviðið er svo Alþjóðleg leiguflugstarfsemi en undir því sviði starfa 5 dótturfélög en utan þessara tveggja sviða er dótturfélagið Fjárvakur sem sér um öll fjármál samstæðunnar (Icelandair, e.d.).

2.1 Flugfélag Íslands

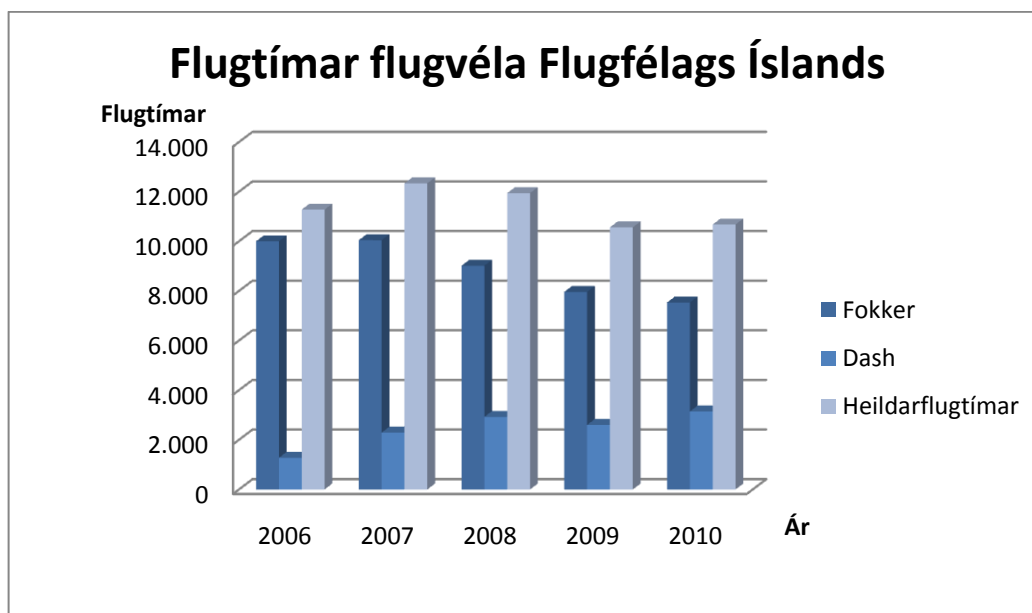
Flugfélag Íslands hefur starfað á innanlands markaði frá því árið 1937 með nokkrum nafnbreytingum og starfsbreytingum fyrirtækisins í gegnum árin og félagið hefur frá árinu 1943 verið með bækistöð sín á Reykjavíkflugvelli þar sem það er staðsett í dag og rekur einnig viðhaldsþjónustu sína (Icelandair, e.d.-a). Flugfélagið flýgur á áfangastaðina Akureyri, Egilsstaði og Ísafjörð hérlendis en síðustu ár hefur félagið flogið einnig til Grænlands og hafa áætlunarferðir félagsins þangað farið vaxandi með árunum en félagið flýgur nú á fimm staði á Grænlandi þar af fjóra allt árið (Flugfélag Íslands, e.d.).

Í desember 2010 mun félagið svo fljúga til þriggja áfangastaða í Noregi vegna gífurlegs fólksflutnings Íslendinga til Noregs og eftirspurnin því mikil eftir beinu flugi til Íslands fyrir jólin svo starfsemi félagsins hefur breyst á stuttum tíma úr því að fljúga aðeins innanlands í það að fljúga bæði innanlands og millilandaflug. Þessi breyting á starfsemi félagsins er í takt við breytta tíma í innanlandsflugi og aukna samkeppni frá öðrum flugfélögum sem starfa á innanlandsmarkaði (Flugfélag Íslands, 7.október 2010).

Flugvélafloti félagsins eru 6 Fokker 50 vélar sem taka allt upp í 50 manns í sæti en einnig á félagið 2 Dash-8 vélar sem taka 37 manns í sæti en báðar þessar tegundir nota þotueldsneytið Jet-A, félagið hefur frá árinu 2008 átt aðeins þessar tvær vélartegundir en það ár seldi félagið Twin Otter vélar félagsins og hætti jafnframt flugi á sína minnstu áfangastaði. Frá 2008 hafa aðeins verið notaðar 1 til 2 vélar í áætlunarflugi yfir veturinn þar sem eftirspurn eftir flugi hefur farið minnkandi á veturna og einnig eru ávallt ein til tvær vélar í skoðun. Félagið hefur einnig leigt út vélarnar til annarra nota en áætlunarflugs, litið er svo á að allar vélar félagsins þurfi að vera tilbúnar fyrir sumarið þegar þeirra helsti álagstími er og því eru vetrarmánuðirnir notaðir til viðhalds og skoðunar á vélunum (Sigfús Ásgeir Kárason munnleg heimild, 7. október 2010).

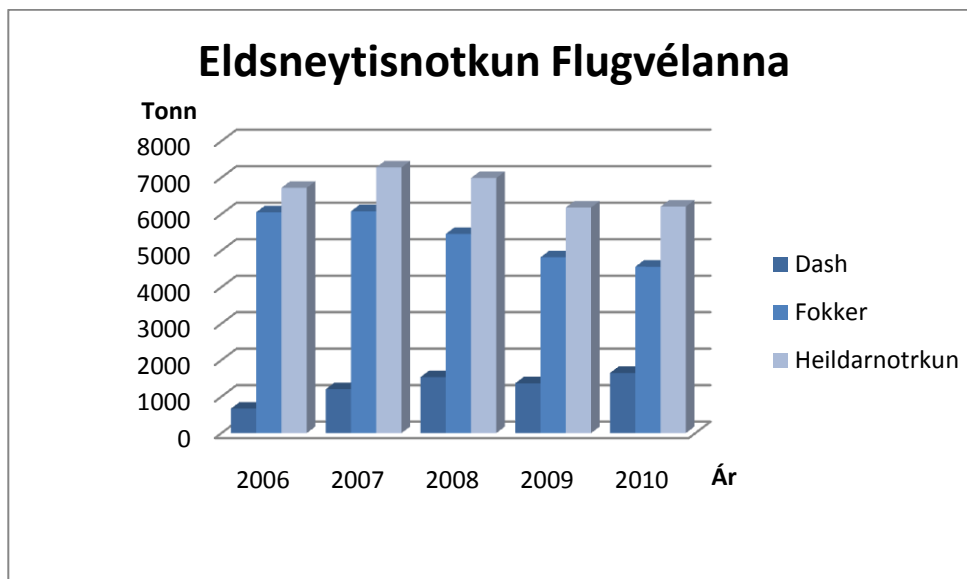
2.1.1 Eldsneytisnotkun

Notkun vélarflota Flugfélags Íslands hefur verið nokkuð jöfn milli ára en það hafa þó verið gerðar áherslubreytingar á notkun vélanna sem hefur skilað félaginu gríðarlega mikilli hagræðingu í eldsneytiskostnaði, þessar breytingar fela í sér að notkun Fokker 50 vélanna hefur verið að minnka á meðan notkun Dash vélanna hefur verið að aukast. Fokker 50 vélarnar eyða allt að 100 lítrum meira að meðaltali á klukkustund á flugi eða um 750 lítrum á klukkustund á flugi meðan Dash vélarnar eru að eyða aðeins um 650 lítrum á klukkustund á flugi. Á mynd 2 er hægt að sjá að frá árinu 2007 til 2010 hafa flugtímar Dash vélanna aukist um 852 flugtíma meðan flugtímar Fokker 50 vélanna hafa minnkað um 2512 flugtíma á sama tímabili, það er því augljóst að félagið er hagræða gífurlega mikið í rekstri vélanna enda mun dýrara að fljúga Fokker 50 vélunum en Dash vélunum (Sigfús Ásgeir Kárason munnleg heimild, 7. október 2010).



(Byggt á tölvupósti frá Sigfúsi Ásgeiri Kárasyri, 21. október 2010)

Mynd 1 Flugtímar flugvéla Flugfélags Íslands á árunum 2006-2010



(Byggt á tölvupósti frá Sigfúsi Ásgeiri Kárasyni, 21. október 2010)

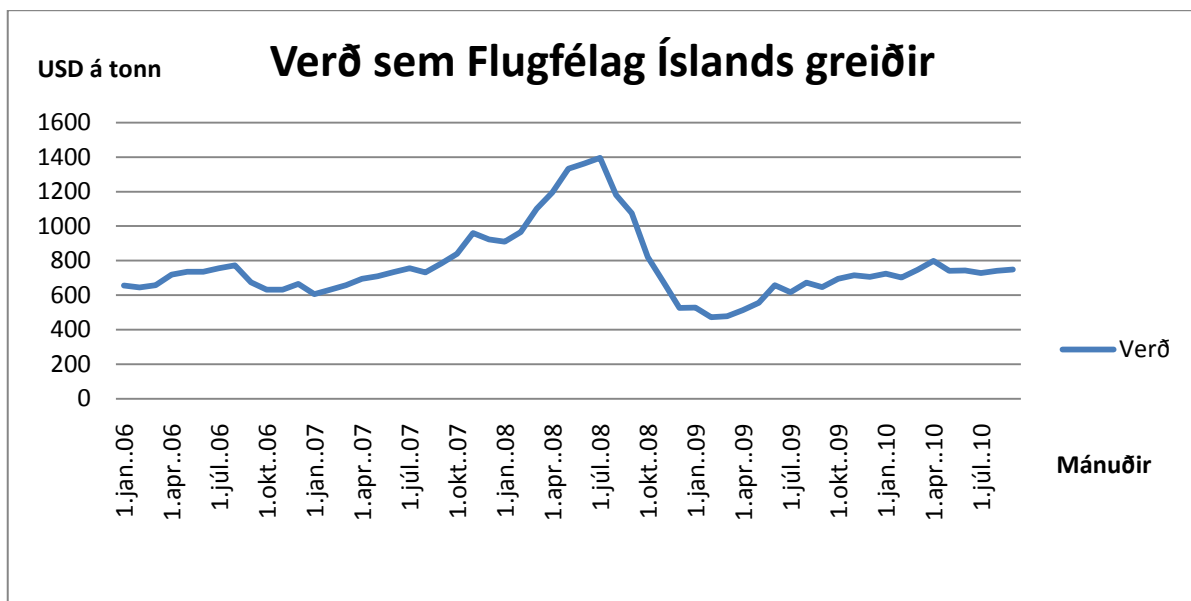
Mynd 2 Eldsneytisnotkun Flugvéla Flugfélags Íslands frá árunum 2006 -2010

Á mynd 3 sjáum við hvernig eldsneytisnotkun milli árunna 2006 og 2007 jókst bæði notkun Fokker 50 og Dash vélanna en árið 2007 var mjög stórt ár hjá Flugfélagi Íslands líkt og flestum fyrirtækum landsins en á milli árunna 2007 og 2009 hefur eldsneytisnotkun aðeins farið minnkandi í samræmi við fækkun flugtímanna eins og við sjáum á mynd 2.

Munurinn á eldsneytisnotkun félagsins milli árunna 2008 og 2009 var minnkun um 808 tonn en það fjölgaði svo aðeins aftur á milli árunna 2009 og 2010 eða um 25 tonn sem er í samræmi við 114 tíma aukningu á flugtímum milli þessara ára, þessi breyting á nýtingu vélanna hefur skilað af sér sparnaði upp á 315 tonn af þotueldsneyti á árunum 2008 til 2010 þar af sparaði félagið 24 tonn af þotueldsneyti milli árunna 2009 og 2010 en þessa breytingar getum við séð á myndum 2 og 3.

2.1.2 Eldsneytiskostnaður

Félagið tekur nánast eingöngu eldsneyti á Reykjavíkurlugvelli þar sem þotueldsneytið er ódýrast á Reykjavíkurlugvelli en eldsneytisgjaldið er hærra þegar tekið er eldsneyti á öðrum flugvöllum eins og á Akureyri, Ísafirði eða Egilsstöðum. Rekja má þennan mismun á eldsneytisverði milli staða eftir því hvað kostar að flytja eldsneytið í birgðastöðvar en flutningaskipin afferma í Örfirisey á suðurlandinu og því styttri vegalengd að flytja eldsneytið á Reykjavíkurlugvöll en á Akureyrarflugvöll. Flugfélagið hefur verið með samning við Skeljung um eldsneytiskaup síðustu ár en á þessu ári var gerður nýr samningur til 3 ára sem felur í sér að félagið greiði 40 Bandaríkjadali ofan á það verð sem Platts gefur út í hverjum mánuði og er það verðið sem Skeljungur kaupir eldsneytið á en fjallað verðu nánar um Platts síðar í ritgerðinni. Þó að samningurinn feli í sér að borga 40 Bandaríkjadali ofan á verðið þá greiðir félagið í íslenskum krónum og er gengið á eldsneytinu reiknað út frá gengi Seðlabanka Íslands á hverjum tíma (Sigfús Ásgeir Kárason munnleg heimild, 7. október 2010).

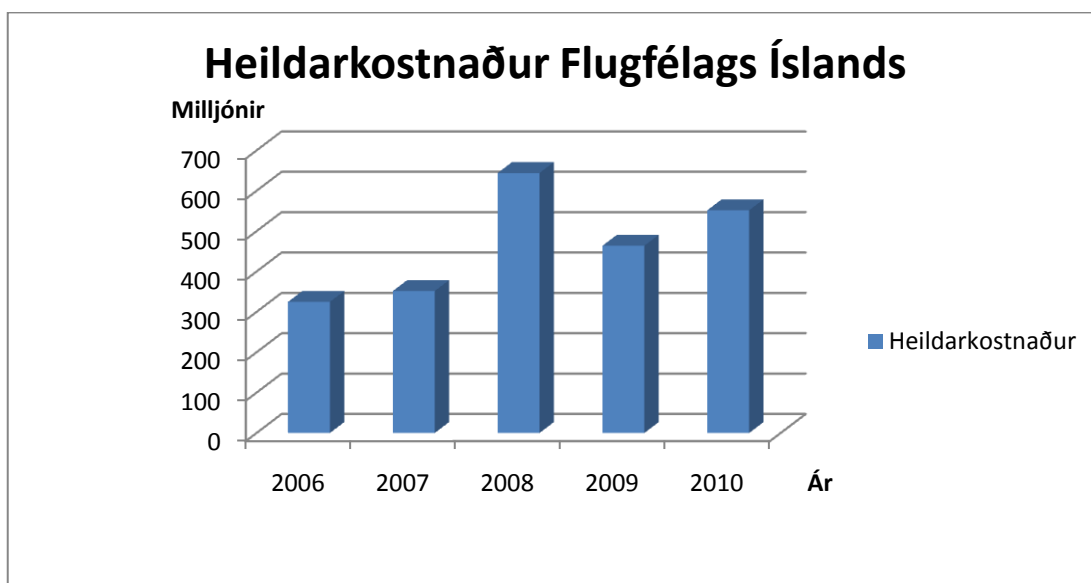


(Byggt á tölvupóstum frá Sigfúsi Ásgeiri Kárasyni, 21. október 2010 og Christer Odegaard, 20. október 2010)

Mynd 3 Eldsneytisverð sem Flugfélag Íslands hefur verið að greiða á árunum 2006-2010

Samkvæmt gögnum frá Platts sem gefur út tímaritið European Marketscan á hverjum degi með upplýsingum um heimsmarkaðsverð á allskyns tegundum olíu, þá hefur heimsmarkaðsverð á þotueldsneyti farið hækkandi í gegnum árin með toppi sumarið 2008 sem féll haustið 2009 en hefur síðan þá aftur farið jafnt og þétt hækkandi (Christer Odegaard tölvupóstur, 20. október 2010).

Flugfélag Íslands er að greiða um það bil 40 Bandaríkjadali ofan á heimsmarkaðsverðið fyrir hvert tonn af þotueldsneyti og út frá því getum við séð á mynd 4 hvernig kostnaður félagsins á hvert tonn af þotueldsneyti í Bandaríkjadöllum hefur aukist frá því árið 2006 og svo á mynd 5 þar sem eldsneytiskostnaðurinn er sýndur í Íslenskum krónum (Sigfús Ásgeir Kárason munnleg heimild, 7. október 2010).



(Byggt á tölvupósti frá Sigfúsi Ásgeiri Kárasyni, 21. október 2010)

Mynd 4 Heildar eldsneytiskostnaður Flugfélags Íslands á árunum 2006-2010

Við getum séð skýrt á mynd 5 hver eldsneytiskostnaður Flugfélags Íslands var á árunum 2006 til 2008 miðað við meðalgengi og meðalverð Platts auk kolefnisgjaldsins sem bætist við eldsneytiskostnaðinn árið 2010, kolefnisgjaldið var sett á eldsneyti sem meðal annars er notað í innanlandsflugi, Flugfélag Íslands greiðir því 2,70 kr. á hvern lítra af þotueldsneyti sem þeir kaupa auk þess sem þeir greiða einnig flutningsjöfnunargjald sem er 0,01 kr. á hvern lítra (Tollstjóri, e.d.).

Samkvæmt mynd 2 þá áætlað flugfélagið að vélar félagsins fljúgi tæplega 11 þúsund flugtíma árið 2010 þá mun félagið nota 7,5 milljón lítra af þotueldsneyti árið 2010. Út frá þessum tölum getum við reiknað út að félagið mun þurfa að greiða rúmlega 20,3 milljónir í skatt sem millilanda flugfélögin þurfa ekki að greiða, þar af er skattur sem lagðist á árið 2010 með kolefnisgjaldinu áætlaður að kosti félagið 20,2 milljónir miðað við áætlaða eldsneytisnotkun fyrir árið 2010.

2.2 Icelandair

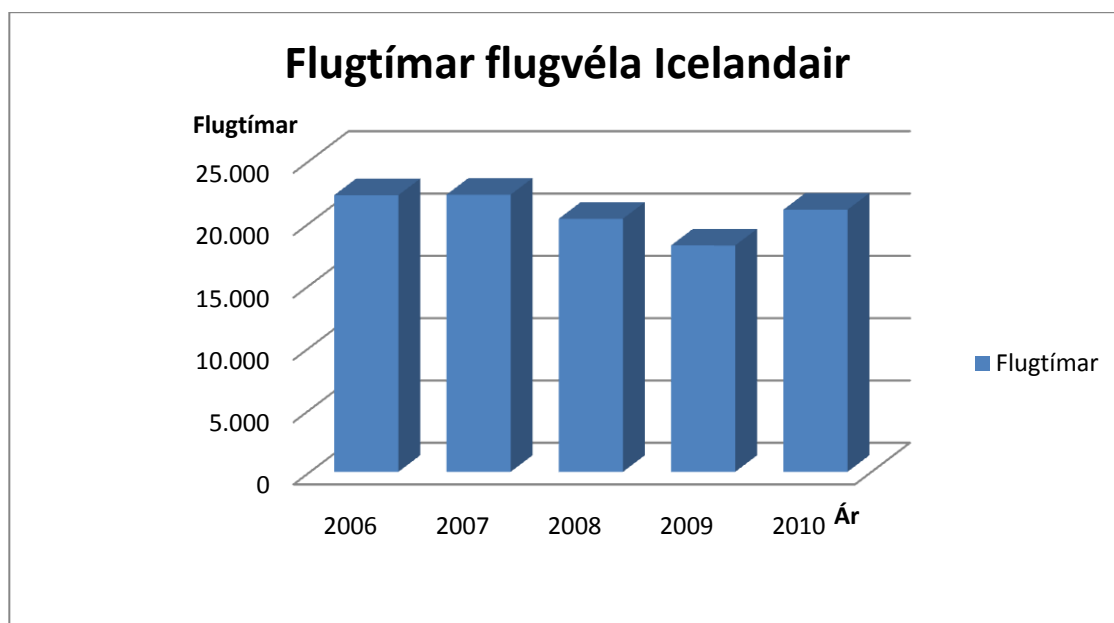
Icelandair hefur verið leiðandi flugfélag í millilandaflugi til og frá Íslandi frá árinu 1945 þegar flogið var í fyrsta skiptið millilandaflug til Skotlands og Danmörku. Frá árinu 1953 hefur félagið boðið upp á lággjaldaflug yfir Norðu-Atlantshafið og með árunum hefur félagið farið vaxandi. Áfangastöðum hefur farið fjölgandi og félagið hefur náð þeim árangri að verða eitt stærsta flugfélag sem starfar á Íslandi (Icelandair, 8. október 2010).

Félagið býður upp á áætlunarflug frá Íslandi til Þrjátíu og eins áfangastaðar árið 2011 sem er 17% fjölgun á áætlunarflugi milli áranna 2010 og 2011, félagið hefur byggt upp alþjóðlegt leiðarkerfi með Keflavíkurlugvöll sem þeirra aðal flugvöll og jafnframt gert hann að mikilvægum tengiflugvelli á milli Norður-Evrópu og austurstrandar Norður-Ameríku (Icelandair, 8. október 2010).

Félagið er í dag með 18 þotur með flugrekstrarleyfi í heildina þar af eru 12 notaðar í millilandaflugi Icelandair, félagið er stærsta flugfélagið af dótturfélögum Icelandair en sumarið 2011 áætlað félagið að fljúga að meðaltali um 183 flug á viku en fjölda véla sem notaðar verða sumarið 2011 verður jafnframt fjölgað úr 12 í 14. Vélarnar sem Icelandair notar eru allar af tegundinni Boeing 757 og geta tekið frá 178 farþegum og allt upp í 239, fer þetta allt eftir sæta stærðum og hve mikið er af sætum í hverri sæta breidd (Airliners, e.d.).

2.2.1 Eldsneytisnotkun

Notkun vélarflota Icelandair hefur breyst töluvert milli árunna 2006 til 2010 en breyting á notkun véla félagsins stóð nokkurn veginn í stað á milli árunna 2006 og 2007 þegar þotur félagsins flugu 41 flugtíma meira árið 2007 en 2006 eins og við getum séð á mynd 6. Það var aftur á móti mikill samdráttur í rekstri félagsins á árunum 2007 til 2009 þegar þotur félagsins flugu í heildina 4.072 flugtímum minna árið 2009 en þær gerðu árið 2007 sem er gífurlega mikill samdráttur í notkun vélanna og auðvitað í samræmi við það var eldsneytisnotkun félagsins mun minni árin 2008 og 2009 en hafði verið áður líkt og mynd 7 sýnir vel.

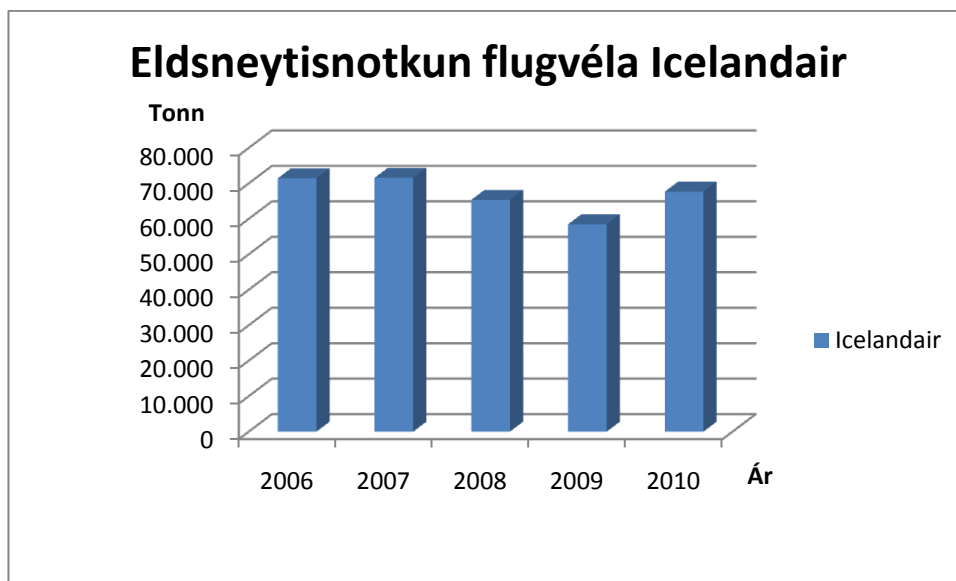


(Byggt á tölvupósti frá Svanhildi Sigurðardóttur, 25. nóvember 2010)

Mynd 5 Flugtímar véla Icelandair á árunum 2006-2010

Við getum séð á myndum 6 og 7 að flugtímar þotanna eru í samræmi við eldsneytisnotkun félagsins, mynd 7 sýnir hvernig eldsneytisnotkun jókst um 129 tonn milli árunna 2006 og 2007 en minnkaði svo um 12,7 þúsund tonn milli árunna 2007 og 2009 sem er gríðarlega mikil lækkun (Svanhildur Sigurðardóttir tölvupóstur, 25. nóvember 2010).

Þessa miklu minnkun á eldsneytisnotkun félagsins má rekja til mikillar hækkunar á þotueldsneyti sem varð til þess að flugfélagið þurfti að gera breytingar á sínum flugáætlunum þar sem dregið var úr framboði á flugi og tekin voru vetrarfrí á áætlunarflugum til nokkurra áfangastaða. Með þessu reyndi flugfélagið að auka nýtingu í hverju flugi og fækka flugum til þess að koma á mótis við hækkun á eldsneyti sem hafi fór upp í allt að 60% hækkun á nokkrum árum (Viðskiptablaðið, 28. maí 2008). Eins og fram hefur komið þá varð hækkun á eldsneyti mjög mikil og því er eldsneytiskostnaður félagsins ekki í samræmi við þá eldsneytisnotkun félagsins sem hefur verið síðustu ár.



(Byggt á tölvupósti frá Svanhildi Sigurðardóttur, 26. nóvember 2010)

Mynd 6 Eldsneytisnotkun flugvéla Icelandair

2.2.2 Eldsneytiskostnaður

Eldsneytiskostnaður félagsins á árunum 2006 til 2010 hefur verið breytilegur en á þessu tímabili fór Icelandair út í stóra og kostnaðarsama breytingu á flota sínum þar sem sett var á þotur félagsins svokallað Winglets eða stundum kallað á íslensku vængill sem er lóðréttur flötur sem settur er á enda vængja, þessi Winglets sem sett var á þotur Icelandair dregur úr vængendahvirflum og er talið að með því sparist allt upp í 5% af því eldsneyti sem þotan annars notar. Auk þess sem flugdrægni vélanna eykst samfara aukningu á flughæfni og stöðuleika vélanna (Haraldur Ögmundsson, 2006).

Icelandair hóf þessa breytingu árið 2005 en árið 2006 voru 7 þotur frá Icelandair komnar með vængil og var áætlað að þessu fjárfesting myndi skila sér í eldsneytissparnaði á 5 til 10 ára tímabili en með mikilli verðhækkun á þotueldsneyti skilaði þessi fjárfestingi á mun styttri tíma (Guðmundur Pálsson munnleg heimild, 3. nóvember 2010).



(Byggt á tölvupósti frá Andra Áss Grétarssyni, 7. september 2010)

Mynd 7 Heildar eldsneytiskostnaður Icelandair 2006-2010

Samkvæmt upplýsingum um eldsneytiskostnað félagsins frá árinu 2006 til 2009 getum við séð á mynd 8 miðað við meðalgengi Seðlabanka Íslands að eldsneytiskostnaður félagsins var hæstur árið 2008 eða 6.066 milljónir en þetta ár notaði félagið 57 þúsund tonn af eldsneyti, aftur á móti greiddi félagið tæpar 3200 milljónir árið 2007 en notaði 70 þúsund tonn af eldsneyti. Það sýnir því að eldsneytisverð hefur hækkað alveg gríðarlega mikið í verði milli árána 2007 og 2008 auk þess hefur meðal sölugengi á Bandaríkjadölum hækkað einnig um tæpar 24 kr. milli árána 2007 og 2008 (Seðlabanki Íslands, 2. janúar 2009)

Það er því ekki aðeins mikil verðhækkun á eldsneyti sem hefur áhrif á þennan kostnaðarlið heldur einnig óhagstætt gengi sem hefur haft mikil áhrif á þennan kostnaðarlið. Í töflu 1 er hægt að sjá eldsneytiskostnað Icelandair í Íslenskum krónum og Bandaríkjadölum miðað við meðalsölugengi fyrir Bandaríkjadal fyrir hvert ár. Einnig er reiknað út meðal álag á hvert tonn af eldsneyti miðað við meðalverð Platts fyrir hvert ár. Samkvæmt útreikningum hér að neðan þá er hægt að gera ráð fyrir að það verð sem Icelandair greiðir fyrir eldsneytið sé Platts verð auk 36,8 Bandaríkjadala sem er flutnings og þjónustugjald, þetta álag er ekki endilega það verð sem Icelandair greiðir en þetta er reiknað sem meðalverð miðað við gengi og kostnað.

Heildarkostnaður	2006	2007	2008	2009	2010
Eldsneytisnotkun í tonnum	71 þúsund	71 þúsund	65 þúsund	58 þúsund	60 þúsund
Kostnaður í ISL	3600 milljónir	3300 milljónir	6400 milljónir	4300 milljónir	5600 milljónir
Kostnaður í USD	51 milljón	51 milljón	72 milljónir	35 milljónir	45 milljónir
USD á hvert tonn	712	717	1104	598	748
Meðalverð Platts	670	743	1005	566	711
Meðalgengi USD	70	64	88	124	123
Álag á hvert tonn	42	-26	98	32	36,8
Meðal álag	36,8				

(Byggt á tölvupóstum frá Andra Áss Grétarssyni, 7. september 2010 og Christer Odegaard, 20. október 2010)
(Seðlabanki Íslands, 2. janúar 2009)

Tafla 1 Heildareldsneytiskostnaður Icelandair og meðal álag sem félagið greiðir fyrir hvert tonn.

Í töflu 1 er kostnaður fyrir árið 2010 reiknaður út frá meðalálagi, meðalgengi og eldsneytisnotkun félagsins en út frá því er áætlað að félagið greiði 4300 milljónir í eldsneytiskostnað, hægt er að sjá á töflunni að meðalverð Platts hefur lækkaði um 439 Bandaríkjadali milli árana 2008 og 2009 en hækkaði svo um 145 Bandaríkjadali milli árana 2009 og 2010 samkvæmt upplýsingum frá Platts.

Sú hagræðingu sem fólst í fjárfestingu félagsins árið 2005 þegar félagið lét setja Winglets á þotur fól í sér sparnað á eldsneyti upp á 13.500 tonn frá árinu 2006 til 2010 eins og hægt er að sjá í töflu 2 sem byggð er á gögnum úr töflu 1, þar er gert ráð fyrir að Winglets spari 5% eldsneytisnotkun þotunnar. Þessi 13,5 þúsund tonn hefðu kostað félagið um það bil 850 milljónir sem er mikil fjárhæð þegar litið er til lengri tíma og með tilliti til verðþróun síðustu ára þá lítur allt út fyrir að þessi fjárfesting eigi eftir að hafa mikið að segja varðandi eldsneytisnotkun félagsins og þann kostnað sem því fylgir í framtíðinni.

Icelandair	2006	2007	2008	2009
Eldsneytisnotkun	71 þúsund	71 þúsund	65 þúsund	58 þúsund
Kostnaður í ISL	3600 milljónir	3300 milljónir	6400 milljónir	4300 milljónir
Heildareldsneytisnotkun	75 þúsund	75 þúsund	68 þúsund	61 þúsund
5% sparnaður	3600	3600	3300	3000
Heildarsparnaður frá 2006 til 2009				13.500
Heildarkostnaður	3700 milljónir	3500 milljónir	6700 milljónir	4500 milljónir
5% Sparnaður	177 milljónir	160 milljónir	303 milljónir	209 milljónir
Heildarsparnaður í krónum frá 2006 til 2009				850 milljónir

Tafla 2 Heildarsparnaður vegna Winglets

Ef miðað er við að Icelandair greiði 36,8 Bandaríkjadali á hvert tonn af eldsneyti þá getum við gert ráð fyrir að kostnaður vegna flutnings og þjónustu gjalds fyrir aðeins það magn sem Icelandair er að nota hafi verið 184 milljónir árið 2006 á meðan sami útgjaldaliður kostaði 267 milljónir árið 2009 en við sjáum verðþróunina í töflu 3 sem byggir á gögnum úr töflu 1. Þetta er auðvitað í takt við mikla gengisbreytingu sem gerir það að verkum að kostnaður flutnings hefur einnig hækkað í samræmi við hækkun gengisins.

	2006	2007	2008	2009	2010
Þjónustu og flutningsgjald	36,8	36,8	36,8	36,8	36,8
Eldsneytisnotkun	71 þúsund	71 þúsund	65 þúsund	58 þúsund	60 þúsund
Meðalgengi USD	70	64	88	124	123
Kostnaður í USD	2, 6 milljón	2,6 milljón	2,4 milljón	2,1 milljón	2,2 milljón
Kostnaður í ISL	184 milljónir	169 milljónir	212 milljónir	267 milljónir	274 milljónir

Tafla 3 Heildar flutnings og þjónustukostnaður sem Icelandair greiðir á árunum 2006-2010

2.3 Icelandair Cargo

Icelandair Cargo hefur starfað sem sjálfstætt dótturfélag frá árinu 2000 en boðið hefur verið upp á fraktflug á Íslandi frá árinu 1973 þegar Flugleiðir voru stofnaðar en þá var Fraktdeild Flugleiða einnig stofnuð, á þessu tímabili var fraktflutningur samtvinnnaður farþegaflutningum en hefur síðan þá þróast í það fraktflug sem við þekkjum í dag (Icelandair Cargo, e.d.). Félagið á fimm fraktvélar af gerðinni Boeing 757, en þrjár til fjórar vélar félagsins hafa verið leigðar erlendis meðal annars til dótturfélags félagsins Icelandair Logistics sem staðsett er í Liege í Belgíu. Vélar hjá Icelandic Logistics fljúga því á milli staða í Evrópu á meðan ein til tvær vélar félagsins fljúga bein fraktflug frá Íslandi (Gunnar Már Sigurfinnsson munnleg heimild, 13. október 2010).

Félagið býður upp á að hægt er að senda frakt frá Íslandi til um það bil sextíu áfangastaða, en af þessum sextíu áfangastöðum sem boðið er upp á flýgur félagið beint fraktflug frá Íslandi til aðeins fjögurra áfangastaða sem eru New York, Liege, East Midlands og Humberside. Félagið er í góðu samstarfi við Icelandair en með stórauðnu framboði Icelandair á áfangastöðum fylgir einnig aukið framboð á áfangastöðum hjá Icelandair Cargo. Með tilkomu dótturfélagsins Icelandair Logistics hefur félaginu gefist kostur á að bjóða upp á áfangastaði sem ekki eru flogin bein flug til frá Íslandi en í þeim tilfellum þar sem ekki er flogið bein flug frá Íslandi er fraktinni flogið til Liege eða eins af þeim fjórum

áfangastöðum sem félagið flýgur til frá Íslandi. Og þaðan er fraktinni komið á áfangastað af dótturfélaginu eða öðrum samstarfsfélögum Icelandair Cargo (Gunnar Már Sigurfinnsson munnleg heimild, 13. október 2010).

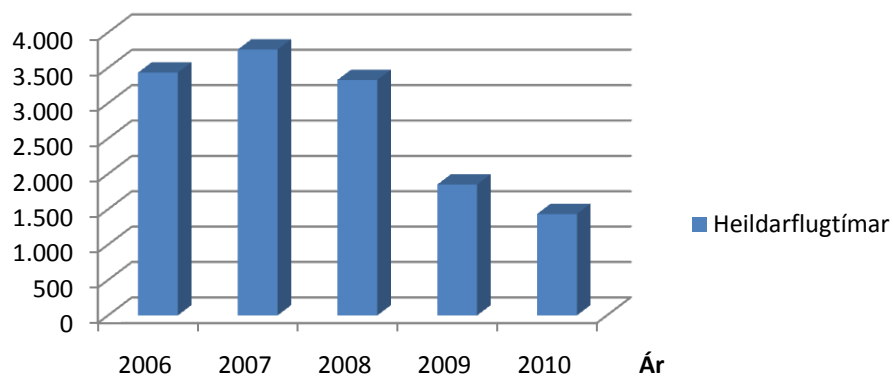
Þotur Icelandair Cargo eru af gerðinni Boeing 757 og eru skráðar sem vélar Icelandair þar sem Icelandair er með flugrekstrarleyfi á þær og skaffar áhöfn á vélarnar en Icelandair Cargo sér um rekstur þeirra og þann rekstrarkostnað sem því fylgir að reka þoturnar. Þoturnar eru þó nokkuð frábrugðnar þotum Icelandair þó þær séu af sömu tegund og gerð, Icelandair fór út í gríðarlega mikla fjárfestingu árið 2005 þegar þeir settu á svokallað Winglets sem sparar eldsneytiskostnað vélarinnar um allt að 5%, þotur Icelandair Cargo eru ekki með Winglets og því eru eyða þeirra vélar 5% meira eldsneyti en þotur Icelandair (Guðmundur Pálsson munnleg heimild, 3. nóvember 2010).

2.3.1 Eldsneytisnotkun

Þegar skoðaðir eru heildarflugtímar Icelandair Cargo á mynd 9 þá er aðeins verið að skoða flugtímanna sem flognir eru frá Keflavíkurlflugvelli þar sem það er verið að skoða eldsneytiskostnað félagsins hérlandis. En starfsemi félagsins hefur dregist gríðarlega mikið saman eins sést á mynd 9 en flugtímar vélanna sem flognir voru frá Íslandi hafa dregist saman um rúmlega 2 þúsund flugtíma frá árinu 2007 til ársins 2010. Mest dróst þó saman milli árana 2008 og 2009 en þá minnkaði flugtími vélanna um tæplega 15 hundruð flugtíma. Þessi samdráttur er bæði vegna hrunsins sem átti sér stað í íslensku efnahagslífi árið 2008, gengi gjaldmiðla og áherslubreytinga innan Icelandair Cargo en aukið samstarf varð í nýtingu flugferða milli Icelandair og Icelandair Cargo í kjölfarið af miklum samdrætti bæði í farþegaflugi sem og fraktflugi en samdrátturinn varð allt að 28% í fraktflugi milli árana 2008 og 2009 (Viðskiptablaðið, 12. janúar 2010).

Heildarflugtímar flugvéla Icelandair Cargo

Flugtímar

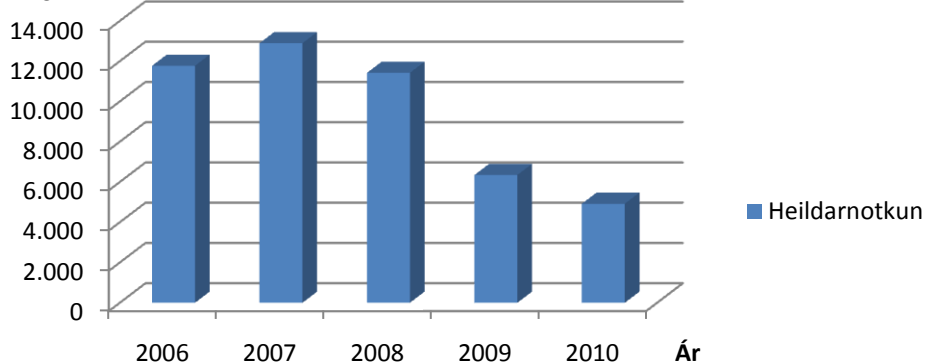


(Byggt á tölvupósti frá Fjölni Þór Árnasyni, 13. október 2010)

Mynd 8 Heildarflugtímar flugvéla Icelandair Cargo á árunum 2006-2010

Heildar eldsneytisnotkun Icelandair Cargo

Tonn



(Byggt á tölvupósti frá Fjölni Þór Árnasyni, 13. október 2010)

Mynd 9 Heildar eldsneytisnotkun Icelandair Cargo

Með áherslubreytingum innan félagsins hefur notkun vélanna verið breytt úr því að fljúga 5 vélum í að fljúga aðeins 1 til 2 vélum til og frá Íslandi til áfangastaðanna New York, Liege, East Midlands og Humberside. Þar sem tekur dótturfélag Icelandair Cargo við og flýgur áfram með farminn en það félag notar 2-3 vélar Icelandair Cargo svo þær vélar eru því ekki að taka neitt eldsneyti á Íslandi, mynd 10 sýnir okkur skýrt hvernig eyðsla vélanna er í samræmi við flogna flugtíma vélanna frá landinu en eldsneytiskostnaður félagsins verður skoðaður í næsta kafla (Gunnar Már Sigurfinnsson munnleg heimild, 13. október 2010).

2.3.2 Eldsneytiskostnaður

Mynd 11 sýnir okkur að eldsneytiskostnaður Icelandair Cargo var frekar jafn milli ára 2006 og 2007 enda um svipað magn af eldsneyti sem var verið að nota en árið 2008 fór eldsneytiskostnaður upp úr öllu á sama tíma og samdráttur var í fraktflugi og félagið minnkaði eldsneytisnotkun um 1513 tonn, en eldsneytiskostnaðurinn fór svo aftur lækkandi árið 2009 í samræmi við minnkun í eldsneytisnotkun.



(Byggt á tölvupósti frá Fjölni Þór Árnasyni, 13. október 2010)

Mynd 10 Heildareldsneytiskostnaður Icelandair Cargo

Það sama á við um Icelandair Cargo líkt og Icelandair að gríðarleg verðhækkun á eldsneyti hefur áhrif á þennan kostnaðarlið sem og óhagstætt gengi. Í töflu 4 er hægt að sjá eldsneytiskostnað Icelandair Cargo í Íslenskum krónum og Bandaríkjadöllum miðað við meðalsölugengi Seðlabanka Íslands á Bandaríkjadal fyrir hvert ár. Þetta eru sömu upplýsingar og komu fram um Icelandair nema með eldsneytisnotkun Icelandair Cargo og kostnaði þeirra í samræmi við notkun. Meðalgengi og álag er það sama fyrir bæði flugfélögin þar sem Icelandair sér um að kaupa inn eldsneyti fyrir bæði fyrirtækin og rukkar svo Icelandair Cargo fyrir það magn sem þeir eru að nota.

Í töflu 4 er eldsneytiskostnaður fyrir árið 2010 reiknaður út frá eldsneytisnotkun, meðalálagi, meðalgengi og meðalverði frá Platts en samkvæmt þeim útreikningum þá mun félagið aðeins greiða 455 milljónir fyrir eldsneytisnotkun fyrir árið 2010.

	2006	2007	2008	2009	2010
Eldsneytisnotkun í Tonnum	12 þúsund	13 þúsund	12 þúsund	6 þúsund	7 þúsund
Kostnaður í ISL	602 milljónir	609 milljónir	1142 milljónir	483 milljónir	618 milljónir
Kostnaður í Dollurum	9 milljónir	9 milljónir	13 milljónir	4 milljónir	5 milljónir
USD á hvert tonn	712	717	1104	598	748
Meðalverð Platts	670	743	1005	566	711
Meðalgengi USD	70	64	88	124	123
Álag	42	-26	98	32	36,8
Meðal álag	36,8				

(Byggt á tölupóstum frá Andra Áss Grétarssyni, 7. september 2010 og Christer Odegaard, 20. október 2010)

(Seðlabanki Íslands, 2. janúar 2009)

Tafla 4 Meðal álag sem Icelandair og Icelandair Cargo greiða til Olúfélaganna

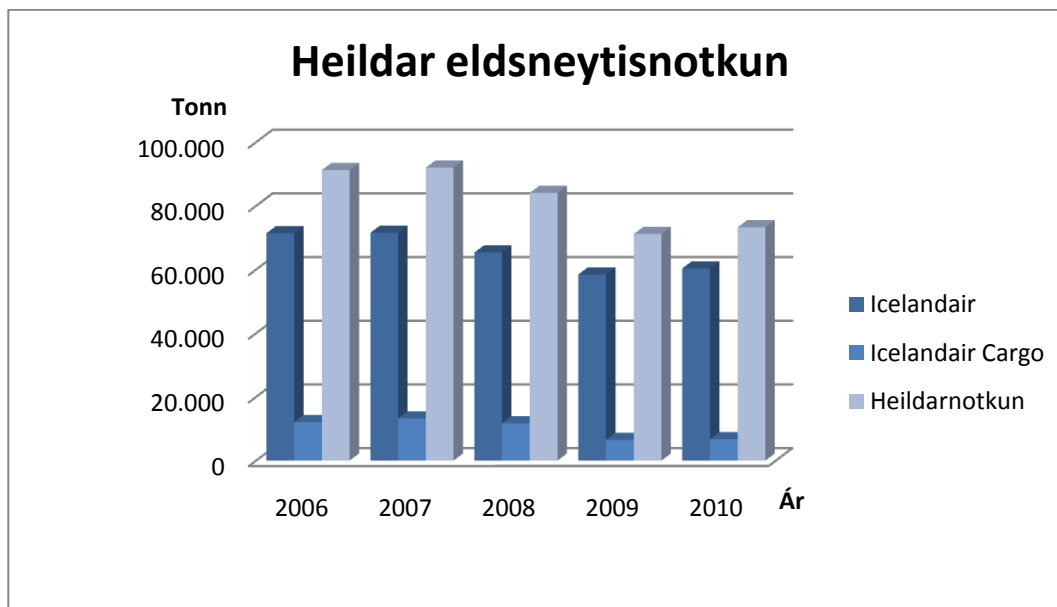
Þegar skoðað er hvað mikið Icelandair Cargo er að greiða í þjónustu og flutningsgjöld þá getum við séð í töflu 5 sem byggð er á gögnum úr töflu 4 að ef miðað er við að félagið greiði 36,8 Bandaríkjadali á hvert tonn af eldsneyti. Þá er félagið að greiða mjög svipað í þjónustu og flutningsgjöld á árinu 2006 þegar félagið notaði 12 þúsund tonn af eldsneyti og árið 2010 þegar félagið notaði aðeins 6,7 þúsund tonn af eldsneyti sem er mjög mikil hækkun á eldsneytinu ef hugsað er út í það að þessi hækkun er aðeins tilkomin vegna gengisbreytinga.

	2006	2007	2008	2009	2010
Þjónustu og flutningsgjald	36,8	36,8	36,8	36,8	36,8
Eldsneytisnotkun	12 þúsund	13 þúsund	12 þúsund	6 þúsund	7 þúsund
Meðalgengi USD	70	64	88	124	123
Kostnaður í USD	445 þúsund	488 þúsund	432 þúsund	240 þúsund	247 þúsund
Kostnaður í ISL	31 milljón	31 milljón	38 milljónir	30 milljónir	30 milljónir

Tafla 5 Þjónustugjald sem Icelandair Cargo greiðir til olíufélaganna

2.4 Samstarf Icelandair og Icelandair Cargo

Icelandair og Icelandair Cargo er í góðu samstarfi enda félögin systurfélög og felst samstarf þeirra ekki eingöngu í kaupum Icelandair Cargo á fraktplássi í vélum Icelandair, heldur sér Icelandair einnig um eldsneytiskaup á þær vélar Icelandair Cargo sem fljúga frá Keflavíkurflugvelli. Icelandair sér því um að kaupa það eldsneyti sem Icelandair Cargo tekur á sínar vélar á Keflavíkurflugvelli og Icelandair Cargo greiðir svo Icelandair fyrir það eldsneyti sem þeir taka. Þetta samstarf er hagstætt fyrir bæði félögin þar sem þetta felur í sér að Icelandair er að kaupa inn meira magn en ef það væri aðeins að kaupa eldsneyti á sínar vélar og gefur þetta félögunum tækifæri til þess að gera hagkvæmari samning við N1 og ná þannig mun betri magnafslætti.



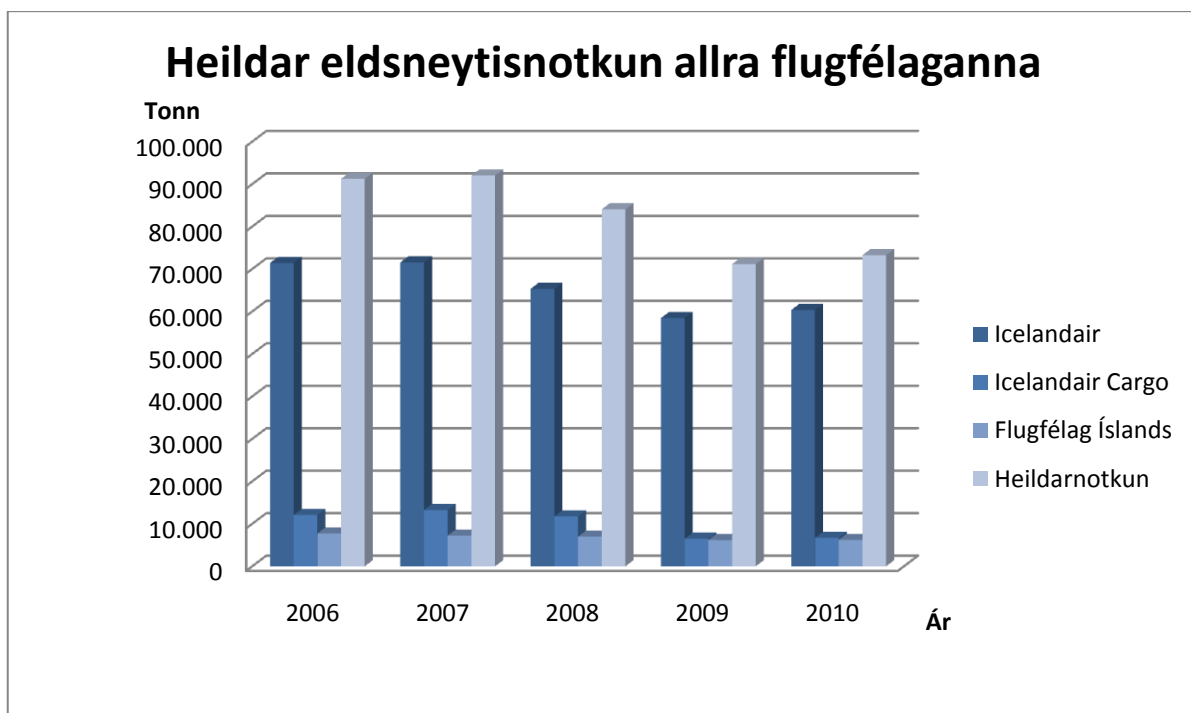
(Byggt á tölvupóstum frá Andra Áss Grétarssyni, 7. september 2010 og Fjölmi Þór Árnasyni, 13. október 2010)

Mynd 11 Heildar eldsneytisnotkun Icelandair og Icelandair Cargo á árunum 2006-2010

Fyrir Icelandair Cargo er þetta mjög mikil hagræðing enda er félagið aðeins að nota tæplega 7 þúsund tonn af þotueldsneyti á árinu 2010 á þær vélar sem fljúga frá Keflavíkurflugvelli samkvæmt mynd 12, þetta er mikill samdráttur milli ára þar sem árið 2008 var félagið að nota tæp 12 þúsund tonn. Icelandair Cargo er því að nota mjög lítið magn eldsneytis eitt og sér miðað við Icelandair sem notaði árið 2010 tæp 60 þúsund tonn af þotueldsneyti. Það er því augljóst að bæði félögin næðu ekki eins góðum samningi við N1 ef þau væru ekki í samstarfi sem fæli í sér aukinn kostnað á eldsneytiskaupum fyrir bæði félögin.

2.5 Heildareldsneytis kostnaður flugfélaganna

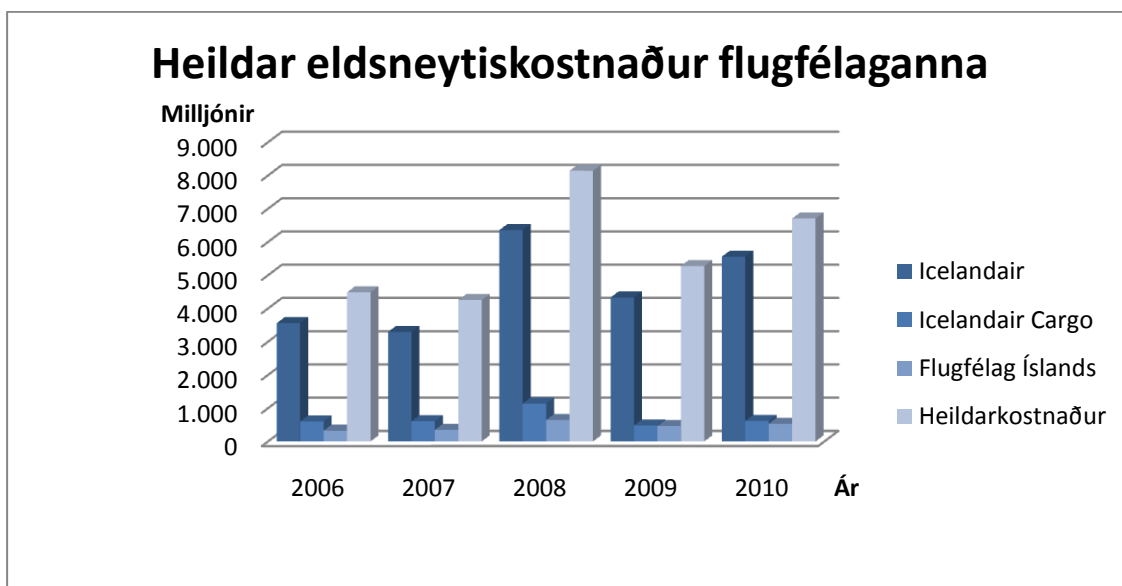
Mynd 13 sýnir okkur heildareldsneytisnotkun flugfélaganna sem sýnir að þau voru að nota um 73 þúsund tonn árið 2010 sem er 2 þúsund tonnum meira en árið 2009, þetta segir okkur að samdrátturinn í flugheiminum hefur stoppað og farþegar og fraktflug er að aukast aftur eftir 2 til 3 ára lögð. Flugfélögin hafa á þessum tíma einnig breytt áherslum sínum frá því að fá íslenska ferðmenn í að laða að erlenda ferðmenn sem millilenda á Íslandi, ferðast til Íslands og ferðast um landið en mikil ásókn hefur verið hjá erlendum ferðamönnum að koma til landsins vegna hagstæðrar stöðu krónunnar fyrir útlendinga (AMX Fréttamiðstöð, 11. janúar 2010).



(Byggt á tölvupóstum frá Andra Áss Grétarssyni, 7. september 2010, Fjölmi Þór Árnasyni, 13. Október 2010 og Svanhildi Sigurðardóttur, 25. nóvember 2010)

Mynd 12 Heildar eldsneytisnotkun allra flugfélaganna

Heildareldsneytiskostnaður flugfélaganna var mestur árið 2008 eins og sjá má á mynd 14 á sama tíma og heildareldsneytisnotkun flugfélaganna var minnst en þessa breytingu má meðal annars rekja til gengisbreytinga og verðhækkunar á þotueldsneyti. Ef við miðum við að þotueldsneyti sem flugfélögin notuðu árið 2009 hafi verið rúm 71 þúsund tonn þá getum við séð það að samkvæmt tölum um þotueldsneytisnotkun á Íslandi þá voru notuð 166 þúsund tonn af þotueldsneyti hér á landi (Orkustofnun, 2008) en miðað við það þá eru dótturfélög Icelandair Group að nota 61% af heildarnotkun þotueldsneytis hér á landi.



(Byggt á tölvupóstum frá Andra Áss Grétarssyni, 7. september 2010, Christer Odegaard, 20. október 2010, Fjölni Þór Árnasyni, 13. október 2010 og Svanhildi Sigurðardóttur, 25. nóvember 2010)

(Seðlabanki Íslands, 2. janúar 2009)

Mynd 13 Heildar eldsneytiskostnaður flugfélaganna

2.6 Fyrri rannsóknir Icelandair

Icelandair hafði allt frá stofnun flutt inn hluta af því eldsneyti sem þeir notuðu sjálfir en flugfélagið Loftleiðir sem er annað af þeim tveim flugfélög sem Icelandair er stofnað úr hafði alla sína starfstíð flutt hluta af sínu eldsneyti inn sjálfir. Þetta fyrirkomulag var á til ársins 1996 en í umfjöllun morgunblaðsins þann 10. október 1994 þar sem fjallað var um innflutning Flugleiða þá kemur fram að magnið sem var flutt inn var aðeins stór hluti þess eldsneytis sem félagið notaði á þessum tíma. Félagið flutti því ekki inn allt það eldsneyti sem það notaði heldur keypti félagið annað eldsneyti með árlegum útboðum sem voru gerð bæði á Keflavíkurflugvelli og á erlendum flugvöllum (Morgunblaðið, 19. október 1994).

Árið 1993 flutti félagið inn 21,5 þúsund tonn af þotueldsneyti, félagið lét flytja eldsneytið með olíuflutningaskipi til landsins þar sem Olúfélagið hf. sá svo um uppskipun og geymslu olíunnar. Þeir keyrðu síðan eldsneytinu á alþjóðaflugvöllinn þar sem Eldsneytisbirgðastöðin á Keflavíkurflugvelli tók við því (Morgunblaðið, 19. október 1994).

Eldsneytiskaup á Íslandi breyttust árið 1996 þegar félagið óskaði eftir því við olúfélögin að þau gerðu tilboð í eldsneytiskaup félagsins og þjónustuna sem því fylgdi. Á þessum tímamarki sá félagið fram á að áframhaldandi sjálfstæður innflutningur á þotueldsneyti væru mun kostnaðarsamari en að kaupa eldsneytið af einhverju olúfélaganna sem flutti mun meira magn af eldsneyti inn til landsins og gat þannig náð mun betri hagræðingu í flutningskostnaði en Icelandair gat gert (Guðmundur Pálsson munnleg heimild, 3. nóvember 2010).

Árið 2007 urðu tímamót í eldsneytiskaupum Icelandair þegar gerður var tímamótasamningur sem endurspeglar höfnina og olústöðina í Helguvík en þá hófst uppskipun á þotueldsneytinu í Helguvík. Þaðan er eldsneytinu keyrt upp á Keflavíkurflugvöll og verður þetta gert allt til ársins 2011 þegar neðanjarðar eldsneytisleiðsla sem liggur frá Helguvík upp á Keflavíkurflugvöll verður tekin í gagnið og keyrslu með þotueldsneytið verður hætt (Guðmundur Pálsson munnleg heimild, 3. nóvember 2010).

2.7 Millilandaflug

Flugfélögin Icelandair og Icelandair Cargo eru meðlimir í Alþjóðasamtökum flugfélaga, IATA (International Air Transport Association), Evrópusambandi flugfélaga, AEA (Association of European Airlines) og Alþjóðlegu flugöryggissamtökanna, FSF (Flight Safety Foundation) en öll þessi alþjóðlegu samtök vinna markvisst af því að auka öryggi í flugi, vernda hagsmuni flugfélaganna og farþega bæði með auknum reglum, vernd og eftirliti svo fátt eitt sé nefnt (Icelandair, e.d.).

Ísland er aðili að Varsjá samningnum svokallaða sem er samningur um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa og var undirritaður í Varsjá þann 12. október 1929, samningurinn á þó aðeins við um millilandaflug og hefur verið ákveðin vernd fyrir millilandaflugfélögin þannig að ekki sé gert upp á milli þeirra eftir því í hvaða löndum þau starfa sem og fyrir viðskiptavinum að flugfélögin starfi undir ákveðnum lögum og reglum samkvæmt lögum nr. 41/1949.

Varsjá samningurinn hefur meðal annars verndað íslensku millilandaflugfélögin Icelandair og Icelandair Cargo sem áttu árið 2010 að greiða kolefnisgjald af hverjum lítra af potueldsneyti sem félögin keyptu, en þetta gjald var sett á í byrjun ársins 2010 sem Alþjóðasamtök flugrekenda, IATA, mótmæltu síðan og bentu á að þessir nýju skattar brytu gegn alþjóðasamningnum um loftflutninga milli landa eða hinum svokallaða Varsjásamningi (Viðskiptablaðið, 14. mars 2010). Það eru því miklir hagsmunir fólgnir í því að vera meðlimir í öllum þessum samtökum því þau fara yfir hagsmuni flugfélaga sem eru meðlimir í félögunum og geta verndað félögin gegn ólöglegri og ósanngjarni skattlagningu og reglugerðum sem skaða flugfélögin og rekstur þeirra.

Millilandaflug er mun stærri og dýrari rekstrareining en innanlandsflug þar sem flugin eru lengri, flugvélarnar stærri og eyðslumeiri og aðeins er tekið eldsneyti á vélarnar sem dugir þeim að næsta varaflugvelli á eftir áætluðum landingarstað, það er því mikill erlendur kostnaður vegna eldsneytis sem kemur fram í millilandafluginu þar sem eldsneytið er misdýrt eftir löndum, flugvöllum og borgum (Orkuspánefnd, 2008).

Millilandaflugið er bundið því að versla við flesta þá flugvelli sem lent er á þegar flogið er frá Íslandi og heim aftur en þrátt fyrir það er kostnaðurinn hér á landi mjög stór hluti af eldsneytiskostnaði félaganna og jafnvel oft á tíðum mun dýrari en eldsneytiskostnaðurinn á öðrum flugvöllum þar sem íslenska krónan, verðbólgan og gengisþróunin hefur verið gífurlega rokkandi og hefur verið millilandaflugfélögunum bæði hagstæð og óhagstæð eftir því hvernig staðan á krónunni breytist gagnvart öðrum gjaldmiðlum.

2.8 Keflavíkurflugvöllur

Á Keflavíkurflugvelli eru staðsett tvö einkahlutafélög sem sjá annars vegar um afgreiðslu og hins vegar um birgðageymslu eldsneytis innan flugvallarins, félögin tvö eru Eldsneytisafgreiðslan á Keflavíkurflugvelli, EAK ehf og svo Eldsneytisbirgðastöð Keflavíkurflugvallar, EBK ehf. Eldsneytisafgreiðslan á Keflavíkurflugvelli er í 33,3% í eigu N1 hf, 33,3% í eigu Olíuverzlunar Íslands hf og 33,3% í eigu Skeljungs. Félagið hefur það hlutverk að reka eldsneytisafgreiðslu á Keflavíkurflugvelli en Eldsneytisafgreiðslan sér um alla dælingu á flugvélar viðskiptavina og þjónustu sem viðskiptavinir olúfélaganna þurfa á að halda (N1 hf, 2009). Eldsneytisafgreiðslan er algjörlega sér og er ótengd Eldsneytisbirgðastöðinni rekstrarlega séð en félögin tvö eru mjög samvinnuð að því leiti að þau vinna mikið saman en eldsneytisafgreiðslan sér um að dæla eldsneytinu beint frá Eldsneytisbirgðastöðinni sem sér um að dæla eldsneytinu í birgðatanka sem staðsettir eru á flugplaninu innan girðingar á Keflavíkurflugvelli.

Eldsneytisbirgðastöðin á Keflavíkurflugvelli er aftur á móti í sameign Olúfélaganna og Icelandair en hvert félag á 25% í félaginu það er að segja Icelandair á 25%, N1 á 25%, Olíuverzlun Íslands á 25% og Skeljungur á 25%. Félagið rekur birgðastöðvar fyrir flugeldsneyti á Keflavíkurflugvelli og alla eignausýslu tengda þeim rekstri en eldsneytisbirgðastöðin á Keflavíkurflugvelli á sjö 16. milljón lítra tanka og einn 4. milljón lítra tank. Félagið sér einnig um alla sambærilega starfsemi sem felur í sér þjónustu við olúfélögin og flugrekendur á Keflavíkurflugvelli en inn í því felst að umsjón og eftirlit með neðanjarðar eldsneytisleiðslu sem liggur frá olúbirgðastöðinni í Helguvík til Keflavíkurflugvallar (Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja, 2007).

3 Þotueldsneyti

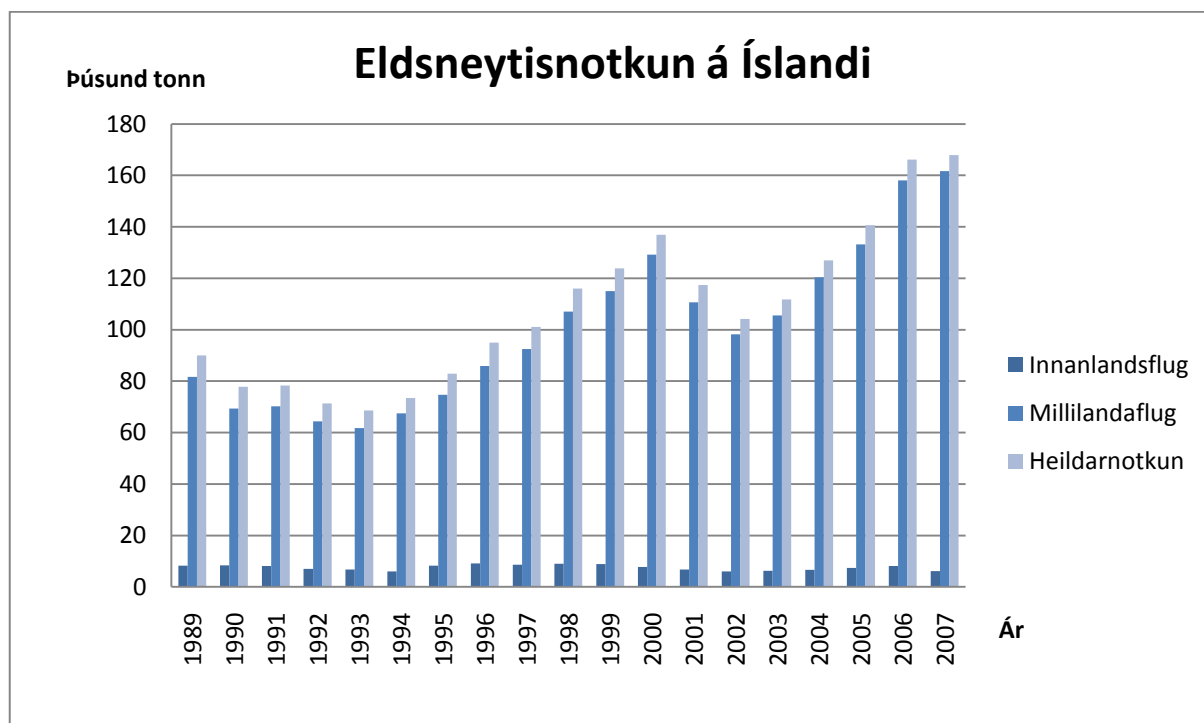
Þotueldsneytið Jet A-1 einnig nefnt flugsteinsolía er ein tegund af þotueldsneyti sem þotur nota til þess að knýja vélarnar áfram en í mörg ár voru það aðeins stórar flugvélar og þotur sem notuðu þotueldsneyti. Síðustu ár hefur verið að koma meira af því að litlar vélar séu með dísel mótör sem notar þotueldsneyti, það er almenn talið hagstæðasta lausnin í dag þar sem þotueldsneyti er mun hagstæðara en flugvélabensíníð Avgas sem mikið er notað hér á landi. Flugfélögin Icelandair, Icelandair Cargo og Flugfélag Ísland nota öll þotueldsneytið Jet A-1 á sínar vélar sem gerir innkaup á eldsneytinu mun hagstæðari en ef það þyrfti að kaupa fleiri en eina tegund eldsneytis hjá hverju fyrirtæki en því má ekki gleyma að hreyflar sem ganga fyrir dísel eru með allt að 20% betri nýtingu en bensín hreyflar (Kjartan Jónasson, 2007).

Þotueldsneyti er sterkt eldsneyti og þarf að meðhöndla mjög sérstaklega vegna notkunar þess, þegar verið er að mæla og sía bensín þar aðeins að leita að 15 eiginleikum en aftur á móti þegar verið er að sía þotueldsneyti þarf að leita að 50 eiginleikum í eldsneytinu til þess að allt sé öruggt. Þotueldsneytið er síað minnst 7 sinnum áður en það er sett á flugvélnar en þetta er gert til þess að farið sé eftir fyllsta öryggi og þar sem ekki er hægt að athuga með þotueldsneyti þegar það er komið í notkun þar sem ekki er hægt að stoppa flugvélar þegar þær eru komnar í loftið vegna galla í eldsneytinu (Magnús Ásgeirsson munnleg heimild, 13. október 2010).

3.1 Notkun þotueldsneytis á Íslandi

Þegar skoðaður er fjöldi flugfélaga á Íslandi í dag þá kemur í ljós að árið 2010 eru tólf fyrirtæki með flugrekstrarleyfi þar af þrjú sem eru með fragtflug, ellefu með farþegaflutning og fjögur með sjúkraflug (Flugmálastjórn, e.d.). Af þessum tólf fyrirtækjum sem eru með flugrekstraleyfi á Íslandi eru öll þessi fyrirtæki með vélar sem nota þotueldsneytið Jet-A1 og þegar nánar er skoðað kemur í ljós að fjögur þessara fyrirtækja af tólf eru dótturfélög Icelandair Group sem segir okkur að stór hluti af því þotueldsneyti sem notað er á landinu er notað af dótturfélögum Icelandair Group.

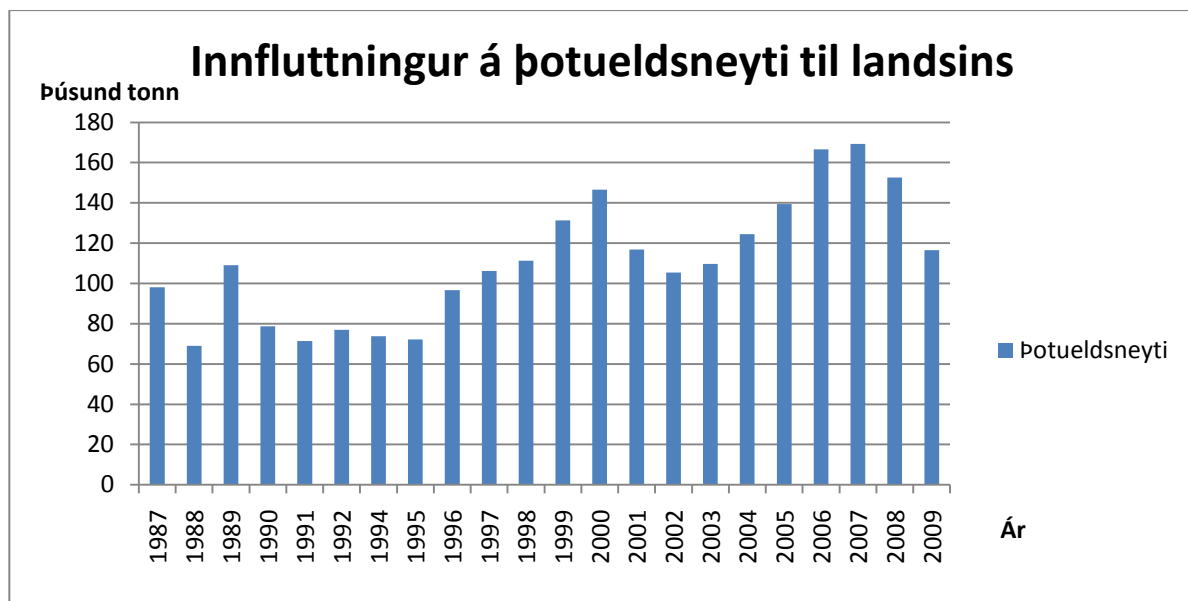
Samkvæmt tölum frá Orkuspánefnd kemur í ljós að árið 2007 náði notkun á þotueldsneyti hámarki á Íslandi þegar 168 þúsund tonn af þotueldsneyti voru seld á landinu en þar af voru 162 þúsund tonn notuð í millilandaflugi og 6 þúsund tonn notuð í innanlandsflugi sem segir okkur að 95% notkun þotueldsneytis hérlendis er vegna millilandaflugs en notkunin má sjá á mynd 15 (Orkuspánefnd, 2007).



(Orkuspánefnd, 2007)

Mynd 14 Eldsneytisnotkun á Íslandi

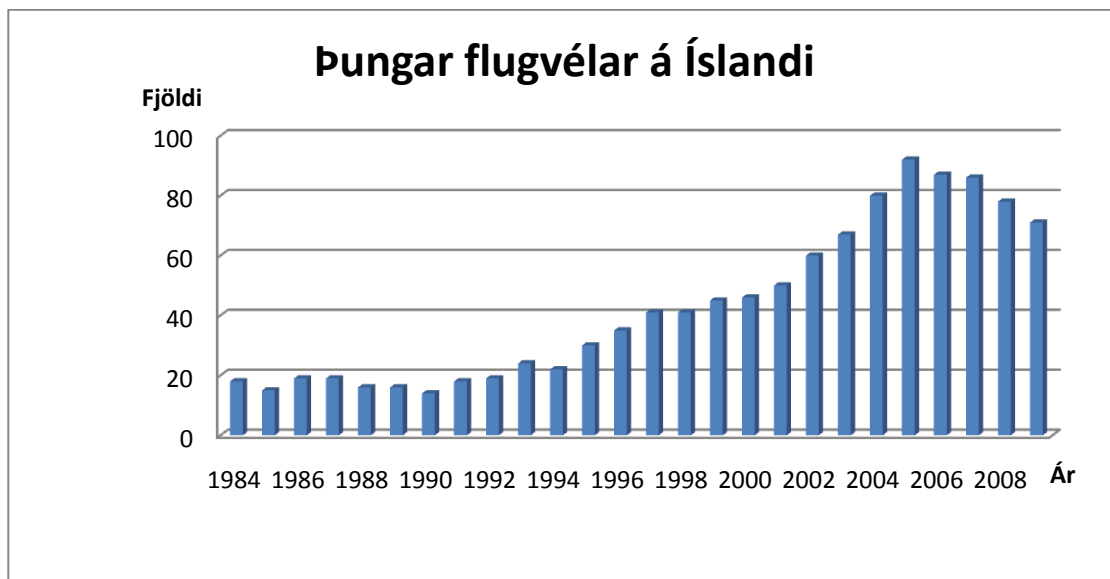
Ef við skoðum svo aftur á móti innflutning þotueldsneytis til Íslands í gegnum árin þá kemur í ljós að innflutningur á þotueldsneyti hefur aukist úr tæpum 100 þúsund tonnum árið 1987 í tæp 170 þúsund tonn árið 2007 þegar mest var sem er gífurleg aukning á 20 ára tímabili eins og við sjáum vel á mynd 16.



(Hagstofa Íslands, e.d)

Mynd 15 Innflutningur á þotueldsneyti til landsins

Í takt við aukinn innflutning á eldsneyti hefur fjölda stærri flugvéla á Íslandi einnig farið fjölgandi en eins og hægt er að sjá á mynd 17 þá voru 18 þungar vélar skráðar á Íslandi árið 1984 en til samanburðar voru skráðar 71 þung vél árið 2009 sem er nærri fjórföld fjölgun. Af þessum 71 vélum þá eiga dótturfélög Icelandair Group saman tæplega 30 vélar sem er nærri 40% af þungum vélum sem skráðar eru hér á landi en þungar vélar eru vélar sem eru yfir 5,7 tonnum á þyngd (Hagstofa Íslands, 20. september 2009).



(Hagstofa Íslands, 20. september 2009).

Mynd 16 Þungar flugvélar á Íslandi

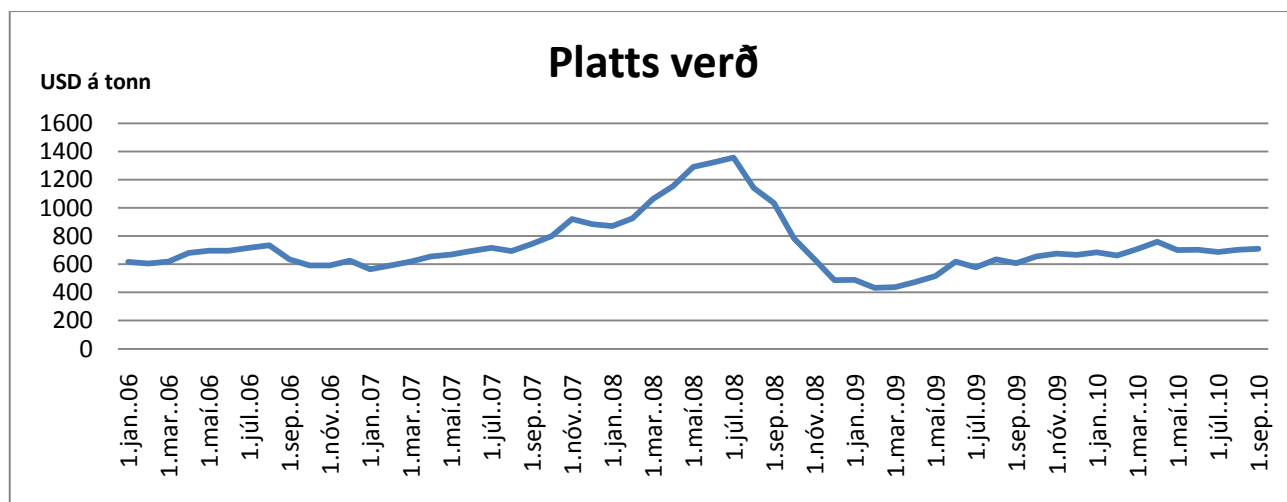
3.2 Þróun þotueldsneytis á heimsmarkaði

Heimsmarkaðaverð á olíu hefur verið gífurlega rokkandi eftir framboði og eftirspurn olíutegundanna en tegundirnar eru margar og eftirspurn eftir þeim auðvitað misjafnar. Olíumarkaðurinn er hvað sérkennilegastur vegna þeirrar sérstöðu af því hvað ólíkir þættir hafa áhrif á markaðinn og hve mikil áhrif þessara þátta eru, sem dæmi um áhrifaþætti mætti nefna stríð, slæmt veðurfar, kosningar og gengisbreytingar svo fáein dæmi séu nefnd. Verð á olíumarkaði getur því tekið hröðum stakka skiptum við óvæntar fréttir líkt og gerðist árið 2007 þegar Bandaríkin tilkynntu um takmarkaðar olíubirgðir í landinu og verð á olíumarkaði hækkaði hratt milli vikna en óvæntar fréttir geta einnig stuðlað að hraðri lækkun olíuverðs í heiminum.

Alþjóðlega fyrirtækið Platts gefur út tímaritið European Marketscan á hverjum degi með upplýsingum um heimsmarkaðsverð á allskyns tegundum olíu, fyrirtækið hefur frá árinu 1909 veitt upplýsingar sem hjálpa viðskiptavinum að stunda traust viðskipti og taka traustar viðskipta ákvarðanir. Þeirra viðskiptavinir eru fyrst og fremst olíufyrirtæki sem

nýta sér þessar upplýsingar til sanngjarna viðskipta á eldsneyti og til þess að gera verðlagt vörur sínar á réttan og sanngjarnan máta gagnvart þeirra viðskiptavinum (Platts, e.d.-a).

Líkt og við getum séð á mynd 18 þá hefur verð á þotueldsneyti frá 2006 verið að fara hækkandi jafnt og þétt en náði þó hámarki í júní 2008 er það fór upp í 1356 Bandaríkjadali á tonn en frá því það féll í verði haustið 2008 hefur það verið að hækka jafnt og þétt (Christer Odegaard tölvupóstur, 20. október 2010). Þetta er það verð á þotueldsneyti sem olíufélögin á Íslandi hafa verið að nota til þess að verðleggja vöruna áður en þjónustugjaldið er sett á og selt til flugfélaganna.



(Byggt á tölvupósti frá Christer Odegaard, 20. október 2010)

Mynd 17 Platts verð á árunum 2006 til 2010

3.3 Alþjóðakröfur og reglur

Flugfélag Íslands, Icelandair og Icelandair Cargo eru öll skráð á Íslandi og heyra því undir Flugmálastjórn Íslands sem fer með eftirlit á öllum loftferðum hérlendis og fylgist með að íslenskir flugrekendur um allan heimi standist alþjóðakröfur flugöryggis og flugverndar, auk þess að félögin fari eftir lögum um loftferðir og alþjóðasamninga. Þessar alþjóðakröfur flugöryggis og flugverndar á ekki aðeins við um rekstur flugvéla og flugferðir heldur er einnig um þotueldsneyti, meðferð eldsneytis í kringum flugvélar og eldsneytishleðslu flugvéla.

Þotueldsneyti sem dælt er á vélar þarf að standast ákveðnar alþjóðlegar kröfur og er ferlið lengra en bara það að dæla eldsneytinu á vélarnar og halda af stað, ferlið byrjar þegar þotueldsneytinu er dælt upp úr skipi og í tanka annað hvort í Örfirðey eða Helguvík þar sem það fer í gegnum strangt gæðaeftirlit og síun.

Eldsneyti sem uppskipað er í Örfirðey er keyrt á Reykjavíkurflugvöll í eldsneytistanka þar sem eldsneytið er látið setjast í u.þ.b. sólahring áður en að er hægt að dæla því á flugvélnar. Aftur á móti er eldsneyti sem uppskipað er í Helguvík dælt í eldsneytistanka í Helguvík þaðan sem það mun fara í gegnum leiðslur upp á Keflavíkurflugvöll þar sem það er látið setjast í u.þ.b. sólahring í eldsneytistönkum áður en hægt er að dæla því á flugvélnar (Magnús Ásgeirsson munnleg heimild, 13. október 2010).

Á hverjum og einum stað þar sem eldsneytið er að fara inn og út úr eldsneytistönkum eru miklar síur svo eldsneytið síast minnst 7 sinnum frá uppskipun og þar til það er komið á flugvélnar (Magnús Ásgeirsson munnleg heimild, 13. október 2010). Það er því mikið og langt ferli að dæla þotueldsneyti á flugvélar og er ferli sem gera þarf ráð fyrir þegar verið er að skoða hvort flugfélögin eigi að fara sjálf út í innflutning á eldsneyti því það getur verið bæði tímafrekt og kostnaðarsamt ef ekki er búið að gera ráð fyrir því áður.

4 Innflutningur á þotueldsneyti

Olíudreifing hf er annað tveggja fyrirtækja sem flytja eldsneyti til landsins en fyrirtækið annast geymslu og afgreiðslu á fljótandi eldsneyti fyrir N1 hf sem er 40% hluteigandi í fyrirtækinu og Olíuverzlun Íslands hf. sem er 60% hluteigandi í fyrirtækinu. Fyrirtækið meðhöndlar á hverju ári um 500 milljón lítra af eldsneyti fyrir þessi tvö olúfélög og uppskipar þotueldsneytinu sem ætlað er til dælingar á Keflavíkurflugvelli í Helguvík þaðan sem því er keyrt upp á flugvöll þar sem eldsneytisbirgðastöðin á Keflavíkurflugvelli tekur við því. Þaðan dælir Eldsneytis afgreiðslan á Keflavíkurflugvelli eldsneytinu svo úr tönkunum og á flugvélar viðskiptavina fyrirtækjanna tveggja (Olíudreifing ehf., e.d.-b). Snemma á árinu 2011 mun svo eldsneytisleiðslan frá Helguvíkurhöfn að Keflavíkurflugvelli vera tekin í gagnið og mun hún leysa af bílaflutninganna á milli þessara tveggja staða í framtíðinni (Andri Áss Grétarsson munnleg heimild, 26. nóvember 2010).

Skeljungur aftur á móti sér algjörlega um sinn innflutning og flutning á eigin eldsneyti auk þess sem það flytur eldsneyti fyrir Atlantsolíu en þeir uppskipa bæði í Örfirðey og á Akureyri, Stærsti hluti þotueldsneytis sem félagið flytur til landsins er uppskipað í Örfirðey og keyrt á Reykjavíkurflugvöll þar sem Skeljungur á eldsneytistanka enn hluta þotueldsneytisins er skipað upp á Akureyri og er það eldsneyti mun dýrara en það sem selt er á Reykjavíkurflugvelli vegna kostnaðarins sem því fylgir að sigla með eldsneytið til Akureyrar (Samkeppniseftirlitið, 12. febrúar 2010). Skeljungur er því með ákveðið forskot á önnur olúfélög á Reykjavíkurflugvelli þar sem þeir eru með eigin tanka og því einfaldara og þægilegra fyrir flugfélögin að fá þjónustu frá þeim þar sem aðstaðan er til staðar á staðnum (Sigfús Ásgeir Kárason munnleg heimild, 7. október 2010).

Þotueldsneyti er flutt til landsins með sérstökum olúflutningaskipum sem flytja aðeins þotueldsneyti, skipin taka um 20-30 þúsund tonn af eldsneyti sem þau geta flutt á milli en tankar skipsins þurfa að vera málaðir að innan með sérstakri málningu sem er ætlað til að vernda eiginleika eldsneytisins meðan á flutningi stendur. Flutningaskipin sem flytja eldsneytið eru í dag á vegum olúframleiðandanna sem velja olúflutningaskipin sem flytja farminn til kaupendanna en olúfélögin hérlendis gera ákveðnar kröfur um að

olíuflutningaskipin standist alþjóðlegar kröfur og reglur sem lúta að olíuflutningaskipum innan íslenskrar lögsögu. Þetta getur bæði verið hagstætt og óhagstætt fyrir olíufélögin annars vegar þar sem þetta spara félögunum gífurlega vinnu við að leiga olíuflutningaskip en hins vegar getur þetta líka verið óhagstætt ef það þjónustugjald sem olíufélögin greiða olíuframleiðandanum er hærra en sá kostnaður sem myndi kosta félagið að leigja sjálfir olíuflutningaskip sem sigldi með farminn til landsins (Magnús Ásgeirsson munnleg heimild, 13. október 2010).

4.1 Olíubirgðastöðin í Helguvík

Olíubirgðastöðin í Helguvík var byggð af Bandaríkjaher og var tekin í notkun þann 29. ágúst 1989, Olíubirgðastöðin og höfnin í Helguvík var aðeins notuð af Varnarliðinu allt til ársins 2005 þegar Varnarliðið fór af landinu. Þó að margoft hafi komið til tals að íslensku olíufélögin fengju aðgang að höfninni þá varð það ekki að raunveruleika fyrr en 2 árum eftir för Varnarliðsins frá Íslandi, fyrsta olíuflutningaskipið sem ætlað var til borgaralegrar notkunar lagðist að bryggju í Helguvík þann 14. janúar 2007 en skipið kom með farm fyrir Essó sem síðar varð N1 (Reykjanesbær, 15. janúar 2007). Olíufélögin höfðu þá fengið afnot af þremur eldsneytistöngum Atlantshafsbandalagsins við Helguvík þaðan sem þau keyrðu eldsneytinu upp á Keflavíkurflugvöll en gert er ráð fyrir að olíufélögin muni í framtíðinni flytja inn um 130 til 140 þúsund tonn á ári í gegnum Helguvík.

Olíutankbílarnir sem notaðir eru til þess að keyra þotueldsneytið frá Helguvík og upp á Keflavíkurflugvöll eru með olíutanka sem taka um 40 tonn af eldsneyti sem segir okkur að ef flutt er inn 140.000 þúsund tonn af eldsneyti þá keyra olíubílarnir 3500 ferðir með eldsneyti upp á keflavíkurflugvöll eða 7000 ferðir fram og til baka (Morgunblaðið, 31. janúar 2007). Þarna er aðeins verið að skoða þær ferðir sem farnar eru frá Helguvík og upp á keflavíkurflugvöll því með tilkomu Helguvík færðust þessar 3500 ferðir sem fóru alveg upp í að vera 6 þúsund á ári af Reykjanesbrautinni þaðan sem eldsneytinu var keyrt annað hvort frá Hafnarfirði eða Örfirisey sem var bæði gífurlega hættulegt fyrir almenna borgara sem og gífurlegur kostnaður sem í því fólst að keyra eldsneytið svona á milli.

Þann 8. apríl 2009 undirrituðu Olíudreifing ehf. og Varnarmálastofnun Íslands samning um afnot Olíudreifingar ehf. af olústöðinni í Helguvík. Í samningnum felst að olíudreifing hefur afnot af olústöðinni í Helguvík sem og dælukerfinu sem liggur frá Helguvík og upp á Keflavíkurflugvöll, samningurinn var gerður til 30 ára og gildir því til ársins 2039, en hann felur í sér mikla framtíðar möguleika fyrir Olíuverzlun Íslands og N1 hf. sem bæði eru með eldsneytisafgreiðslu á Keflavíkurflugvelli og auðvitað ákveðið samkeppnisforskot fyrir fyrirtækin gegn samkeppnisaðilum hvað varðar verð á þotuelsneyti á Keflavíkurflugvelli þar sem flutningskostnaður eldsneytisins er mun minni hjá þeim en hjá samkeppnisaðilum (Olíudreifing, e.d.-a).

Leiðslan sem liggur frá Helguvík og upp á Keflavíkurflugvöll var að hluta til lögð af Varnarliðinu en sú eldsneytisleiðsla liggur aðeins upp að flugplaninu Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar. Um kílómetra kafli liggur frá flugplaninu og út að flughlaðinu við Flugstöðina, framkvæmd lagningu hennar var í höndum Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli, ráðist var í hana haustið 2007 en jafnframt var tekin ákvörðun um að leggja gjald á hvern lítra sem fer um leiðsluna sem er í dag 2 kr. á hvern lítra (Gunnar Már Sigurfinnsson munnleg heimild, 13. október 2010). Þetta gjald var sett upp til þess að koma á móts við þann gríðarlega kostnað sem það kostaði að framlengja eldsneytisleiðsluna frá flugplaninu og að eldsneytisafgreiðslunni en áætlað var að sú framkvæmd myndi kosta um 100 milljónir (Morgunblaðið, 21. ágúst 2010).

4.1.1 Kostnaður uppsetningar

Aðstaðan í Helguvík er til staðar, Icelandair þyrfti í raun ekki að fara í dýrar framkvæmdir til þess að setja upp aðstöðu í Helguvík það er að segja ef félagið myndi leigja tanka af Olíubirgðastöðinni í Helguvík þar sem félagið á hluta í Eldsneytisbirgðastöðinni á Keflavíkurflugvelli og allur tiltækur búnaður er til staðar. Ef félagið myndi aftur á móti óska eftir að fá land í Helguvík og byggja sína eigin eldsneytistanka þyrfti að byggja minnst einn 16.000 tonna eldsneytistank til þess að hafa staðsettan í Helguvík svo hægt væri að uppskipa í Helguvík og dæla beint í tankanna.

Tankarnir eru fjárfesting sem þarf þá að fara út í ef félagið sæi fram á það að kostnaðurinn við að leigja tank sé ekki hagstæður til lengri tíma litið. Hægt er að gera ráð fyrir að það kosti um 32.500 kr. að smíða hvert tonna í eldsneytistanki samkvæmt tölum sem Héðinn hf. gaf upp sem áætlað kostnaðarverð af byggingu eldsneytistanks, en þetta þýðir að bygging eins 16.000 tonna eldsneytistank er 520 milljónir. Hin leiðin aftur á móti, að félagið leigi tanka af Olíudreifingu sem rekur olústöðina í Helguvík getur verið góð leið til þess að félagið þurfi ekki að binda sig of mikið staðnum en hafi þó aðgang að höfninni og að geti uppskipað sjálfir.

Eldsneytistankarnir sem starfræktir eru hérlendis eru misstóri en minnstu geymslutankarnir taka um 500 tonn og þeir stærstu sem staðsettir eru hér á landi eru allt upp í 16.000 tonn (Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja, 28. júní 2007). Ef við miðum við það að árið 2007 áætlaði Olíufélagið að það myndi flytja inn um 130 til 140 þúsund tonn í gegnum Helguvík, þá sjáum við það að miðað við stærstu tankanna sem eru 16 þúsund tonn þá þarf tæplega 9 tanka til þess að geyma allt þetta eldsneyti en árið 2007 notaði Icelandair og Icelandair Cargo um 83 þúsund tonn af þotueldsneyti sem er tæplega 60% af því þotueldsneyti sem áætlað var að yrði flutt inn í gegnum Helguvík það ár (Morgunblaðið, 31. janúar 2007).

Ef við myndum setja upp kostnaðaráætlun fyrir byggingu á eldsneytistanki þá kemur inn í að það eru ýmis gjöld sem leggjast á og kostnaðurinn sem því fylgir er drjúgur þegar búið er að leggja allt saman. Í Gjaldskrá Reykjaneshafnar er hægt að sjá að hve há lóðaleiga er fyrir lóð í Helguvík, en í nýrri gjaldskrá sem verður sett á í janúar 2011 verður lóðaleiga 2% af fasteignarmati lóðar. Í flestum tilfellum er lágmarksverðið 58 kr. á fermetra notað auk þess þyrfti félagið að greiða virðisaukaskatt af lóðarleigureikningum (Pétur Jóhannsson tölvupóstur, 23. nóvember 2010).

Ef miðað er við að 5700 tonna eldsneytistankur er 25 metrar í þvermál þá er 16.000 tonna eldsneytistankur rúmlega 70,23 metrar eða rúmlega 5 þúsund fermetrar (Hringrás, e.d.). Samkvæmt upplýsingum frá Pétri Jóhannssyni hjá Reykjaneshöfn þá er hámarks nýtingahlutfall við byggingu mannvirkja 50% af stærð lóðanna svo félögin þyrftu að leigja

minnst 10 þúsund fermetra lóð undir eldsneytistankinn (Pétur Jóhannsson tölvupóstur, 23. nóvember 2010).

Það er fyrir utan alla þá vinnu sem felst í því að setja upp tankanna og standsetja allt þannig að hægt sé að byrja að dæla eldsneyti í tankanna, auk þessa kostnaðar þá kemur upp að auka kostnaður og vinna ef félagið myndi smíða sína eigin tanka því það þarf að tengja tankanna við eldsneytisleiðsluna sem dælir eldsneytinu upp á flugvöll. Ef við miðum við að kostnaðurinn við að lengja leiðsluna frá flugplaninu á Keflavíkflugvelli og inn á fluglaðið við Flugstöð Leifs Eiríkssonar sem var um kílómetra leið var 100 milljónir þá getum við séð það að þó við værum aðeins með 100 til 200 metra sem þyrfti til að tengja við leiðsluna þá myndi sú framkvæmd kosta minnst 10 til 20 milljónir (Morgunblaðið, 21. ágúst 2007).

Ef við setjum ofangreindar upplýsingar upp á kostnaðaráætlun þá myndi kostnaðaráætlunin fyrir bygginguna hljóða upp á minnst 536,2 milljónir en inn í þessum kostnaði er lóðarleiga upp á heildarkostnað 6 milljónir fyrir 10 ára tímabil, bygging eldsneytistanka sem er áætlað að kosti 520 milljónir, leiðsla að stóru eldsneytisleiðslunni upp á 10 milljónir og starfsleyfi frá heilbrigðiseftirliti suðurnesja upp á 401 þúsund auk þriggja klukkustunda tímagjalds upp á 24 þúsund (Stjórnartíðindi, 5. október 2010). Þessi kostnaður sem hér kemur fram er aðeins áætlaður byggingar og startkostnaður olúbirgðastöðvarinnar en ekki er gert ráð fyrir öðrum rekstrarkostnaði sem fellur til á þessu 10 ára tímabili.

Ef félagið myndi aftur á móti gera leigusamning við Olúdreifingu um að leigja tvo eldsneytistanka til 10 ára mætti leigan að hámarki vera 45 milljónir á ári til þess að það myndi borga sig fyrir félagið að leigja tankanna af Olúdreifingu og sjá um innflutning á eldsneytinu sjálfir.

4.2 Flutningskostnaður

Þar sem Olíuframleiðendurnir sjá um að flytja eldsneytið til landsins þá er þeim greitt ákveðið flutningsgjald fyrir að flytja eldsneytið til landsins en þetta verður getur verið frá 15 til 20 Bandaríkjadöllum ofan á Platts verðið en það fer eftir því hvað olíuframleiðendurnir hafa náð góðum samningi við flutningafélagið (Magnús Ásgeirsson munnleg heimild, 13. október 2010). Olíudreifing ehf. er eina félagið sem á og rekur olíuflutningaskip í dag, skipið Lauganes RE er 41,28 metri á lengd og tekur 500 tonn af eldsneyti, skipið er þó ekki notað til flutninga milli landa því það hefur það hlutverk að sigla með eldsneyti milli hafna á Íslandi auk þess sem það getur tekið of lítið eldsneyti í einu til að það borgi sig að láta það sigla milli landa með eldsneytisbirgðar félagsins (Olíudreifing ehf, e.d-b).

Í kostnaðaráætluninni á flutningskostnaði verður að taka inn í kostnaðinn við að flytja eldsneytið á Reykjavíkflugvöll frá Helguvík, Flugfélag Íslands er að nota um 7500 til 8000 tonn af eldsneyti á ári og það þarf því að koma þessu eldsneyti til Reykjavíkflugvallar. Á Íslandi er aðeins eitt tankskip eins og segir hér að ofan en tankskipið tekur ekki þotueldsneyti þar sem þotueldsneyti má aðeins fara í ákveðin olíuflutningaskip eða ákveðna olíuflutningabíla, olíufélögin flytja því þotueldsneyti á milli staða í bílum en engin önnur eldsneytistegund má fara í sama tank og þotueldsneyti hefur verið í (Magnús Ásgeirsson munnleg heimild, 13. október 2010). Olíufélögin eru því með sérstaka olíuflutningabíla sem aðeins eru ætlaðir undir þotueldsneyti. Þetta skapar gríðarlega hættu fyrir almenning sem keyrir Reykjanesbrautina auk þess sem einn tankbíll tekur aðeins 40 tonn af eldsneyti þá þýðir það að það þyrfti að keyra 200 ferðir á ári með þotueldsneyti til Reykjavíkur ef því yrði uppskipað í Helguvík.

Í töflu 6 er kostnaður vegna flutnings á eldsneyti félaganna til landsins reiknaður út frá því að flutningsgjaldið sé lægst 15 en hæst 20 Bandaríkjadalir á hvert tonn af eldsneyti, kostnaðurinn er reiknaður í töflunni bæði út frá lágsta sölugengi og svo hæsta sölugengi. Samkvæmt upplýsingum frá Icelandair er áætluð eldsneytisnotkun Icelandair og Icelandair Cargo saman u.þ.b. 76,6 þúsund tonn fyrir árið 2011 (Svanhildur Sigurðardóttir

tölvupóstur, 25. nóvember 2010). Ef félögin kaupa 76,6 þúsund tonn af eldsneyti þá eru þau að greiða á hæsta flutningsgjaldi og gengi um 199 milljónir en á lægsta flutningsgjaldi og gengi væri félagið að greiða aðeins 129 milljónir. Ef við reikna flutningskostnaðinn á meðalverðinu 17,5 dollara og meðalgenginu 121 þá væri heildar flutnings kostnaður vegna 67 þúsund tonna 142 milljónir.

Eldsneytisnotkun Árið 2010		Flutningsgjald	Kostnaður í USD	Flutningsgjald	Kostnaður í USD
Icelandair	60 þúsund	15	905 þúsund	20	1,2 milljón
Icelandair Cargo	7 þúsund	15	100 þúsund	20	134 þúsund
Heildarnotkun	67 þúsund	1 milljón		1,3 milljón	
Árið 2010		Lægsta gengi	Kostnaður í ISL	Hæsta gengi	Kostnaður í ISL
Icelandair	60 þúsund	112	101 milljón	130	157 milljónir
Icelandair Cargo	7 þúsund	112	11 milljónir	130	17 milljónir
Alls	67 þúsund	112 milljónir		190 milljónir	

(Byggt á tölvupósti frá Svanhildi Sigurðardóttur, 26. nóvember 2010)

(Seðlabanki Íslands 2. janúar 2009)

Tafla 6 Flutningskostnaður miðað við lægsta og hæsta verð og gengi.

4.3 Annar kostnaður

Ef farið yrði þá leið að byggja birgðastöð fyrir Icelandair, Icelandair Cargo og Flugfélag Íslands þá kæmi upp sú staða að það þarf að sjá um viðhald á eldsneytistönkunum og hagstæðast væri að bjóða verkið út og fá iðnaðarmenn til þess að sjá um verkið.

Félagið þyrfti að hafa starfsmann sem væri með umsjón með tönkunum, væri á staðnum þegar verið væri að uppskipa eldsneytinu og sér um flutning frá Helguvík og upp á Keflavíkurflugvöll. Við gerum ráð fyrir að einstaklingurinn sé með iðnmenntun og sveinspróf á aldrinum 30 til 40 ára með laun upp á 236.461 kr. í mánaðarlaun miðað við dagvinnu (Efling, 1. nóvember 2010).

Annað viðhald sem þarf að sinna er skipting á síum, rörum, boltum og fleiru smávægilegum hlutum sem kosta allt sitt og er þó nokkur kostnaður þegar allt er tekið saman. Árlegur viðhaldskostnaður vegna allra þátta er launakostnaður manns í 50% stöðu hjá fyrirtækinu í 10 ár er áætlaður 15 milljónir málningarkostnaður er áætluð 25 milljónir og annar tilfallandi kostnaður gæti verið allt upp í 10 milljónir, kostnaðurinn getur því verið allt frá 50 milljónir í heildina.

4.4 Rekstrargrundvöllur Innflutnings á þotueldsneyti fyrir flugfélögin

Ef gert er ráð fyrir að flugfélögin þurfi að flytja inn 76- 80 þúsund tonn af þotueldsneyti á ári til að anna eigin notkun þá er hægt að gera ráð fyrir að það þurfi að flytja þetta í fjórum til fimm ferðum yfir árið eða flytja um 15-20 þúsund tonn af þotueldsneyti í hverri ferð þannig að eldsneytisbirgðageymslan geti tekið við þessu magni auk þess sem flutningaskipin geta aðeins tekið um 20 til 30 þúsund tonn af þotueldsneyti í einni ferð.

Heildarkostnaður flugfélaganna miðað við að byggð verði eldsneytisbirgðastöð í Helguvík gerir ráð fyrir kostnaði upp á 536,2 milljónum í byggingarkostnað og 50 milljónum í rekstrarkostnað. Heildarkostnaður er því 586,2 milljónir en inn í því er ekki gert ráð fyrir flutningskostnaði flugfélaganna. Samkvæmt útreikningum úr töflu 6 er áætlað að kostnaður vegna flutnings eldsneytis til landsins fyrir Icelandair og Icelandair Cargo geti verið frá 112 til 190 milljónum árlega.

Samkvæmt útreikningum á þjónustu og flutningsgjaldið sem flugfélögin hafa verið að greiða síðustu ár þá getum við séð í töflu 7 að Icelandair og Icelandair Carogu voru að greiða 303 milljónir í flutnings og þjónustukostnað árið 2010. Ef áætlaður flutningskostnaður félagsins er í hæsta lagi 190.000.000 á ári með því að flytja eldsneytið inn sjálfir og virðisaukaskatturinn 77,2 milljónir þá er olúfélagið að fá um 35,8 milljónir. í þóknun. Á 10 ára tímabili er þetta 358 milljónir eða 228 milljónum ódýrara en heildar byggingar og rekstra kostnaður olúbirgðastöðvar vegna innflutnings þotueldsneytis.

Ef áætlaður flutningskostnaður hjá flugfélögunum væri aftur á móti 112 milljónir þá er gert ráð fyrir að eftir skatt þá sé 113,8 milljónir eftir sem olúfélögin taka til sín. En á 10 ára tímabili væri þetta 1.138 milljónir sem flugfélögin eru að greiða til olúfélaganna eða 551,8 milljónum dýrara en byggingar og rekstrakostnaður olúbirgðastöðvar vegna innflutnings þotueldsneytis.

	2006	2007	2008	2009	2010
Þjónustu og flutningsgjald	36,8	36,8	36,8	36,8	36,8
Eldsneytisnotkun	84,3 þúsund	83,3 þúsund	73,5 þúsund	62,8 þúsund	67 þúsund
Meðalgengi	70	64	88	124	123
Kostnaður í USD	3,1 milljón	3 milljónir	2,7 milljónir	2,3 milljónir	2,5 milljónir
Kostnaður í ISL	217 milljónir	196 milljónir	238 milljónir	287 milljónir	303 milljónir

Tafla 7 Flutnings og þjónustukostnaður sem flugfélögin greiða til olúfélaganna

5 Umræða

Helstu niðurstöður rannsóknarinnar benda til þess að Olúfélögin séu að leggja mikið álag á eldsneytið áður en það er selt til flugfélaganna, mismunandi þjónustu og flutningsgjöld eru sett á hið almenna Platts verð en samkvæmt útreikningum er Flugfélag Íslands að greiða um það bil 1,3 Bandaríkjadöllum meira á hvert tonn en Icelandair og Icelandair Cargo eru að gera. Bygging olúbirgðastöðvar fyrir flugfélögin er raunhæfur kostur sem betur þyrfti að skoða en einnig þyrfti að leggja meiri athugun í það hvort hagkvæmara væri að leigja olútanka í Helguvík af Olúdreifingu hf.

Hafa þarf í huga þegar niðurstöður rannsóknarinnar eru skoðaðar að ekki eru fastar upplýsingar um það frá Icelandair og Icelandair Cargo hvað félögin greiddu til N1 fyrir flutning og þjónustu félaganna. Það er aftur á móti fastar upplýsingar um að Flugfélag Íslands greiði um 40 Bandaríkjadali í þjónustu og flutningsgjöld en ekki var greint frá því magni sem félagið keypti inn af eldsneyti á árunum 2006 til 2010 né hver heildareldsneytiskostnaður félagsins var á þessu tímabili. Gögnin sem notuð eru í útreikningum á kostnaði eru fengið með notkun á gögnum frá Platts og Seðlabanka Íslands og verðin og gengin reiknuð sem meðaltal hvers árs.

5.1 Eldsneytiskostnaður

Niðurstaða þeirrar greiningar sem gerð var í kafla 2 sýnir að eldsneytiskostnaður flugfélaganna er gríðarlega mikill og áhrifa þættirnir tveir gengis- og verðbreytingar sem hafa bein áhrif á rekstur félaganna vegna þess mikla kostnaðar sem fylgir eldsneytiskaupunum. Athugavert var að það verð sem Icelandair og Icelandair Cargo greiddu fyrir eldsneytið árið 2007 var undir meðalverði á heimsmarkaði, þessa sérstöku niðurstöðu mætti bæði rekja til stöðu krónunnar gagnvart dollaranum og einnig að stór hluti eldsneytisins hafi verið keypt á lágsta heimsmarkaðsverði ársins eða jafnvel verið til stórar birgðir síðan árið áður þegar heimsmarkaðsverð var hagstæðara. Það getur einnig verið að félögin hafi verið búin að gera framvirka samninga fyrir árið 2007 árið 2006 og því hafi meðalverðið árið 2007 verið lægra en heimsmarkaðsverðið sama ár.

Í köflum 2 og 3 kom fram að inn í því verði sem flugfélögin eru að greiða fyrir þotueldsneytið er flutningur eldsneytisins til landsins og frá uppskipunarstað til flugvallanna, þjónustugjald fyrir þá þjónustu sem olúfélögin eru að veita en auk þess greiðir Flugfélag Íslands kolefnisgjald á það þotueldsneyti sem félagið kaupir til eigin nota.

Niðurstöður á verðþróun á heimsmarkaði sýndu að verð á þotueldsneyti hefur verið mjög flöktandi og hefur það án efa áhrif á það verðlag sem sett hefur verið á þotueldsneytið héraendis, einnig hafa komið fram tilgátur um það til varnar olúfélögunum að þó svo að þotueldsneyti lækki einn daginn þá er það ekki þar með sagt að olúfélögin geti lækkað sitt verð þar sem þeir keyptu ekki eldsneytið á því verði sem það er tveim dögum eða mánuði eftir að þeir greiddu fyrir það.

Niðurstöður rannsóknar um kostnað innflutnings á þotueldsneyti gefa óljósa mynd að því hvort flugfélögin eru að greiða mjög hátt þjónustugjald til olúfélaganna en gjaldið vegna flutningsins sjálfs er 15 til 20 Bandaríkjadalir auk virðisaukaskatts og gengisbreytinga gera því erfiðara fyrir að gera heildarútreikning á þeirri upphæð sem flugfélögin greiða til olúfélaganna, útreikningar á kostnaðaráætlun vegna byggingar olúbirgðastöðvar hljóðaði upp á 586,2 milljónir. En inn í þeim útreikningi er áætlaður rekstrar og viðhaldskostnaður upp á 50 milljónir auk lóðarleigu fyrir 10 ára tímabil. Einnig sýndu niðurstöður úr útreikningi á kostnaði á flutning þotueldsneytis til landsins að kostnaður var á bilinu 112 til 190 milljónir árlega en inn í þessum kostnaði er ekki gert ráð fyrir kolefnisgjaldi og flutningsjöfnunargjaldi sem Flugfélag Íslands þarf að greiða, en flugfélög í millilandaflugi þurfa ekki að greiða það.

5.2 Hagræðing

Í útreikningum á innflutningi flugfélaganna þá er gert ráð fyrir að Icelandair byggi olíubirgðastöð í Helguvík og þeim kostnaði sem því fylgir en það er þó athugavert að leigja eldsneytistanka af Olíudreifingu hf. í Helguvík þar sem þeir tankar eru niðurgrafnir og viðhaldskostnaður og annar kostnaður myndi minnka og jafnvel dett alveg út. Það yrði því mun hagkvæmara fyrir flugfélögin að leigja tanka af Olíudreifingu í stað þess að fara út í mikla fjárfestingu á olíubirgðastöð ef að leiguverð sem Olíudreifing setur á tankanna er mun lægra en heildarkostnaður fjárfestingar og rekstur hennar.

Útreikningar á heildarkostnaði vegna þjónustugjalds til olíufélaganna sýnir fram á að flugfélögin eru að greiða frá 35 til 113 milljónir í þjónustugjöld á ári hverju. Út frá þessum gögnum er hægt að draga þá niðurstöðu að hagstætt sé fyrir flugfélögin að fara út í byggingu olíubirgðastöðvar, en ef leigusamningur við Olíudreifingu vegna 16 þúsund tonna eldsneytistanks í Helguvík er undir 50 milljónum á ári og flutningskostnaður 112 til 160 milljónir á ári þá er það enn hagkvæmara fyrir flugfélögin Icelandair og Icelandair Cargo að flytja inn sitt eigið eldsneyti og leigja eldsneytistank í Helguvík undir það.

Inn í öllum útreikningum og niðurstöðum í verkefninu er Flugfélag Íslands tekið inn í, það ber þó að athuga að þar sem framtíð Reykjavíkurflugvallar í Vatnsmýrinni hefur verið til umfjöllunar síðustu ár og samgöngumiðstöð við Reykjavíkurflugvöll verið slegin af þá væri athugavert fyrir Flugfélag Íslands að bíða með að fara út í innflutning á eigin þotueldsneyti í samvinnu við Icelandair og Icelandair Cargo þar til loka niðurstaða hefur komið varðandi framtíð flugvallarins.

Kostnaðurinn sem í því felst að flytja eldsneytið til Reykjavíkur, koma upp tönkum á Reykjavíkurflugvelli og koma á stað starfsemi svo að Flugfélagið geti tekið allt sitt eldsneyti á Reykjavíkurflugvelli er bæði varhugaverður vegna hættu almennra borgara ef keyrt yrði með þotueldsneytið milli Helguvík og Reykjavíkurflugvallar. Auk þess sem kostnaður vegna uppsetningar og flutnings myndi kosta talsvert og ekki hefur verið gert ráð fyrir í þeim kostnaði sem var settur upp vegna olíubirgðastöðvarinnar í Helguvík.

Niðurstöður í kafla 4 sýndu að miðað við hæsta kostnað vegna flutnings myndi það engan veginn borga sig fyrir flugfélögin að fara út í sjálfstæðan innflutnings á eigin eldsneyti en athugavert væri að skoða þá leið ef flutningskostnaðurinn er í lágsta kostnaðarstigi og leiga á tönkum í Helguvík eru hagstæð og er undir þeim kostnaði sem félögin annars myndi greiða olúfélögunum í þóknunir vegna þjónustunnar.

5.3 Stutta samantekt og hugleiðingar um niðurstöður

Í byrjun ritgerðarinnar fór ég á stað með þá spurningu hvort það sé rekstrargrundvöllur fyrir því að flugfélögin flytji inn eigin eldsneyti á vélarflota félaganna, í kafla 4.4 kemur fram að það er rekstrargrundvöllur er fyrir því að Icelandair og Icelandair Cargo fari út í frekari skoðun á byggingarkostnaði eða leigukostnaði vegna eldsneytistanka í Helguvík þar sem álag olúfélaganna er frekar hátt miðað við útlagðan kostnað sem felst í því að flytja eldsneytið til landsins. Það er aftur á móti ekki grundvöllur fyrir því að Flugfélag Íslands færa út í þessa framkvæmd með Icelandair og Icelandair Cargo þar sem flutningskostnaður til Reykjavíkur er mikill og óhentugur auk þess sem ekki er birgðageymsla til staðar á Reykjavíkurflugvelli sem er enn kostnaðarsamari framkvæmd sem þyrfti þá að fara út í.

Álagið sem olúfélögin leggja á þotueldsneytið og flugfélögin borga er langt yfir þeim kostnaði sem fælist í því að byggja upp olúbirgðastöð í Helguvík eða leigja eldsneytistanka af Olúdreifingu í Helguvík. Í niðurstöðum könnunarinnar kom einnig í ljós að gengisbreytingar og verðbreytingar á þotueldsneyti hafa gríðarlega mikið að segja varðandi allan kostnað tengdan eldsneytiskaupum og innflutningi en ef flutningskostnaður er á meðalverði og gengisbreytingin fer ekki upp úr öllu valdi þá er hagkvæmara fyrir Icelandair og Icelandair Cargo að fara út í innflutning á eigin eldsneyti frekar en að halda áfram að kaupa eldsneytið af olúfélögunum.

6 Heimildir

Fræðibækur

Carl McDaniel og Roger Gater. (2008). *Marketing Research Essentials*. Atlantic (bls. 48)
Higlands: John Wiley & Sons, Inc.

Dómar og úrskurðir

Samkeppniseftirlitið. (2010, 12. febrúar). *Undanþága frá samstarfi Atlantsolíu ehf. og Skeljungs hf. við flutning og áfyllingu á olíu*. Sótt 24. október 2010 af http://www.samkeppni.is/samkeppni/upload/files/samkeppniseftirlit/akvardanir/2010/akvordun3_2010_undanthaga_fra_samstarfi_atlantsoliu_ehf_og_skeljungs_hf_vid_flutning_og_afyllingu_a_oliu.pdf

Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja. (2007, 28. júní). *Starfsleyfi fyrir Olúbirgðastöð EBK ehf. í helguvík*. Sótt 16. október 2010 af http://www.hes.is/Starfsleyfi/skilyrði/EBK_ehf_Helguvik_28062007.pdf.

Heimildir af veraldarvefnum

Airliners. (e.d.). *The Boeing 757-200*. Sótt 20. október 2010. af <http://www.airliners.net/aircraft-data/stats.main?id=101>.

AMX Fréttamiðstöð. (2010, 11. janúar). *Bókanir Icelandair nú um 25% fleiri en á sama tím á síðasta ári*. Sótt 13. nóvember 2010 af <http://www.amx.is/vidskipti/13332>

Efling. (2008, 1. nóvember). *Kjarasamningur Faxaflóahafna sf. og Stéttarfélögum starfsmanna Faxaflóahafna sf.* Sótt 23. nóvember 2010 af <http://efling.is/efling/upload/files/kjaramal/samningar/2008/kjarasamningur-faxafloahafnir-01.11.08-31.03.11.pdf>

Flugfélag Íslands. (e.d.) *Áfangastaðir Flugfélags Íslands*. Sótt 6. október 2010 af <http://www.flugfelag.is/afangastadir>.

- Flugfélag Íslands. (2010, 7. október). *Jóla og áramótaferðir til Noregs*. Sótt 8. október 2010 af <http://www.flugfelag.is/upplýsingar/um-flugfelag-islands/frettir/jola-og-aramotaferdir-til-noregs>
- Flugmálastjórn Íslands. (e.d.). *Flugfélög handhafar flugrekstrarleyfa / AOC Holder*. Sótt 16. október 2010 af <http://www.caa.is/Flugrekendur/Handhafarflugrekstrarleyfa/> .
- Hagstofa Íslands. (e.d.). Innflutningur eftir tollskrárnúmerum. Sótt 26. september 2010 af <http://hagstofa.is/Hagtolar/Utanrikisverslun/Innflutningur>
- Hagstofa Íslands. (2009, 20. september). Skráð loftförl 1984-2009. Sótt 26. september 2010 af:
<http://hagstofa.is/?PageID=688&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=SAM04101%26ti=Skr%E1%F0+loftf%F6r+1984%2D2009+%26path=../Database/ferdamal/Flug/%26lang=3%26units=Fjöldi>
- Haraldur Ögmundsson. (2006). Winglets [rafræn útgáfa]. *Flugvirkinn*, 1, 12.
- Hringrás. (e.d.). Nokkur Verkefni: *Olíutankar fjarlægðir í Helguvík*. Sótt 23. nóvember 2010 af <http://www.hringras.is/umhverfisvernd/nokkur-verkefni>
- Icelandair. (e.d.). *Saga Icelandair*. Sótt 6. október 2010 af <http://www.icelandair.is/information/about-icelandair/world-wide-sites/>
- Icelandair. (2010, 8. október). *Icelandair stóreykur umsvif sín á næsta ári*. Sótt 13. nóvember 2010 af http://icelandair.is/information/media/newslist/detail/item463806/Icelandair_storeykur_umsvif_sin_a_naesta_ari/
- Icelandair Cargo. (e.d.). *Saga*. Sótt 15. október 2010 af <http://icelandaircargo.is/about-us/history/>
- Morgunblaðið. (1994, 19. október). *Flugleiðir og Eimskipafélagið hafa flutt inn olíu á eigin vegum í rúmt ár*. Sótt 30. október 2010 af http://www.mbl.is/mm/gagnasafn/grein.html?grein_id=159426

Morgunblaðið.(2007, 31. janúar). 3500 *Oliúbílar af brautinni*. Sótt 22. nóvember 2010 af

http://www.mbl.is/mm/frettir/innlent/2007/01/31/3_500_oliubilar_af_brautinni/

Morgunblaðið.(2007, 21. ágúst).*Fara 45 ferðir á dag*. Sótt 21. nóvember 2010 af

http://www.mbl.is/mm/gagnasafn/grein.html?grein_id=1160945

Keflavíkurlflugvöllur. (e.d.-a). *Vörur 1996-2009*. Sótt 25. september 2010 af

<http://www.kefairport.is/Flytileidir/Tolur/Tolur-um-farthegefjolda/2010/>

Keflavíkurlflugvöllur. (e.d.-b). *Tölur um farþegafjölda*. Sótt 25. september 2010 af

<http://www.kefairport.is/Flytileidir/Tolur/Tolur-um-farthegefjolda/2010/>

Kjartan Jónasson. (2007). *Diamond Twin Star 21. aldar fjölhreyfla vél*. [rafræn útgáfa].

Flugið, 6, 16-19.

Olúdreifing. (e.d.-a). *Olúdreifing leigir birgðastöðina í Helguvík*. Sótt 22. nóvember 2010

af <http://www.odr.is/fyrirtaekid/frettir/nr/217>

Olúdreifing ehf.(e.d-b) *Um Olúdreifingu*. Sótt 24. október 2010 af

<http://www.odr.is/fyrirtaekid/um-oliudreifingu/>

Platts.(e.d.-a). *About Platts*. Sótt 20. október 2010 af <http://platts.com/AboutPlattsHome>

Princeton University. (2010). *What is Primary Source?* Skoðað 24. nóvember 2010 á

veraldarvefnum: <http://www.princeton.edu/~refdesk/primary2.html>

Reykjanesbær. (2007, 15. janúar). *Tímamót í Helguvík - fyrstu borgaralegu notin á*

olíuhöfninni. Sótt 22. nóvember 2010 af

http://www.rnb.is/displayer.asp?cat_id=14&module_id=220&element_id=6023

Seðlabanki Íslands. (2009, 2. Janúar). *Gengisskráning; Tímaráðir í Exel*. Sótt 20. nóvember

2010 af <http://www.sedlabanki.is/?PageID=37>

Stjórnartíðindi.(2010, 5. október). *Gjaldskrá fyrir heilbrigðis- og mengunarvarnaeftirlit á*

Suðurnesjasvæði. Sótt 23. nóvember 2010 af

<http://stjornartidindi.is/Advert.aspx?ID=4e5ea87e-f33c-49b8-abe5-81d6d411b53d>

Viðskiptablaðið. (2008, 28.maí). *Icelandair breytir vetraráætlun til að mæta auknum*

eldsneytiskostnaði. Sótt 20. nóvember 2010. af

<http://www.vb.is/frett/1/43464/icelandair-breytir-vevtraraaetlun-til-ad-maeta-auknum-eldsneytiskostnadi>

Viðskiptablaðið. (2010, 12. janúar). *Icelandair Group: 10% fækkun farþega hjá samstæðunni*

á milli ára- farþegum til Íslands fjölgar. Sótt 13. nóvember 2010.

Viðskiptablaðið. (2010, 14. mars). *Ríkið gekk of langt með kolefnisgjaldið-IATA setur ofan í*

við ríkið. Sótt 9. október 2010 af <http://www.vb.is/frett/1/59063/>

Tollstjóri (e.d.). *Tollaskrá, Potuelsneyti*. Sótt 16. október 2010 af

<https://vefaggreidsla.tollur.is/tollalina/tav/>

Ljósmynd á forsíðu.

Sigurður Stein Matthíasson (2007). *Fengin hjá ljósmyndara*.

Lög

Lög um gildistöku alþjóðasamnings um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa. Nr. 41/1949 með áorðnum breytingum 46/1956 og 52/2004.

Skýrslur

N1 hf. (2009, 30. júní). *Samandreginn árshlutareikningur 30. júní 2009*. Sótt 16. október

2010 af http://www.euroland.com/omx_attachments/2009-08/345268-0-is.pdf

Orkuspánefnd. (2007). *Eldsneytissala á Íslandi eftir tegundum Eldsneytis*. Sótt 25. september

2010 af

http://www.os.is/media/orkusparnefnd/eldsneyti/Oliunotkun_eftir_tegundum.pdf

Orkustofnun. (2008). *Eldsneytisspá 2008-2050*. (Bl. 20) Sótt 25. september 2010 af

http://www.os.is/media/orkusparnefnd/eldsneyti/Eldsneytisspa_2008-2050.pdf