



Reykjanesbær 20. febrúar 2020

Greinargerð fyrir starfshóp um efnahagsþróun á norðurslóðum

Mat á helstu tækifærum fyrir íslenskt atvinnu- og efnahagslíf, sem og þeim áskorunum sem bregðast þarf við.

Staðsetning Íslands í norður Atlantshafi hefur löngum markað sögu lands og þjóðar. Líkt og aðrar þjóðir á norðurslóðum lýsti hún sér í einangrun og hörðum lífsskilyrðum. Með aukinni alþjóðavæðingu við lok seinni heimstyrjaldar tók þessi staða að breytast og síðan hefur þróunin orðið sú að Ísland er eitt af þeim löndum í heiminum sem býr við hvað best lífsskilyrði.

En þetta hefur ekki gerst af sjálfu sér. Það tók okkur tíma að læra að hámarka virði fiskimiðanna, að sama skapi tók það okkur tíma að læra að nýta vatnsafl og jarðhita til raforkuframleiðslu og húshitunar. Þessi saga okkar, allt frá einangrun til alþjóðavæðingar ætti að vera okkur leiðarstef þegar horft er til aukins áhuga umheimsins á norðurslóðum. Helstu tækifæri okkar byggja á þessari sögu og þeirri þekkingu sem hún hefur skapað.

Innviðir

Uppbygging Bandaríkjamanna á Keflavíkurflugvelli hefur reynst mikið heillaspor fyrir íslenskan efnahag. Fyrstu áratuginu með uppgripum við uppbyggingu herstöðvar og flugvallar, en í framhaldi með þróun flugtenginga á milli Ameríku og Evrópu. Á tiltölulega stuttum tíma hefur staðsetningin sjálf í norður Atlantshafi leitt til þess að við erum ekki lengur einangruð, heldur með best tengdu samfélögum í heimi, raunar langbest tengd miðað við mannfjölda. Ástæða þessa er sú að þarfir herafli Bandaríkjamanna við lok seinni heimstyrjaldar og í kalda stríðinu voru langt umfram þarfir fábrotins samfélags á norðurslóðum.

Enn þann dag í dag, liggur fyrir að við sem smáþjóð myndum ekki hafa getu til að takast á við uppbyggingu eins og Keflavíkurflugvöll á eigin vegum. Nýleg niðurstaða starfshóps innanríkisráðherra um kostnað við uppbyggingu nýs millilandaflugvallar í Hvassahrauni sýndi að kosta þyrfti til hundruðum milljarða króna til þess að byggja flugvöll sambærilegan við þann sem fyrir er í Keflavík. Slíkt er einfaldlega of stór biti til þess að fámenn þjóð leggi í slíkar fjárfestingar, ef það er ekki hrein og klár nauðsyn. Þetta einskorðast að sjálfsögðu ekki bara við Ísland. Það sama er uppi á teningnum víða og sérstaklega við dreifðari byggðir norðurslóða. Tækifæri eru fyrir Íslendinga að nýta þessa innviði til þess að skapa sér samkeppnistöðu gagnvart þjónustu við norðurslóðir. Þannig felast í því tækifæri að nýta innviði eins og Keflavíkurflugvöll, til að bjóða öðrum samfélögum á norðurslóðum uppá beinar tengingar við 77 mismunandi borgir í Evrópu og Ameríku.



Pólflug

Þessi tenging á milli tveggja heimsálfa sem flug um Keflavíkurflugvöll hefur skapað hefur reynst Íslendingum farsæl bæði í viðskiptum sem og til að efla innlent mannlíf. Þó áherslan í umræðum um norðurslóðir hafi að miklu leyti mótast af hugmyndum manna um opnun siglingaleiða um íshafið, er slíkt enn sem komið í nokkurri framtíð. Öðru gildir hins vegar um flug yfir pólinn til Asíu. Þau tækifæri sem felast í siglingum munu að stórum hluta myndast af þeim viðskiptasamböndum sem fyrir eru. Ef ekkert verður af olíuvinnslu norðaustur af Íslandi, mun eitthvað annað þurfa að koma til, svo fýsilegt sé að stoppa á Íslandi. Þá skiptir máli að hafa byggt upp viðskipti við þá markaði sem nýta munu þessar siglingar. Siglingar um íshafið munu því við að koma á öflugum flugtengingum við Asíu og jafnframt eru tækifæri fólgin í að tengja svæði í Rússlandi við þann tengipunkt sem Keflavíkurflugvöllur er. Til þess að efla þessi tækifæri þarf að tryggja að allir millilandasamningar séu fyrir hendi, auk þess sem Ísavia þarf að beita sér markvisst til að byggja þessar tengingar upp.

Aerotropolis

Flugvellir eru fimmta bylgja samgöngubyltingarinnar í sögulegu samhengi. Fyrst voru það hafnir sem mótuðu helstu viðskiptasvæði, næst siglingar upp árnar á meginlöndunum. Svo tóku lestirnar við, byggð mótaðist út frá því hvar lestarteinarnir lágu. Hraðbrautarkerfin voru byggð upp. Fimmta bylgjan byggð á flugvöllum, með auknum hraða í samfélaginu og auknum alþjóðaviðskiptum, er hraðinn sem fylgir flugvöllum sívaxandi forsenda fyrir framþróun alþjóðaviðskipta. Hávirðisframleiðsla og hávirðisfólk í viðskiptalífínu ferðast með flugi. Öflugur flugvöllur með öflugum tengingum styrkir innlenda starfsemi og skapar tækifæri til að laða að sér alþjóðleg fyrirtæki í hávirðisgreinum.

Aerotropolis er hugtak sem nær yfir nærsvæði flugvallar að þeirri borg sem næst honum stendur. Þessi svæði eru á meðal þeirra sem vaxa hraðast í heiminum. Þekkt eru stórtæk dæmi um slík svæði, hvort sem um er að ræða samband Schiphol og Amsterdam í Evrópu eða Denver og DIA í Bandaríkjunum eiga sömu lögmálin við. Þau eiga líka við um minni flugvelli, og um leið minni borgir. Það eru nærsvæði flugvallanna og svæði sem liggja nálægt samgönguásum þeirra við nærliggjandi borgir sem laða að sér mestan vöxt. Í tilfalli Íslands er það því svæðið umhverfis Keflavíkurflugvöll og sem leið liggur um Reykjanesbraut inn í miðborgina sem er helsta vaxtarsvæði landsins. Þetta sýnir söguleg þróun síðustu áratuga.

Miðstöð þjónustu og viðskipta

Mikilvægt er að líta ekki á norðurslóðir sem siglingaleið sem muni opnast á næstu áratugum, heldur vaxandi heimshluta sem hefur margt fram að bjóða. Við höfum tækifæri til þess að nota innviði okkar og þekkingu til að gera þær að hluta okkar viðskipta- og efnahagslífi. Ísland býr yfir þekkingu og reynslu af því að vinna með aðstæður á norðurslóðum. Við höfum virkjað vatnsföll, nýtt jarðhita, komið okkur upp einu besta heilbrigðiskerfi í heimi, náð árangri í alþjóðaviðskiptum með sjávarafurðir, stundað flutninga á Atlantshafi og erum að byggja upp víðfeðma þekkingu í rekstri ferðaþjónustu. Þessi reynsla okkar hefur skapað markverða og verðmæta þekkingu sem við höfum tækifæri til að nýta. Hvort sem við horfum til þekkingar eða innviða þurfum við að nýta okkar styrkleika í þessu sambandi en ekki einblína á innlend



byggðasjónarmið. Á suðvesturhorninu eru helstu háskólastofnanir landsins, hátækniúkrahus, ýmis þekkingarfyrirtæki svo sem á sviði verkfræði og tæknipjónustu. Stærstu orkufyrirtækin hafa þar höfuðstöðvar sínar og alla helstu afþreyingu landsins er að finna á svæðinu ásamt verslun og þjónustu. Við þurfum að taka okkur þá stöðu að við séum miðstöð viðskipta á norðurslóðum. Til þess að þetta geti orðið að veruleika, þurfum við að hafa skýra framtíðarsýn og byggja upp bæði innviði og þekkingu til þess að geta þjónað þessu hlutverki. Þar leika góðar samgöngur lykilhlutverk, bæði millilanda samgöngur, sem og innanlands, sem tengi saman helstu innviði og geri viðskipta- og þekkingarsamfélaginu kleift að nýta þá sér til framdráttar.

Ferðapjónusta

Líkt og við Íslendingar þekkjum hvað best hefur náttúra norðurslóða síaukið aðdráttarafl fyrir ferðamenn.

Siglingar skemmtiferðaskipa um norðurslóðir eru sífellt að aukast. Nýsmíði slíkra skipa virðist að nokkru leyti miðast við minni skip, svokölluð leiðangurskip sem eru smíðuð með siglingar um norðurslóðir í huga. Þetta kallar á þjónustu við þessi skip og skapar um leið tækifæri til að nýta innlenda innviði til þess að verða ákveðinn miðpunktur þessara siglinga um norður Atlantshaf. Þannig er tilvalið að nota Keflavíkurflugvöll til þess að skipta um áhöfn og farþega, þannig að skipin þurfi ekki að sigla langar leiðir niður til Evrópu eða yfir til Ameríku í þeim tilgangi einum að sækja fólk.

Til þess að þetta geti orðið að veruleika í enn ríkari mæli, þarf að tryggja að þessi þjónusta við skipin sé jafn hagkvæm og hægt er, ásamt því að byggja upp innviði í höfnum landsins sem geri þeim kleift að minnka útblástur sinn svo sem frekast verður. Jafnframt þarf að ýta undir markaðssetningu gagnvart viðkomandi skipafélögum, bæði í gegnum núverandi markaðsstarf íslenskra hafna í gegnum Cruise Iceland, en jafnframt með frekari aðkomu Íslandsstofu og annarra markaðsaðila, þannig að eftir því verði tekið að Ísland standi sameinað að baki þessari þjónustu gagnvart útgerðum ábyrga útgerða.



Fridtjof Nansen og Roald Amundsen sem Hurtigruten skipafélagið er að láta smíða. Sérhönnuð leiðangurskip fyrir norðurslóðir, búa yfir hybrid tækni til að geta siglt á rafmagni að hluta og eru að öllu leyti byggð með umhverfið í huga.



Leit og björgun

Á myndinni hér að ofan (fengin á vef LHG) má sjá uppskiptingu björgunarsvæða á norðurslóðum. Komi til þess að alvarlegt sjóslys verði á hafinu norður af Íslandi má gera ráð fyrir því að leita þurfi út fyrir landsteinana að aðstoð til þess að geta brugðist við. Tækifæri eru til þess að byggja upp alþjóðlegt samstarf um björgunarmál á Norðurslóðum með Landhelgisgæsluna í fararbroddi. Til þess þurfum við að búa svo um LHG að hún geti verið mikilsverður samstarfsaðili. Fulla vakt á þyrlusveit, öfluga sveit varðskipa. Byggja þarf á fagmennsku og þekkingu í björgunarmálum á norðurslóðum sem geti nýst við stjórnun aðgerða í alþjóðlegum aðgerðum.

Ljóst er að Keflavíkurflugvöllur verði burðarás í öllum stærri björgunaraðgerðum á björgunarsvæði Íslendinga og raunar langt út fyrir það. Það kemur ekki síst til af því að flugvöllurinn er opinn allan sólarhringinn, hefur aðstöðu og afkastagetu til að þjónusta mikla umferð, auk þess að vera líklega eini raunhæfi flugvöllurinn sem boðið getur uppá nægt eldsneyti til að þjónusta umfangsmiklar björgunaraðgerðir sem standa yfir í langan tíma.

Starfsemi Landhelgisgæslunnar á Keflavíkurflugvelli skapar tækifæri til að byggja þar upp aðstöðu fyrir alþjóðlegt björgunarlið, samhliða samstarfi LHG við NATO. Með sama hætti mætti tryggja skipaflota LHG varanlega framtíðaraðstöðu steinsnar frá Keflavíkurflugvelli, við höfnina í Njarðvík. Þannig verði LHG búin fyrirmyndar aðstaða og tækifæri til þróunar í átt að öflugra viðbragði og meira öryggi á höfunum umhverfis Ísland.

Hafnir

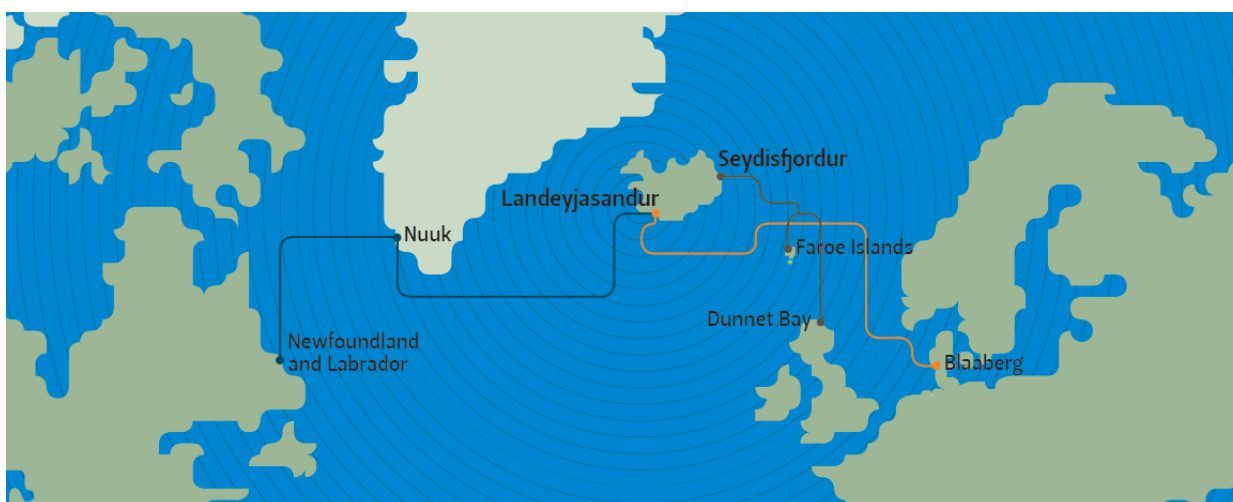
Við þurfum að hámarka okkar núverandi innviði áður en við förum í það að byggja nýja fyrir framtíð í íshafssiglingum. Hafnaraðstaða á suðvesturhluta landsins er vel til þess fallin að



þjónusta norðurslóðir. Hafnir á höfuðborgarsvæðinu, á Reykjanesi og Ölfusi skapa ásamt stuttum vegalengdum til alþjóðflugvallar tækifæri til þess að mynda öflugt þjónustusvæði í flutningum á norðurslóðir. Þróun hafnsækinna innviða ætti að miðast við þessa heildarmynd og hvernig hægt verði að tengja þessar hafnir betur saman með öflugum samgöngum á landi.

Gagnatengingar

Ísland er hluti af gagnatengingum á norður Atlantshafi, bæði við Færeyjar í gegnum Farice og Grænland í gegnum Greenland connect. Eins og sjá má á meðfylgjandi mynd (af heimasíðu Farice) er Ísland ákveðinn tengipunktur á milli Ameríku og Evrópu í gegnum þá sæstrengi sem



liggja frá landinu.

Tækifæri felast í því að efla þessar tengingar, sérstaklega þegar kemur að rekstri tölvubúnaðar í gagnaverum, hvort heldur er sem þjónusta við norðurslóðir, eða með rekstri ofurtölva sem sinni verkefnum tengdum norðurslóðum.

Lokaorð

Aukin uppbygging norðurslóða felur ekki í sér tækifæri til þess að byggja nýja innviði frá grunni, heldur til þess að nýta þá sem fyrir eru og efla þá frekar. Þannig skapast raunverulegt samkeppnisforskot sem hægt verður að nýta til að efla viðskipta- og mannlíf á norðurslóðum. Þetta þýðir ekki að nýfjárfestingar séu ekki nauðsynlegar, heldur að áherslan eigi að vera á að núverandi innviði og þekkingu til þess að skapa Íslendingum stöðu í alþjóðasamfélagi norðurslóða. Beita á kröftunum í að leita og grípa tækifæri sem byggja á þessari stöðu, frekar en að leggja drög að dýrum fjárfestingum í greinum sem eru ekki hluti af þekkingu eða innviðum í dag.