

**Samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger
Lukning af Narsarsuaq eller åbning af en ny regional lufthavn i Qaqortoq**



**Gorm Winther
Professor, Ph.D., cand. oecon.
Agio Partners
Aalborg, september 2002**

Forord

Denne rapport er et resultat af, at to sydgrønlandske kommuner Narsaq og Nanortalik i forsommeren 2002 rekvirerede en analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser af en lukning af Narsarsuaq lufthavn og opførelsen af en ny regional lufthavn i Qaqortoq i stedet. Jeg vil gerne rette en tak til en række personer, som medvirkede til en række samtaler omkring rapportens problemstillinger.

Ud fra devisen 'ingen nævnt - ingen glemt', vil jeg imidlertid undlade at navngive mine mundtlige kilder. En del har medvirket og jeg har haft udbytte af en dialog med alle. Under skyldig hensyntagen til de implicerede parter har jeg alene anvendt offentligt tilgængelige oplysninger vedrørende de to projekter. Den opmærksomme læser vil kunne se, at der ikke i rapporten foreligger oplysninger, der ikke kan refereres af skriftlige kilder eller kan skønnes på grundlag af generelt kildemateriale.

En stor tak skal dog lyde til alle, der har medvirket på den ene eller den anden måde.

Gorm Winther
Aalborg, september 2002

Konklusioner og anbefalinger

Der foretages i denne rapport en samfundsøkonomisk vurdering af to alternativer, der kan træffes beslutning om:

- 1) Fortsat drift og renovering af Atlant-lufthavnen i Narsarsuaq.
- 2) Nedlæggelse af Narsarsuaq som Atlant- og regional lufthavn og etableringen af en regional lufthavn i Qaqortoq i stedet. Hermed bortfalder Sydgrønlands direkte forbindelse til Kastrup.

Det skal præciseres at der er tale om en ren samfundsøkonomisk vurdering, hvilket betyder at det er det offentliges omkostninger, og det offentliges besparelser/indtægter forbundet med de to alternativer, der ses på. Byrdefordelingen mellem kommuner, offentlig virksomhed og landskassen indgår ikke i analysen, men dette kan eventuelt gennemføres efterfølgende.

I vurderingen af omkostninger og indtægter indgår følgende for Qaqortoq:

- anlæggelsen af en ny lufthavn i Qaqortoq er vurderet til at koste ca. 268 mio. kr i rene anlægsomkostninger for selve lufthavnen over perioden 2003 - 2008. Dette beløb undervurderer de samlede offentlige anlægsomkostninger, fordi f.eks. lufthavnsvej, supplerende energiforsyning og hoteludbygning ikke er med i anlægsoverslaget. De 268 mio. er landsstyreområdet for Boliger og Infrastrukturs skøn, og tallet medtages her for sammenlignelighedens skyld med den reservation, at omkostningsniveauet reelt er højere.
- en eventuel nedlæggelse af Narsarsuaq vil koste 17 mio. kr. en gang for alle i 2008
- en folkeflytning fra Narsarsuaq vil koste mindst 90 mio. kr. efter 2008. Der skal bygges nye boliger og institutioner, man må forvente en søgeledighedsperiode for den frisatte arbejdskraft i Narsarsuaq, og der skal udbetales boligsikring til tilflytterne. Boligbyggeri forventes afviklet i perioden 2006 - 2008 med en ny bydel i Qaqortoq.
- Som følge af omlægningen forventes det, at Sydgrønlands rejsende må imødesee yderligere stigende billetpriser hvad trafikken til og fra København angår. Det skønnes forsigtigt, at den årlige udgiftsstigning for rejsende i erhvervsøjemed og for tjenesterejsende vil andrage ca. 23.5 mio. kr.
- Værdien af den tabte arbejdstid på grund af rejsetidsforlængelser sættes forsigtigt til ca. 1.2 mio. kr. årligt.
- Turismen i Sydgrønland vil opleve et fald i efterspørgslen på turistrejser, og et heraf følgende fald i det offentliges skatteindtægter. Dette skønnes forsigtigt efter modregning af subsidier til erhvervet, at tabet vil være ca. 0.8 mio. kr. om året ved en nedgang i turismen på 250 personer.
- Lukning af Narsarsuaq er beregnet til et mindre samfundsøkonomisk tab på 2 mio. kr. årligt. I dette indgår ikke alene det driftsøkonomiske resultatet for Narsarsuaq. I den samfundsøkonomiske vurdering indgår også tabte skatteindtægter vedrørende løn, kost og logi og andre indtægter
- Indtægtssiden hvad Qaqortoq beregningen angår følger Landsstyreområdets seneste

redegørelse, hvor det forudsættes, at der hvert år vil være ca. 5.7 mio. kr i billetbesparelser på helikoptertrafik internt i Region Syd, besparelser på servicekontrakten svarende til ca. 8.8 mio. kr. årligt og årlige driftsoverskud på den nye lufthavn svarende til ca. 2.2 mio. kr. Hertil tilføjes provenu fra tilflyttere fra Narsarsuaq, der antages at have en søgeledighedsperiode på ca. ½ år.

Tilsvarende for Narsarsuaq baseres beregningen på følgende

- Renoveringsomkostningerne over en 25 årig periode andrager 190.6 mio kr eller ca. 7.6 mio årligt.
- Omkostningerne i 2001 vedrørende drift af lufthavnen inklusivt de samfundspålagte opgaver fordeles på lønomkostninger ca. 15.2 mio. kr., vareforbrug ca. 6.9 mio. kr., andre driftsomkostninger ca. 8.5 mio. kr. samt kost, logi og opgaver udenfor lufthavnen i bygden ca. 7.6 mio. kr. Disse omkostninger forudsættes konstante over renoveringsperioden.
- indtægterne hidrører fra forskellige typer salgsindtægter svarende til ca. 36 mio. kr. årligt
- det offentlige skatteindtægter over perioden fra det samlede Narsarsuaq andrager ca. 12 mio. kr. årligt.

Hvis vi sammenholder de to projekters indtægter og omkostninger over 25 år, og for hvert år beregner den værdi, der gælder i dag for fremtidige indtægter og omkostninger får vi et resultat som i denne tabel:

De samfundsøkonomiske konsekvenser af de to projekter for perioden 2003 - 2027
(mio. kr. nettonutidsværdi).

	Offentlige Besparelser/ Indtægter	Offentlige Omkostninger	Resultat
Qaqortoq alternativ:	192	483	-292
Narsarsuaq alternativ:	561	539	23

Tabellen viser, at den samfundsøkonomisk set bedste løsning er at bevare Narsarsuaq, fordi Qaqortoq projektet over de 25 år beregningen foretages opsamler et betydeligt samfundsøkonomisk underskud. Dette er oven i købet lavt sat på grund af forsigtige skøn og undervurderinger i forbindelse med anlægsoverslaget for Qaqortoq. Der kan derfor næppe være noget belæg for at hævde, at det vil være en god ide at gå videre med projektet.

Hvis vi ser på det makroøkonomiske perspektiv fremhæves det i rapporten

- at det økonomisk politiske råderum indskrænkes, hvis Grønland de kommende år kaster sig ud i alt for ambitiøse anlægsinvesteringer. Det er et spørgsmål, om hvad der fremmer en selvbåret økonomi mest? Investeringer af denne type eller alternativer i retning af

eksporterhvervsfremme, importerstøtning, uddannelse og forskning og opbygning af en afviklingsfond i forhold til statens udgifter vedrørende Grønland.

- at beskæftigelsesvirkningen ved anlægsinvesteringer i Qaqortoq og reinvesteringsinvesteringer i Narsarsuaq målt som både direkte og indirekte virkninger ganske vist er størst for Qaqortoq projektet, men at det må forventes at en stor del af de specialiserede anlægsopgaver vil blive udført af tilkaldt arbejdskraft. Renoveringsdelen for Narsarsuaq forventes gennemført af et lokalt entreprenørselskab og lokale firmaer.

- at den lange tilbagebetalingsperiode på 25 år reelt repræsenterer et finansieringsbehov på kort sigt, der kan betyde øget offentlig gældsætning med heraf følgende renteudgifter.

- at Qaqortoq projektet udgør en større belastning for betalingsbalancen end Narsarsuaq vil gøre det. Dette skyldes en større import, en forværring af turisme- og transportbalancens stilling, samt øgede renter, udbytter og lønninger ud af Grønland

Hvis den samlede målsætning er samfundsøkonomisk optimalitet, betalingsbalanceligevægt, omkostningsjustits hvad de offentlige kasser angår, samt en forøget økonomisk uafhængighed er der en del der taler for, at de oprindeligt anbefalede projekter fra Buch og Partners ApS er de mest realistiske. Det blev her anbefalet, enten at udbygge helikoptertrafikken og bevare status quo, eller at etablere minimalistiske landingsbaner i de tre sydgrønlandske byer, hvor sidstnævnte har den fordel, at man kan investere i etaper.

Indholdsfortegnelse:

Indledning	7
I:	
1. Tidligere trafikøkonomiske analyser for Sydgrønland	9
2. Den sydgrønlandske trafikstruktur	10
3. Metoden bag den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering	16
4. Anlæg og drift af en regional lufthavn i Qaqortoq	19
5. Drift og renoveringer af atlantlufthavnen i Narsarsuaq	23
6. Billetpriser regionalt og nationalt efter en hypotetisk lukning af Narsarsuaq	26
7. Udgifter forbundet med en folkeflytning.	29
8. Værdisættelse af tabt arbejdstid.	32
9. Konsekvenserne for turisterhvervet i Sydgrønland.	33
10. Resultatet af den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering.	36
II:	
11. Bloktilskudsdebatten i forsommeren 2002	37
12. Beskæftigelsesvirkninger og betalingsbalancebelastninger forbundet med de to projekter.	39
13. Det mikroøkonomiske perspektiv - monopol versus konkurrence	43
Bilag: Regneark med konsekvensskema	45

Indledning

I forbindelse med landstingets efterårssamling i 1999 blev det besluttet, at der i de kommende år skulle iværksættes et analysearbejde med henblik på, at få kortlagt betingelser, muligheder og konsekvenser af en fortsat udbygning af flytrafikken i Grønland. Der foreligger i denne forbindelse allerede en række bidrag til dette arbejde. Disse, samt en række primære kilder og interviews danner baggrund for analysen nedenfor, der er rekvireret af to sydgrønlandske kommuner Nanortalik og Narsaq. Landsstyreområdet for Boliger og Infrastruktur ønskede oprindeligt en udredning omkring lokalsamfundenes forventninger og planer, som blev gennemført af 'HS analyse' samt en trafikøkonomisk analyse, der blev udført af det danske firma 'Buch og Partners ApS'. Efterfølgende blev dette arbejde fulgt op af et trafikseminar i Nuuk for alle interessenter i marts 2002.¹

Den efterfølgende udvikling har imidlertid også med tydelighed demonstreret, at det omfattende materiale, der nu er etableret som en konsekvens af det igangsatte analysearbejde, ikke synes at få den tilsigtede konsekvens. Der er tilvejebragt nogle grundige udredninger og der forelå nogle anbefalinger og et begyndende beslutningsgrundlag, som kunne danne udgangspunkt for at træffe den optimale samfundsøkonomiske beslutning. Blandt en række alternativer forelå der i 2001 nogle omkostningseffektive løsninger baseret på en bevarelse af Narsarsuaq lufthavn og en videre udbygning gennem enten helikoptertrafikken eller gennem anlæggelse af minimallufthavne i en eller flere af de sydgrønlandske byer med henblik på beflyvning af små fly. Den seneste udvikling peger dog på, at man går i en anden retning end optimale løsninger.

I 2002 traf 'Air Greenland' en beslutning om at indkøbe et nyt fly (Airbus 330-200), der skal indsættes på Atlantruten via Kangerlussuaq i oktober. Dette flyindkøb har man ikke kunnet tage højde for i det analysearbejde, der foreligger, fordi disse planers effektivering var ukendte mens arbejdet stod på. Det kommer imidlertid til at gribe ind, hvad angår det tilvejebragte beslutningsgrundlag. Teknisk-operationelt set kan den nye Airbus nemlig ikke lande i Narsarsuaq, og med en afvikling af Grønlandsflys Boeing 757-200 mister Narsarsuaq pludselig sin betydning som for direkte beflyvning af Sydgrønland med større fly. Dette med mindre, at der åbnes op for en reel konkurrence på Atlantbeflyvningerne til og fra Grønland, og der åbnes op for forbindelser til Nordamerika. Med den valgte flytype, er der ikke taget hensyn til den eksisterende flytrafikale infrastruktur i Grønland - Airbussen vil kun kunne lande i Kangerlussuaq, og hermed er der risiko for, at der skabes en trafikal flaskehals.

I løbet af forsommeren dukkede der planer op for en række ambitiøse investeringsprojekter, der bla. omfatter udbygninger af de korte baner i Ilulissat og Nuuk til 1199 m.. Planerne indeholdt også et forslag om, *at lukke Narsarsuaq helt og lade det erstatte med en ny regional lufthavn i Qaqortoq på 1199 m., således at rejsende til og fra Region Syd fremover skal benytte Kangerlussuaq som 'hub'*. Man fremhævede i denne forbindelse, at det ville være *samfundsøkonomisk* mest optimalt, at vælge denne løsning, fordi man ville kunne spare nogle årlige mindre beløbsrammer på dels servicekontrakten vedrørende helikopterbeflyvning indenfor Region Syd, dels også kunne spare på de reinvesteringer, der er planlagt for Narsarsuaq de kommende år. Princippet i argumentationen går på, at man over en længere tilbagebetalingstid på 25 år kan akkumulere besparede renoveringsudgifter vedrørende

¹ Se HS analyse: 'Etablering af nye landingsbaner', Nuuk oktober, 2000. Buch og Partners: 'En trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland, juni 2001, og 'tillægsanalyse til en trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland' august 2001. Materiale fra trafikseminar, 2002.

Narsarsuaq, der så kan dække en del af finansieringsbehovene i forbindelse med en ny regional lufthavn i Qaqortoq. En række centrale forhold, der burde indgå i en samfundsøkonomisk vurdering har imidlertid overhovedet ikke været berørt i disse planer. Det drejer sig om de samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med en række følgeinvesteringer i Qaqortoq, det drejer sig om selve finansieringsomkostningerne på kort sigt af lufthavnen i Qaqortoq, det drejer sig om lukningen af en bygd, endvidere de forøgede omkostninger forbundet med fordyrede billetter til Danmarksrejser fra Sydgrønland, de tabte skatteindtægter på turisme i Region Syd samt værdien af den tabte arbejdstid for erhvervs- og tjenesterejsende. *Intuitivt vil de fleste nok allerede her kunne indse, at disse meget store omkostninger for samfundet vil veje tungere end de få fordele, man ensidigt har fremhævet i den offentlige debat.*

‘Air Greenland’ har naturligvis en driftsøkonomisk interesse i at få konsolideret sit monopol på de vigtigste ruter i Grønland og på Atlanttrafikken. I en pressemeddelelse udsendt af bestyrelsesformanden Peter Grønvold Samuelson d. 15/8 kunne man læse følgende:

*‘Boeing 757-236 anvendes indtil videre på Narsarsuaq-København. Som nuværende helårsprogram, dog ændres torsdag til søndag under højsommeren. Denne rute kan i højsommeren udvides med en mellemlanding på Island m.h.p islandsk sommerturisme til Sydgrønland. Boeing 757-236 anvendes tillige til charter. Andre anvendelsesmuligheder for flyet anvendes i øjeblikket. Airbus 330-200 anvendes som planlagt på Kangerlussuaq-København, dog kun fire dage om ugen året rundt, mandag, tirsdag, torsdag og fredag, og øges med onsdag, lørdag og søndag i højsommeren. Det er ikke den mest ideelle løsning for ‘Air Greenland’ idet den økonomisk set bedste løsning for selskabet ville være at der kun flyves over Atlanten mellem Kangerlussuaq og København og samtidigt indsætte ATR fly mellem Narsarsuaq og Kangerlussuaq. Men på nuværende tidspunkt har ‘Air Greenland’ altså valgt at beholde Kunuunnguaq (navnet på ‘Air Greenlands’ Boeing, GW). Men denne løsning skal ses på som midlertidig og være udfaset senest ultimo 2003, hvor Air greenland håber, at der til den tid er fundet en langsigtet politisk stillingtagen om Grønlands fremtidige trafikstruktur. Air Greenland har gentagne gange påpeget ønskeligheden i, at landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat forlænges til 1199 m, således at udskiftning af de forældede ‘Dash 7’ fly kan igangsættes med nyere og driftsøkonomisk set bedre flytyper. **Air Greenland ser også helst, at der anlægges en 1199 m. bane i Qaqortoq mod at banen i Narsarsuaq nedlægges (min fremhævelse, GW).***

Air Greenland har hermed gjort sig til ‘en medspiller’ i den trafikpolitiske beslutningsproces, hvor der synes at være et sammenfald mellem Landsstyreområdets udmeldinger og selskabets. I august 2002 fremkom landsstyreområdet med en trafikpolitisk redegørelse, der skulle blive et endeligt brud med det omfattende grundlag, der var tilvejebragt med de lige fremhævede analysearbejder. I denne redegørelse peges der ikke på tidligere fornuftige anbefalinger, men på en langt dyrere løsning, der ikke har været analyseret tidligere. Den dyrere løsning indebærer en lukning af Narsarsuaq, og en etablering af Qaqortoq alternativet. Redegørelsen lægger op til at ‘Air Greenland’ imødekommes både hvad bane-forlængelserne angår og hvad lukningen af Narsarsuaq angår.

Med herværende rapport vil jeg alene foretage en samfundsøkonomisk konsekvensvurdering på de to alternativer Narsarsuaq eller Qaqortoq. Der lægges således ikke vægt på driftsøkonomi-

misk optimalitet, da dette ikke er et samfundsanliggende efter at der indført 'konkurrence' i den grønlandske flytrafik i 2001. Vi vil både diskutere de to alternativer i forbindelse med omkostningseffektivitet (cost-effectiveness) og det samfundsøkonomiske overskud (cost-benefit). Yderligere vil vi inddrage det makroøkonomiske perspektiv, hvor investeringerne sammenholdes med statens udgifter vedrørende Grønland og bestræbelserne på at skabe en selvåret økonomi. I den makroøkonomiske sammenhæng vurderes også betalingsbalancebelastninger og beskæftigelsesvirkninger af de to projekter. Endelig diskuteres det mikroøkonomiske perspektiv og det samfundsøkonomiske velfærdstab, der kan opstå på grund af en fortsat styrkelse af 'Air Greenland's' absolutte monopol på de vigtigste flyruter.

1. Tidligere trafikøkonomiske analyser for Sydgrønland

Buch og Partner's omfattende og grundige trafikøkonomiske analyse for Sydgrønland opererede med følgende 13 modeller:

1. Bevarelse af Narsarsuaq lufthavn og fortsat brug af de gamle S-61 helikoptere (Basisalternativ)
2. Bevarelse af Narsarsuaq, etablering af minimalistiske lufthavne i Qaqortoq, Narsaq og Nanortalik. Beflyvning med D-228, DHC6 eller lignende
3. Bevarelse af Narsarsuaq, fortsat helikopter-beflyvning, men med en nye helikopter type, f.eks en 'Super Puma'.
4. Bevarelse af Narsarsuaq og anlæg en vej mellem Narsarsuaq, Qaqortoq, Narsaq. Nanortalik betjenes med en distrikts-helikopter.
5. Bevarelse af Narsarsuaq og anlæg af en vej mellem Narsarsuaq, Qaqortoq og Narsaq. Nanortalik får lufthavn og betjenes med en D-228 eller lignende.
6. Bevarelse af Narsarsuaq til Atlantflyvning. Regional lufthavn i Qaqortoq. DHC 7 flyvning mellem Narsarsuaq og Qaqortoq. Minimalistiske lufthavne i Nanortalik og Narsaq. Beflyvning med D-228, DHC 6 eller lignende.
7. Bevarelse af Narsarsuaq til Atlantflyvning. Regional lufthavn i Qaqortoq. DHC 7 beflyvning mellem Narsarsuaq og Qaqortoq. Helikopterbeflyvning i dag som til Narsaq og Nanortalik men med en nyere helikopter, f.eks 'Super Puma'
8. Bevarelse af Narsarsuaq til Atlantflyvning. Regional lufthavn i Qaqortoq. DHC 7 beflyvning mellem Narsarsuaq og Qaqortoq. Der bygges en vej mellem Qaqortoq og Narsaq. Nanortalik betjenes med en distriktshelikopter.
9. Bevarelse af Narsarsuaq til Atlantflyvning. Regional lufthavn i Qaqortoq. DHC 7 beflyvning mellem Narsarsuaq og Qaqortoq. Der bygges en vej mellem Qaqortoq og Narsaq. Nanortalik får en regional lufthavn.
10. Atlant- og regional lufthavn i Qaqortoq. Minimalistiske lufthavne i Narsaq og Nanortalik. Beflyvning med D-228, DHC 6 eller lignende.
11. Atlant- og regional lufthavn i Qaqortoq. Helikopterbeflyvning som i dag til Narsaq og Nanortalik, men med en nyere helikopter type, f.eks 'Super Puma'
12. Atlant og regional lufthavn i Qaqortoq. Der bygges en vej mellem Qaqortoq og Narsaq, Nanortalik betjenes med en distriktshelikopter.
13. Atlant og regional lufthavn i Qaqortoq. Der bygges en vej mellem Qaqortoq og Narsaq, Nanortalik får en minimalistisk lufthavn og betjenes med en D-228 eller lignende.

I en senere tillægsrapport tilføjedes et yderligere beslutningsalternativ, der inddrager opførelsen af en lufthavn i Paamiut i en samlet løsning for Region Syd. Baseret på en analyse af de totale anlægsinvesteringer for hvert, projekt, driftsinvesteringerne samt nogle driftsøkonomiske omkostninger for flyoperatøren nåede man frem til følgende konklusion og

anbefaling:¹

‘Set ud fra en trafikøkonomisk vurdering bør man beholde det nuværende system med Narsarsuaq som hovedlufthavn for international og regional beflyvning.

S-61'erne skal erstattes indenfor en kortere årrække. Totalt set vil det være mest økonomisk at fortsætte med helikopterbeflyvning, men med en nyere type, f.eks den foran omtalte ‘Super Puma’ eller en lignende type. Imidlertid vil kapitalomkostningerne være væsentligt højere end for de nuværende S-61'ere, hvilket betyder højere brugerbetaling eller større hjemmestyrebetaling gennem servicekontrakter.

Alternativt vil den næstbilligste være at anlægge 3 minimalistiske lufthavne i de tre største byer og betjene disse byer med små fly, f.eks Dornier 228. Dette vil dog betyde en forøgelse af totaludgifterne fra 60 mio. kr. til ca. 80 mio. kr på grund af investeringerne i de tre nye lufthavne, og der opnås ikke væsentlige forbedringer i regularitet, kapacitet og rejsetid.’

Vurderet ud fra bla. omkostningseffektivitet pegede man den gang på disse tre løsninger og det senere tillæg ændrer ikke på, at det enten er helikopterløsningen eller opførelse af minimalistiske lufthavne, der er de bedste løsninger. Alternativer der inkluderer vejinvesteringer eller etablering af en Atlantlufthavn i Qaqortoq er ikke realistiske alternativer, fordi der er tale om anlægsinvesteringer i milliardklassen, som den grønlandske økonomi ikke kan bære.² Hermed kan det også noteres, at ingen af de omkostningseffektive løsninger involverer en lukning af Narsarsuaq. Denne konklusion bakkes op af resultatet af denne rapport. Det billigste er en bevarelse af Narsarsuaq med enten en fortsat beflyvning indenfor region Syd med S 61'ere, ‘Super Puma’er’ eller en anden helikopter type eller på lidt længere sigt anlæggelsen af minimallufthavne i Qaqortoq, Narsaq, Nanortalik og Paamiut, hvor man har den fordel m.h.t sidstnævnte, at der kan foretages en etapeinddelt udbygning over en lang tidshorisont.

2. Den sydgrønlandske trafikstruktur

Narsarsuaq Lufthavn blev anlagt i 1941 af det amerikanske luftvåben og fungerede frem til 1958 som militærbase, hvorefter lufthavnen blev lukket. Med ‘Hans Hedtofts’ forlis blev en genåbning af lufthavnen aktuel, dels fordi en række tjenester øgede mulighederne for at bjærge mennesker i nød, dels også fordi lufthavnen var et velegnet udgangspunkt for is-rekognoscering. Hertil kom så lufthavnens betydning for lufttrafikken over Atlanten, der gælder endnu i dag. Transatlantiske flyvninger til Nordamerika går ind over Grønland, hvor lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq også skal ses som ‘nødlufthavne’. Der findes ikke mange alternative landingsmuligheder i forvejen for ruter mod de nordamerikanske destinationer. Udover Keflavik er der Kulusuk med en dårlig regularitet, de vestgrønlandske

¹ Buch og Partners: ‘En trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland, juni 2001, siderne 65 - 69.

² Som et kuriosum kan det nævnes, at både Nuuk og Ilulissat i den trafikøkonomiske debat har gjort gældende at begge (!) finder en 1199 m bane i de nævnte byer utilfredsstillende. Begge ønsker en Atlantlufthavn.

lufthavne og nogle canadiske lufthavne.

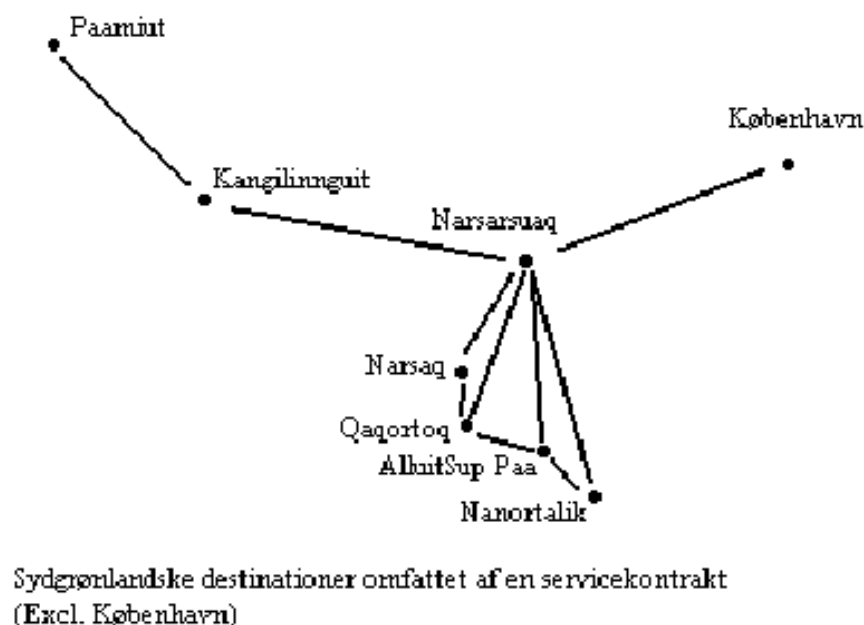
Narsuaq fungerer som en transitlufthavn, hvilket indebærer, at der skal være mulighed for hotelovernatninger for vejrfaste passagerer. Ydermere skal der være mulighed for nødindkvarteringer i forbindelse med uforudsete landinger på grund af tekniske eller andre vanskeligheder. Narsarsuaq er derfor vigtig i det internationale trafiksamarbejde, netop fordi den er en 'alternativlufthavn'.

Med til driften af Narsarsuaq hører også, at 'færefly' lander med betaling af afgifter og indkøb af 'fuel' som indtægtskilder for lufthavnen. Landes der udenfor normal arbejdstid betales der en højere pris for brændstof. Efter d. 11/9 2001 har lufthavnen været alternativlufthavn for ca. et fly pr. nat, hvor der betales for forskellige tjenesteydelser i forbindelse med dette.

Samlet kan det konstateres, at nogle af disse funktioner næppe ville kunne bevares i tilfælde af at man etablerer en alternativ regional lufthavn i Qaqortoq og lukker Narsarsuaq.

Udover de internationale funktioner er Narsarsuaq et knudepunkt for den interne trafik i Region Syd og naturligvis for trafikken ind og ud af regionen. Den sydgrønlandske trafikstruktur fremgår af figur 1, der m.h.t passagertællinger bakkес op af tabel 1 nedenfor.

Figur 1: Det eksisterende rutenet i Sydgrønland



I tabel 1 som er baseret på 'On-off' statistikken kan vi se passagerfrekvenserne fra de lufthavne der er forbundet med Narsarsuaq i figur 1.

Tabel 1: On-off statistik for Sydgrønland (inkl. København og Keflavik).*

(til resten af Grønland, Kastrup og Keflavik)						
Passagerer						
Fra:	1999	Andel %	2000	Andel %	2001	andel %
Paamiut	919	6.7%	892	6.5%	617	5.8%
Kangilinnguit	312	2.3%	310	2.3%	172	1.6%
Qaqortoq	6452	47.3%	5979	43.7%	5121	48.2%
Nanortalik	2426	17.8%	2479	18.1%	1814	17.1%
Narsaq	3535	25.9%	3308	24.2%	2589	24.2%
Alluitsup Paa**	0	0	702	5.1%***	328	3.1%
Total	13644		13670		10625	
(Fra resten af Grønland, Kastrup og Keflavik)						
	1999	Andel %	2000	Andel %	2001	andel %
Passagerer						
Til:****						
Paamiut	746	5.3%	816	5.6%	512	4.7%
Kangilinnguit	305	2.2%	338	2.3%	196	1.8%
Qaqortoq	7539	53.7%	7168	49.3%	5857	53.4%
Nanortalik	2228	15.9%	2056	14.1%	1662	15.1%
Narsaq	3232	23.0%	2931	20.2%	2308	21.0%
Alluitsup Paa	0	0	1228	8.4%	456	4.0%
Total	14050		14537		10975	

* On-off Statistikken inkluderer ikke SAS's beflyvning af Grønland. Mittarfeqarfiits data for afrejsende passagerer fra samme heliporte korresponderer ikke med 'Air Greenlands tal', hvilket antyder forskellige opgørelsesmetoder, der måske kan skyldes at rejsende, der skal videre til Danmark med SAS ikke indgår i 'Air Greenlands' passagertællinger fra/til de sydgrønlandske heliporte? On-off statistikken inkluderer endvidere ikke helikopterbeflyvning af yderdistrikterne.

** Beflyvning fra 2000

*** Unøjagtigheder skyldes afrundede tal

**** De tre største byer målt ved ankomne passagerer dette år giver i alt 12999 passagerer. Qaqortoqs andel heraf er 58%.

(Kilde: Bilagsmateriale til kapitel 6 i årbøgerne fra Grønlands Statistik 2000 og 2002)

Tabellen skal læses på følgende måde. Hvis man f.eks tager Qaqortoq i den øverste halvdel fortæller denne at 5121 passagerer rejste fra Qaqortoq i 2001 til en destination i resten af Grønland, til Keflavik eller til Kastrup. I den nederste halvdel ser vi, at 5857 passagerer samme år rejste fra en destination i resten af Grønland eller de to udenrigsdestinationer til Qaqortoq. Dette er princippet i tabellen, men ikke helt præcist udtrykt alligevel, fordi der er nogle passagerer der rejser ud og hjem samme dag - altså fra Qaqortoq og til Qaqortoq. Disse indgår også i den samlede tælling. Når 'til' og 'fra' rejser ikke stemmer, kan det skyldes, at nogle ikke foretager en rejse tur/retur, men flyver på enkeltbillet.

Passagertællinger har tidligere været brugt i argumentationen for at anlægge en regional lufthavn i Qaqortoq og i denne sammenhæng bruges besparelser på den servicekontrakt, der gælder for Sydgrønland flittigt. Ruten Qaqortoq-Narsarsuaq t/r vil forsvinde i forbindelse med en nedlæggelse af Narsarsuaq. Figur 2 forsøger at opstille et alternativt rutenet i tilfælde af en lukning af Narsarsuaq. Sammenholdt med figur 1 ses det i figuren, at denne rute og de andre destinationer til og fra Narsarsuaq også forsvinder, for at blive erstattet med forbindelser til og fra Qaqortoq.

Figur 2: Muligt fremtidigt rutenet.



Nok så vigtigt er imidlertid også, at Region Syds rejsende til Danmark og fra Danmark til Region Syd får en væsentlig længere rejstid, fordi man nu skal rejse over Kangerlussuaq. Da der næppe kan argumenteres for at en ny rute Kangerlussuaq-Qaqortoq t/r ikke skulle være en del af det man fra 2001 kalder 'konkurrence området' er der en del der taler for, at den totale billetpris til Kastrup t/r vil stige væsentligt. Vi skal vurdere dette nedenfor. Vi ser i figur 2 bort fra en rute med større fly til og fra Keflavik som alternativ, dels fordi vi allerede har set, at dette nu modarbejdes af både landsstyreområdet og 'Air Greenland', dels også fordi ordinære billetter for erhvervs- og tjenesterejsende alligevel vil blive for dyre.

På et møde dette forår med deltagelse af de sydgrønlandske kommuner, lokale aktører i Narsarsuaq og landstyreområdet for boliger og infrastruktur fremlagde man fra direktoratets side en række tal, dels med udgangspunkt i On-off statistikken for ankomster til de tre største byer i 1999, dels også med udgangspunkt i direktoratets egne oplysninger om den interne beflyvning af Region Syd i 2001 (se fodnote til tabel 1). Af sidstnævnte fremgår det, at distriktsbeflyvningen (helistops i bygder) omfatter 201 passagerer og ruteflyvningen i alt omfatter 28133 passagerer, hvilket er lidt højere end de tal, der fremgår af On-off statistikken for 2001¹. Når Qaqortoq tages ud af beregningen af servicekontrakten, skulle der angiveligt

¹ En sammen tælling af passagerer fra lufthavnene, til lufthavnene og i alt for distriktsbeflyvningen kan ikke

kunne spares en del på denne, fordi der netop er så mange rejsende til og fra byen.

I september 2002 offentliggjorde direktoratet i en pressemeddelelse samtlige servicekontrakters omfang og indhold sammen med de passagertællinger direktoratet bruger.² Af dette fremgår de nævnte passagertal samt oplysninger om den kostægte billetpris i 2001 for Region Syd, der sættes til 1112 kr. Fordelingen mellem kundens betaling og tilskuddet fra landskassen sættes til henholdsvis 431 kr og 681 kr. Samlet udgør Hjemmestyrets subsidie til primært 'Air Greenland' for Region Syd 1.7 mio. kr til distriktsbeflyvningen og 23.4 mio. kr til rutebeflyvningen. I landstyreområdets trafikredegørelse for 2002 hævdes det, at tallet for rutebeflyvningen endda bliver endnu større, idet man nu siger, at det koster landskassen 26.1 mio kr at yde subsidier til rutebeflyvningen?

Det lykkedes ikke på ovennævnte møde for de sydgrønlandske kommuner, at nå til klarhed over, hvordan man beregner den meget omtalte besparelse på Region Syds servicekontrakter, og den senere udsendte pressemeddelelse skaber ikke yderligere klarhed. På det her omtalte møde i Sydgrønland spurgte tilhørerne til, hvordan man beregner de meget omtalte besparelser uden, at man fik et klart svar. Hvis man ser indenfor en eksisterende kontrakt vil der nemlig være både indtægter (431 kr pr passager) og tilskud (681 kr pr passager). Dette vil indebære, at der ganske vist vil være en samfundsøkonomisk besparelse på servicekontrakten, men at der også vil være et tab som følge af bortfald af kundens egenbetaling pr. billet. Da Qaqortoq har den største ind- og fraflyvning må dette påvirke beregningen. Dette indebærer som antydnet ovenfor, at vi forudsætter, at en ny rute Kangerlussuaq-Qaqortoq rubriceres indenfor konkurrenceområderne, altså de ruter der ikke modtager tilskud. Og hvis det hidtil har været sådan, at indtægterne på en billet i Region Syd *også* er med til at holde billetprisen nede, vil dette rejse spørgsmålet, om ikke en lavere kabinefaktor for passagerflyvningerne mellem de øvrige sydgrønlandske destinationer alt andet lige i virkeligheden kan øge behovet for subsidier for i det mindste at ramme et 'break even' punkt - altså der hvor indtægter (inkl. Subsidier) netop modsvares af omkostningerne?

Der kan med det hidtil fremlagte materiale omkring passagergrundlag og mulige besparelser på hjemmestyrets udgifter til servicekontrakterne ikke siges at være tilvejebragt et gennemsigtigt eller klart beslutningsgrundlag. Beregningerne kan ikke valideres, fordi det kun er resultaterne, der er blevet præsenteret for offentligheden.³ *Man kan derfor heller ikke gennemskue, hvor stor besparelsen er. Følgelig, er der omkring dette er skabt et utilfredsstillende beslutningsgrundlag for de politiske beslutningstagere. Som det vil fremgå af nedenstående afsnit omkring ændrede billetpriser vil vi alligevel bruge de tal direktoratet opererer med i en samfundsøkonomisk konsekvensberegning med den reservation, at det ikke er muligt at efterprøve de beregningsresultater, man opererer med.*

Et andet væsentligt punkt i sammenligninger mellem de forskellige destinationer, der indgår i Region Syds flytrafikstruktur går på *regulariteten*. Denne siger noget om vejrets indvirkning på beflyvningen af forskellige destinationer. Manglende regularitet i beflyvningen indebærer dels samfundsøkonomiske tab som følge af tabt arbejdstid, dels også et stort svind i fordærvelige

addere til 28133+201 eller 28334. Sammentælling af denne statistik giver kun 10625+10975+201 eller 21801. De til rådighed værende statistiske oplysninger fra GS, direktoratet og måske 'Air Greenland' harmonerer ikke?

² Se [Http://www.atagu.gl/debat/indlaeg/2002/2002090202.htm](http://www.atagu.gl/debat/indlaeg/2002/2002090202.htm)

³ Landsstyreområdets redegørelse indeholder ikke bilagsmateriale, der kan validere beregningsresultaterne.

varer, der transporteres via lufttrafikken.⁴ Endvidere kan en lav regularitet marginalisere visse regioner og yderdistrikter når det kommer til erhvervsudvikling, konferencer og turisme, ligesom det kan have indvirkning på mulighederne for at foretage effektive evakueringer af patienter. Regulariteten vil stige, når man går fra helikopterbeflyvning til beflyvning med fastvingede fly. Det interessante ved en sammenligning mellem Qaqortoqs og Narsarsuaq går derfor dels på dette, men naturligvis også og mere væsentligt i et fremtidsperspektiv, dels på spørgsmålet om en etablering af en lufthavn for fastvingede fly forbedrer regulariteten sammenlignet med ankomster og afgange for samme flytype til Narsarsuaq?

I forbindelse med undersøgelser af forskellige lokaliseringer for en lufthavn ved Qaortoq undersøgte man flere steder indtil man endte med to alternativer. Det bemærkelsesværdige her er, at ingen af disse steder har en højere regularitet end Narsarsuaq:

‘Cowi har undersøgt de to lokaliteters topografi og sammenlignet placeringen med den nuværende lufthavn i Narsarsuaq. Sammenfattende konkluderer konsulentfirmaet, at hverken placering e-e eller placering g-g vil have en regularitet, der tilnærmelsesvis er på højde med regulariteten i Narsarsuaq. For begge placeringers vedkommende vil regulariteten være omkring de 82-83%, selv uden der er taget højde for eventuel turbulens på grund af den høje beliggenhed. Til sammenligning er regulariteten i Narsarsuaq på Narsarsuaq på 95%.

M.h.t. Rejsetidsbesparelser eller rejsetidsforlængelser bør disse være en del af en samfundsøkonomisk konsekvensvurdering, fordi erhvervs- og tjenesterejsende taber arbejdstid ved flyforsinkelser og rejsetidsforlængelser generelt. En dårligere regularitet for Qaqortoq vil derfor alt andet lige øge samfundets omkostninger forbundet med at flytte lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq, hvad indenrigstrafikken for fastvingefly angår. Vi skal vende tilbage til dette nedenfor i forbindelse med bestemmelsen af en skyggepris for en tabt arbejdstime for erhvervs- og tjenesterejsende.

3. Metoden bag den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering

Indledningsvis skal det kort præciseres, at formålet med en samfundsøkonomisk konsekvensvurdering generelt er det, at yde et bidrag til et forbedret beslutningsgrundlag for de politiske beslutningstagere. Heri ligger alene den grundlæggende problemstilling gemt, at det, der ‘kan betale sig for samfundet’, også er det, der enten minimerer samfundets omkostninger (cost effectiveness analyse), eller det der maksimerer det samfundsøkonomiske overskud (cost-benefit analyse).⁵ Følgelig drejer denne rapport sig om blandt andet dette spørgsmål - når vi sammenligner de to alternativer

- bevarelse af Narsarsuaq lufthavn som Atlant- og regional lufthavn
- etableringen af en ny regional lufthavn i Qaqortoq og nedlæggelse af Narsarsuaq som både

⁴ HS analyse: ‘Etablering af nye landingsbaner - en undersøgelse af lokale ønsker og forventninger til etablering af nye eller forlængelse af eksisterende landingsbaner til fastvingede fly.

⁵ I det følgende anvendes en række kilder. Se Finansministeriet: ‘Vejledning i udarbejdelse af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger’, København 1999 (lagt ud på internettet, se <http://www.fm.dk/visPublikationer.asp?artikelID=1090>). Endvidere Jørgen Kristiansen: Projektvurdering - begrænsninger og muligheder på transportområdet, Aalborg Universitetsforlag, 1989. Se endelig Gorm Winther: ‘Samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger i forbindelse med minedrift i Grønland’, Nuna Minerals, august 2001.

regional- og Atlantlufthavn

I nogle tilfælde er det sådan, at det, der er driftsøkonomisk rentabelt ikke er det for samfundet. I andre tilfælde kan det være sådan at det, der regionaløkonomisk fordelagtigt ikke er det for samfundet. Og endelig kan det være sådan - indenfor en region - at det der er fordelagtigt samfundsøkonomisk set for en del af regionen ikke er det for de øvrige dele af regionen.

Definitionerne bag de to metoder kan præsenteres på følgende vis:

Omkostningseffektivitet (Cost effectiveness analyse) bruges ofte, hvor det er svært at værdisætte de økonomiske fordele af et offentligt investeringsprojekt. Dette er ikke tilfældet hvad de to alternativer ovenfor angår. Når man bruger denne metode analyserer man omkostningerne i forhold til en givet økonomisk-politisk målsætning, f.eks omkostningerne pr. reddet liv i forbindelser med flere typer autoværn på en vej eller omkostninger pr. person, der får en given behandling af sundhedsvæsenet. I de to trafikpolitiske alternativer her vil det typisk være besparelser på omkostningssiden, der fokuseres på, hvad vi da også har hørt til rigelighed i debatten om en eventuel lukning af Narsarsuaq. Kan samfundet spare noget ved dette i forhold til driften af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit, og hvor meget kan der spares på servicekontrakten for Region Syd.

Det samfundsøkonomiske overskud (Cost Benefit analyse) bruges ofte til at se på om et konkret projekt på lang sigt vil kunne give et overskud målt på den ene side som forskellen mellem en række skønnede og en række regnskabsmæssige offentlige indtægter og på den anden side en række offentlige omkostninger. M.h.t denne analysemetode er der ofte behov for at værdisætte en række forhold, som ikke afsættes på et marked. Dele af projektet, f.eks miljøkonsekvenser ('røg, støj og møg'), sparet rejsetid, sparede liv og færre arbejdsulykker etc. skal også værdisættes og indgå i beregningen. Denne type skøn gør sig kun delvist gældende i herværende fremstilling i forbindelse med værdien af den arbejdstid, der tabes som følge af en nedlægning af Narsarsuaq. De tal vi anvender baserer sig på enten regnskabstal, budgetoverslag eller der foretages skøn på grundlag af den til rådighed værende statistik på området fra Grønlands Statistik.

I forbindelse med begge metoder anvendes nettonuværdimetoden som er en tilbagediskontering af omkostninger og fordele for et investeringsprojekt over dets levetid. Ifølge denne metode er et projekt altid acceptabelt hvis nettonuværdien er større end 0. Nettonuværdimetoden beskrives som

$$NNV = \sum_{t=0}^T \frac{B_t - C_t}{(1+i)^t}$$

Hvor B'erne er en total økonomisk opgørelse af de totale fordele (indtægter, besparelser), C'erne de totale omkostninger, i en kalkulationsrente og t slutåret for projektets levetid. I de her foretagne beregninger på de to lufthavne indebærer B'erne henholdsvis de offentlige besparelser og indtægter ved projekterne, mens C'erne omfatter omkostningerne.

Med en kalkulationsrente på 7% og en anlægslevetid på 25 år beregnes nettonutidsværdien som

$$NNV = \left[\frac{B1}{(1.07)} + \frac{B2}{(1.07)^2} + \dots + \frac{B25}{(1.07)^{25}} \right] - \left[\frac{C1}{(1.07)} + \frac{C2}{(1.07)^2} + \dots + \frac{C25}{(1.07)^{25}} \right]$$

Eller

$$NNV = \left[\frac{1}{(1.07)} B_1 + \frac{1}{(1.07)^2} B_2 + \dots + \frac{1}{(1.07)^{25}} B_{25} \right] - \left[\frac{1}{(1.07)} C_1 + \frac{1}{(1.07)^2} C_2 + \dots + \frac{1}{(1.07)^{25}} C_{25} \right]$$

hvor skrotværdien det 25. år sættes til 0.

Tabel 2: Konsekvensskema for en sammenligning af de to beslutningsalternativer.

2003 2004 2005 2006 2007 2008 2027

Qaqortoq alternativ:

Omkostninger:

Anlæg af lufthavnen
 Anlæggelse af lufthavnsvej
 Ekstra elværk (nødstrøm)
 Hotelfaciliteter
 Lukning af Narsarsuaq
 Billetfordyrelser (Fastvingefly)
 Tabt arbejdstid for rejsende
 Tab for turisterhvervene
 Bolig & institutionsbyggeri
 Containerflytning
 Takstmæssig hjælp
 Varig hjælp
 Boligsikring
 Mobilitetsfremme
 Samfundsøkonomisk overskud
 Narsarsuaq

Besparelser og indtægter:

Billetbesparelser (helikopter)
 Servicekontrakt for Sydgrønland
 Provenu fra tilflyttere

Narsarsuaq alternativ:

Omkostninger:

Renoveringer
 Lønomkostninger
 Kost & logi
 Anden drift

Besparelser og indtægter:

Drift af lufthavn
 Skatteprovenu (løn)*
 Skatteprovenu kost & logi
 Andre skatteindtægter

* Kun de ansatte ved lufthavnsvæsnet

Brøkerne i den sidste ligning udtrykker hermed nutidsværdier af en krone over perioden, hvilket skal bruges til beregningen i et regneark for hvert år vi omregner de samlede indtægter (B'erne) og de samlede omkostninger (C'erne) til nutidsværdier. Disse værdier indtastes i et konsekvensskema (tabel 2) for de to beslutningsalternativer.⁶

Den valgte kalkulationsrente på 7% dækker over at projektet omfatter mere end 20 år.⁷

Indtastningen af data sker herefter år for år for de enkelte omkostnings- og indtægtskategorier. Efter beregning af de totale indtægter og besparelser og de totale omkostninger for hvert år indtil 2027 omregnes disse til nutidsværdier, og det hele kan efterfølgende beregnes som vist ovenfor.

Vi kunne efterfølgende lave et fordelingsskema for at analysere byrdefordelingen mellem landskassen, sydgrønlandske kommunekasser og den nettostyrede offentlige virksomhed Mittefeqarfiit. Vi vil dog i denne rapport undlade at foretage denne analyse, men senere udregninger vil kunne klarlægge byrdefordelingen også.

4. Anlæg og drift af en regional lufthavn i Qaqortoq.

Vi har allerede antydnet, at de tal der forudsættes sparet i 'Redegørelse om den fremtidige flytrafikstruktur i Grønland' fra Landsstyreområdet for Boliger og Infrastruktur ikke kan valideres ud fra det foreliggende kildemateriale. Vi har med den denne reservation 'in mente' alligevel medtaget tallene i den samfundsøkonomiske konsekvensberegning, der præsenteres nedenfor i denne rapport. Tilsvarende vil vi med undtagelse af en enkelt korrektion medtage nogle af de anvendte data for anlægs- og driftsinvesteringer i forbindelse med en eventuel ny lufthavn i Qaqortoq.

I bilagene til redegørelsen forudsættes det, at der leveres en nøglefærdig lufthavn i Qaqortoq med en landingsbane på 1199 m.⁸ Denne bane er for kort til at kunne tage trafik uden mellemlanding over Atlanten, ligesom det fortsat er et åbent spørgsmål, hvilke flytyper rettet mod kortere distancer, der kan lande fra Canada og Island. Fra pilotside fremhæves det at beflyvning med ATR fly ikke ville kunne bruges med mindre der flyves med en lavere kabinefaktor.⁹ Dette vil sikkert fordyre billetterne yderligere og det vil forringe sikkerheden, fordi Kulusuk er den nærmeste alternativlufthavn. Andre flytyper kan naturligvis tænkes,

⁶ Se Finansministeriet: 'Vejledning i udarbejdelse af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger', København 1999. siderne 20 - 22.

⁷ Se Finansministeriet: 'Vejledning i udarbejdelse af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger', København 1999. siderne 35 - 36, samt bilag C til denne kilde. Det skønnes at alle projekter skal benytte en kalkulationsrente på 6%, men at projekter over 20 år kan bruge rentefoden 7, og hermed undlade at beregne et skatteforvriddningstab, som ellers skulle beregnes hvis vi brugte den lavere rentefod på 6. Om et sådan kan opstå i grønlandske sammenhænge vides ikke, det kan imidlertid ikke udelukkes jvfr. vores diskussion af tilbagebetalingsperioden, at et stigende skattetryk og måske en større progression i beskatningen vil kunne skabe disse effekter?

⁸ Se 'Redegørelse om den fremtidige trafikstruktur i Grønland', Landstyreområdet for Boliger og Infrastruktur, august 2002, siderne 9- 19 og medfølgende bilag 1 siderne 1 - 5

⁹ Kabinefaktoren måler kapacitetsudnyttelsen af et fly. Antallet af udbudte sædekilometer sættes i forhold til antallet af solgte sædekilometer. Antallet af sædekilometer fås ved at gange passagertallet med den gennemsnitlige udbudte rejsestrækning på ruten. Se Statistisk årbog, Grønlands Statistik, 2002, side 164-65.

herunder mindre jetfly, men disse fly vil indebære, at det bliver Icelandair eller Atlantic Airways, der skal beflyve Sydgrønland. Som landsstyreområdet bemærker det vil dette lede til stigende billetpriser også.

Narsarsuaq forudsættes helt lukket og nedlagt, og erstattet med Kangerlussuaq som 'hub'. Det bemærkes i redegørelsen, at der ikke skal etableres en heliport i Narsarsuaq eller et helistop i fåreholderbygden Qassiarsuk, der ligger på den modsatte side af fjorden, der støder til Narsarsuaq. Qassiarsukkerne sejler om sommeren over til Narsarsuaq og om vinteren kører man på snescooter - en lukning af Narsarsuaq vil indebære at bygden alene skal klare sig med sejlads om sommeren og i øvrigt vil få længere afstande til nærmeste flytransport. Det må undre at denne bygd, der trods alt bidrager til den samfundsøkonomiske værditilvækst skal have så meget ringere vilkår end andre bygder? *På længere sigt vil der som i andre bygder være behov for et helistop, men dette indgår ikke i landsstyreområdets konsekvensberegning, hvilket fører til en undervurdering af anlægsinvesteringerne forbundet med at lukke Narsarsuaq.* Et andet punkt der ikke diskuteres i landsstyreområdets redegørelse går på redningshelikopter-tjeneste i Region Syd. Mens de øvrige regioner forventes serviceret af S-61ere i forbindelse med redningstjeneste foreligger der åbenbart ikke nogle planer for Region Syd. *Driften af aktiviteter forbundet med redningsaktioner varetages i dag fra Narsarsuaq, men landstyreområdet har ikke i sine bemærkninger til Qaqortoqoverslaget medtaget redningstjenesten?*

Med i vurderingen skal naturligvis det, at Mittarfik Narsarsuaq også varetager nogle samfundspålagte opgaver udenfor lufthavnsregi, hvor der tænkes på drift af bygdemæssige funktioner som brandvæsen, veje, snerydning, el-forsyning samt dækning af udgifter til medarbejderes kost og logi etc.. Disse opgaver er naturligvis en omkostning, som er specifik for Narsarsuaq, hvilket samfundsøkonomisk set ville være en mindre besparelse i tilfælde af Narsarsuaqs eventuelle lukning. Disse udgifter er også en central del af landsstyreområdets argumentation for at man skal gå videre med at vurdere en eventuel lukning af Narsarsuaq.

Der er dog i denne forbindelse en væsentlig reservation, der for det første går på dækning af kost og logi for de ansatte og for det andet på driftsunderskuddet for Narsarsuaq (inkl. Samfundspålagte opgaver). Som det vil fremgå nedenfor i afsnittet om Narsarsuaqs drifts- og renoveringsudgifter er kost- og logi en skattepligtig indkomst for den ansatte, som provenumæssigt går i henholdsvis landskassen og Narsaqs kommunekasse. Dette provenu tabes ved en lukning af Narsarsuaq, og man kan derfor kun tale om en nettobesparelse. *Det fremgår ikke af landstyreredegørelsen om man har husket at modregne dette provenutab? Jeg har i mine beregninger medtaget landsstyreområdets vurdering af et potentielt driftsresultat på 2.2 mio. kr årligt i 19 år for et Mittarfik Qaqortoq.* M.h.t. driften af henholdsvis Narsarsuaq og et eventuelt fremtidigt Mittarfik Qaqortoq blander landsstyreområdet for det andet driftsøkonomiske opstillinger sammen med samfundsøkonomiske. Det er bekræftet af Mittarfeqarfiit, at en sammenligning mellem Narsarsuaqs årsregnskab for 2001 (inkl. samfundspålagte opgaver) og et estimat for et tilsvarende Qaqortoq regskab vil vise en besparelse på driften på ca. 4.1 mio. kr. årligt. Men her er det ikke nok at medtage de bogførte samlede indtægter, som samfundsøkonomiske indtægter. I Narsarsuaqs regnskab for 2001 indgår ikke alene kost og logi til de ansatte. Samtlige lønninger både i forbindelse med selve lufthavnen og i forbindelse med de samfundspålagte opgaver vedrørende bygden indgår også. *Af både kost og logi, de totale lønomkostninger og sikkert også andre provenu-kilder modtager landskassen og Narsaq kommunekasse hvert år ifølge lokale kilder 12 mio. kr. i skatteprovenu. Disse skal ikke med i den driftsøkonomiske beregning, men de skal med i den samfundsøkonomiske, fordi dele af de omkostninger, der omfatter løn, kost og logi går tilbage i en offentlig kasse igen. Jeg har derfor medregnet dette skatteprovenu for Narsarsuaq alternativet over hele perioden og for Qaqortoq*

alternativet fra det år en lufthavn forventes at kunne tages i brug.

M.h.t den provenu-forøgelse, der følger med en folkeflytning fra Narsarsuaq til Qaqortoq har jeg i konsekvensvurderingen skønnet, at der vil være en søgeledighedsperiode for de, der flytter på mindre end et år. Dette er en optimistisk antagelse, der sikkert overvurderer situationen, og den hviler på at der etableres et 'Lille Narsarsuaq' i Qaqortoq.¹⁰
En tvivlsom antagelse i landsstyreområdets redegørelse er følgende:

'Det forudsættes, at Mittarfeqarfiits medarbejdere selv anskaffer boliger eller får boliger i den offentlige boligpulje i Qaqortoq. Dette betyder, at Mittarfeqarfiits ikke som i Narsarsuaq skal stille boliger og logi til rådighed for medarbejderne med deraf følgende omkostninger for Mittarfeqarfiit'

Der er allerede en boligkø i Qaqortoq og andre sydgrønlandske byer. Derfor må det naturligvis med i en samfundsøkonomisk konsekvensvurdering, at der skal opføres nye boliger i et fremtidig 'Lille Narsarsuaq'. Jeg har nedenfor gennemgået disse udgifter i et afsnit om udgifterne forbundet med en folkeflytning, og det skønnes *forsigtigt*, at det vil koste samfundet mellem 90 og 100 mio. kr. at substituere den nuværende boligmasse i Narsarsuaq med en ny bydel i Qaqortoq. At vi i en beregning foretaget på grundlag af et minimalt antal kvadratmeter pr. bolig forudsætter, at byggeriet lægges i Qaqortoq har samfundsøkonomisk set mindre betydning. Fordelingsmæssigt set har koncentrationen naturligvis betydning, fordi kommunen i forbindelse med forskellige typer boligfinansiering skal være med til at betale regningen. Ved en koncentration, som beskrevet her, skal Qaqortoq med andre ord være med i en del af byrdefordelingen ved det offentlige boligbyggeri, der fortsat bærer langt den største del af boligforsyningen i Grønland. Hvad samfundet samlet skal betale i tilfælde af flytning i form af nybyggeri, institutionsbyggeri, overførselsindkomster i forbindelse med søgeledighed, boligsikring, mobilitetfremme og flytteudgifter lader sig imidlertid estimere? *Nedenfor har jeg modsat landsstyreområdet medtaget disse udgifter i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering*

Det forudsættes at en lufthavn i Qaqortoq nogenlunde skal varetage de samme funktioner som i dag varetages i Narsarsuaq, *hvor man dog undlader en væsentlig funktion, nemlig driften af hotellet?* Hotellet er i dag en del af en transitlufthavns funktioner, hvilket indebærer, at der skal være faciliteter til et større antal passagerer, der ligger 'vejrfaste' i lufthavnen. En lufthavn i Qaqortoq har naturligvis ikke samme status i og med, der kun er tale om en lille regional lufthavn. Men hvis vi husker, at Qaqortoq har en dårligere regularitet end Narsarsuaq, vil der også være et behov for en udvidelse af hoteldriften i byen? Det kan ikke udelukkes, at det private initiativ i byen vil være interesseret i at investere i en udvidet hoteldrift, men det kan desværre heller ikke udelukkes, at dette som i så mange andre tilfælde i Grønland er en aktivitet, der mindst kræver en delvis offentlig medvirken. Et delvist hjemmestyreejet hotel i Qaqortoq vil sikkert kræve offentlige tilskud til driften, ligesom der vil være behov for offentlige anlægsinvesteringer. *Ingen af disse indgår i landsstyreområdets overvejelser.*¹¹

¹⁰ Lukningen af kulminebyen Qullissat i 70'erne og tvangsforflytningen af dens ca. 1200 indbyggere står som et symbol på den danske koncentrationspolitik i 60'erne. I kølvandet på lukningen, som man retfærdiggjorde med at byen ikke var 'rentabel' flyttede man befolkningen til byer der var ligeså 'urentable' som Qullissat. En del blev overflyttet til Ilulissat, hvor man opførte en hel bydel i form af etagebyggeri, der går under navnet 'Lille Qullissat'. Se Jens Dahl: 'Arktisk selvstyre', side 43 og siderne 51-53.

¹¹ I den samfundsøkonomiske konsekvensberegning jeg foretager nedenfor ses der bort fra drifts- og anlægsudgifter forbundet med udvidede hotelfaciliteter i Qaqortoq. Dette leder naturligvis til at vi undervurderer de samfundsøkonomiske omkostninger.

Hermed er vi kommet til anlægsinvesteringen i selve lufthavnen, hvor landsstyreområdet fremhæver følgende:

‘På anlægssiden vurderes etableringen af Qaqortoq lufthavn at ville koste 200-250 mio. kr (indgår i den samfundsøkonomiske konsekvensberegning). En sådan investering skal ses i forhold til, at Narsarsuaq står overfor, at skulle renoveres for 191 mio. kr de næste 20-25 år (indgår i den samfundsøkonomiske konsekvensberegning). Det skal i denne forbindelse bemærkes, at en nedlukning af Mittarfik Narsarsuaq netto forventes, at ville koste 7 mio. kr (indgår i den samfundsøkonomiske beregning). Besparelsen på den allerede igangsatte banerenovering vil ifølge Mittarfeqarfiit ikke kunne fortrænges i fuldt omfang frem til en eventuel ibrugtagning af en lufthavn i Qaqortoq. Dette gælder også for nogle andre mindre renoveringsarbejder, som vil være nødvendige at foretage, såfremt lufthavnen skal kunne holdes i forsvarlig drift frem til det tidspunkt, hvor en lufthavn i Qaqortoq tidligst vil kunne tages i brug. Således forventes det, at Mittarfik Narsarsuaq i perioden 2003 til 2006 vil koste 5 mio. kr. årligt i renoveringsudgifter (Indgår i den samfundsøkonomiske konsekvensberegning)’.

Der er i mine beregninger nedenfor foretaget nogle ændringer i forhold til dette, ligesom der skal gøres nogle bemærkninger, som ikke er med i landsstyredokumentationen.

- Beløbet på ca. 250 mio. kr harmonerer med Buch og Partners trafikøkonomiske analyse for Sydgrønland, hvor anlægsinvesteringen for Qaqortoq sættes til 240 mio. kr.. Man skal imidlertid her huske to væsentlige ting - for det første anlæggelsen af en vej til lufthavnen, der vil forøge investeringen yderligere med et større beløb, og for det andet etableringen af et elværk (nødstrømsforsyning). Beløbet på max 250 mio. kr er for lavt, og bilagsmateriale for den af landsstyreområdet foretagne nuværdiberegning afsætter da også samlet for perioden 2003 - 2008 et totalt beløb på ca. 269 mio. kr.. Dette beløb er imidlertid sikkert fortsat for lavt sat, hvis der skal inkluderes en vej, hotelbyggeri og et elværk. I den samfundsøkonomiske konsekvensberegning, jeg foretager nedenfor, har jeg imidlertid ladet dette undervurderede tal stå. Vi forudsætter som landsstyreområdet, at der kun investeres ca. 269 mio kr. over perioden.¹²

- De 191 mio. kr fremgår også af offentligt tilgængeligt materiale fra Mittarfeqarfiit. Vi benytter det samme tal som udgangspunkt, men har dog korrigeret for 2003 og 2004, der fremgår af den nye finanslov. De 5 mio. kr årligt i fire år, der indgår til banerenovering, var allerede med i de 191 mio. kr, hvorfor der ikke skal afsættes 5 mio. kr. ekstra oveni de allerede budgetterede reinvesteringer. For årene 2003 og 2004 er der i mine beregninger afsat henholdsvis 11 mio. kr og 10.5 mio. kr ellers regnes der uændret med 7.6 mio. kr. årligt fra 2005 for hele 25 års perioden. Jeg skal tage dette yderligere op i et afsnit om drift og renoveringer af Narsarsuaq nedenfor.

- Hermed er vi kommet til et i samfundsøkonomisk henseende væsentligt forhold som omfatter de forudsætninger, hvorunder finansieringen af Qaqortoq forudsættes tilvejebragt. Over 25 år kan der spares 7.64 mio. kr. på årlige reinvesteringer i Narsarsuaq siger man - dette indebærer

¹² Materiale fra Mittarfeqarfiit vedrørende en vejforbindelse i Sydgrønland fra Narsarsuaq til Qaqortoq opererer med 126 km. vej, med en færgeforbindelse, to tunneler og to vejbroer. Anlægsoverslaget på dette projekt andrager 1.04 mia. kr., hvilket siger lidt om enhedsomkostningerne (pr. km. vej). Brug af disse data vil sikkert overvurdere omkostningerne til en lufthavnsvej uden færgeanløb, broer og tunneler, men de antyder et overslag på mellem 50 og 70 mio. kr. ekstra for 10 km. lufthavnsvej.

en tilbagebetalingsperiode på 25 år, hvilket burde indgå i analysen. Dette rejser for det første spørgsmålet om der er tale om en acceptabel tilbagebetalingstid i forhold til andre offentlige investerings-projekters tilbage-betalingstid? For det andet rejser dette spørgsmålet om, hvordan finansieringen tilvejebringes i mellemtiden. Der er to muligheder, nemlig nedskæringer og offentlig gældsætning. Hermed er der de mange påtrængende offentlige investeringsbehov taget i betragtning kun en tilbage - *offentlig gældsætning*. En offentlig gældsætning indebærer nogle renteomkostninger, der burde indgå i beregningerne.¹³ Gældsætningen vil i øvrigt indskrænke landsstyrets økonomisk-politiske råderum i forhold til andre økonomisk politiske målsætninger som f.eks. at nedbringe bloktilskuddet eller forbedre betalingsbalancens stilling?

- lukningen af Narsarsuaq vil ikke koste 7 mio. kr. som landsstyreområdet forudsætter, men 17 mio. kr.. Vi regner med 17 mio. kr. i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering. Hvordan de 17 mio. kr. fremkommer, fremgår af næste afsnit.

5. Drift og renoveringer af atlantlufthavnen i Narsarsuaq.

Mittarfeqarfiit (Grønlands Lufthavnsvesen) publicerer årsrapporter af hvilke de økonomiske resultater fremgår på landsplan og regionalt. For region Syd har vi nedenfor i tabel 3 brugt perioden 1998 - 2001, hvoraf det fremgår at den nettostyrede virksomhed til stadighed har forbedret sine resultater, men fortsat må siges at arbejde under en 'blød budgetrestriktion', hvor landskassen dækker driftsunderskuddene.

Tabel 3: Årsresultater for koncessioneret drift af Region Syd og Mittarfik Narsarsuaq 1998-2001 (mio. kr)

Region Syd:

	1998	1999	2000	2001
Lønomkostninger	-23.3	-13.2	-12.5	-11.2
Øvrige omkostninger	-63.3	-15.7	-21.1	-28.9
Indtægter	74.7	22.6	28.3	36.3
Årsresultat	-11.8*	- 6.4	- 5.3	- 3.8

Mittarfik Narsarsuaq:

(ren lufthavnsdrift)

Lønomkostninger	i.t.r**	i.t.r	- 5.4	- 5.4
Øvrige omkostninger	i.t.r	i.t.r	- 6.3	- 7.6
Indtægter	i.t.r	i.t.r	12.8	19.9
Årsresultat	i.t.r	i.t.r	1.1	6.9

* Unøjagtigheder skyldes afrundede tal.

¹³ Anlægsarbejdet forudsættes færdiggjort i 2008. Herefter skal alle udeståender være 'clearet'. Men da der endnu refter 19 år inden der med konstante priser er akkumuleret 191 mio. kr., må landskassen i mellemtiden låne beløbet til markedsrenten. Dette indebærer, givet at markedsrenten overstiger kalkulationsrenten, en rentemarginal, som bliver en offentlig omkostning over perioden, og som i øvrigt vil belaste betalingsbalancens løbende poster.

** Data ikke til rådighed (i.t.r)

(Kilde: Årsrapporter Grønlands Lufthavnsvæsen 1998-2001)

Jeg har i den samfundsøkonomiske vurdering forudsat, at samtlige indtægts- og udgiftsposter for Narsarsuaq er de samme som i 2001. Når vi tilføjer provenuet for de ansatte som en indtægt i forbindelse med begge alternativer bliver resultatet for begge alternativer samfundsøkonomisk set bedre end forudsat af landsstyreområdet.¹

M.h.t renoveringer af Narsarsuaq lufthavn de næste 25 år lavede 'Inuplan' i 2000 en rapport vedrørende supplerende lufthavnsudbygning til Mittarfeqarfiit.² I denne nævnes spørgsmålet om forsat drift af Narsarsuaq som Atlantlufthavn i Sydgrønland, endvidere rejses spørgsmålene om den skal reduceres til en regional lufthavn, eller den eventuelt helt skal nedlægges? Selve denne redegørelse detailbudgetterer ikke de forskellige hovedposter, så det kan ikke på dette grundlag anskueliggøres, hvordan man når frem til tallet på 191 mio. kr., der præsenterer de samlede reinvesteringsbehov 25 år ud i fremtiden. Som nævnt ovenfor fremkommer dette tal ved, at der hvert år på et anlægsbudget afsættes 7.6 mio. kr til renoveringer.³ Den grovkornede fordeling af tallene fremgår af tabel 4.

Året 2001 er året, hvor der angiveligt skulle være sket en 'liberalisering af lufttrafikken' i Grønland. Underforstået, der skulle havde været indført konkurrence på en række ruter, og krydssubsidieringen af billetpriser skulle være ophørt. Med dette ophør opstod så i stedet servicekontrakter på de underskudsgivende ruter, og disse skulle finansieres af lufthavnsafgifter, hvilket i nogen grad også afspejles af tallene.

I tabellen ses det, at driften af *selve* Narsarsuaq lufthavn er begyndt at give overskud modsat resten af regionen, og at dette allerede viser sig et år *før lufthavnsafgifterne vedtages*. Tabellen dækker imidlertid også over det forhold, at der er nogle øvrige omkostninger, herunder omkostninger til kost, logi og samfundspålagte opgaver forbundet med bygden. Det er klart, at hvis driften af disse opgaver var en kommunal opgave, ville dette forbedre driftsresultatet. Lige så klart er det, at værdien af kost og logi er med til at nedbringe resultatet på bundlinjen. Hvad der imidlertid ikke fremgår af ovenstående regnskab er, at der er nogle yderligere lønomkostninger forbundet med de samfundspålagte opgaver, der ikke har med selve lufthavnsdriften at gøre (f.eks hoteldrift, bygde-brandvæsen, tankstation, snerydning, etc.). I bilag til landsstyreområdet redegørelse, ser vi således en mere detaljeret fremstilling af driftsregnskabet for 2001, hvor en inddragelse af de samfundspålagte opgaver 'udenfor hegnet' til lufthavnen leder til et driftsunderskud for 2001 på ca. 1.9 mio. kr. - som tidligere bemærket er dette imidlertid ikke det samme som at sige at Narsarsuaq samfundsøkonomisk set giver et underskud.

¹ Vi husker her, at det antages at Qaqortoq med etableringen af et 'Lille Narsarsuaq' overtager Narsaqs indtægter. Vi har noget overvurderet forudsat, at Qaqortoq alternativet yder samfundet det samme provenu, som dette i dag er tilfældet i forbindelse med Narsarsuaq.

² Mittarfeqarfiit, Grønlands Lufthavnsvæsen: 'Supplerende lufthavnsudbygning', arbejdsnotat nr. 3.1., Narsarsuaq, 15/11 2000.

³ Se også Buch og Partners ApS: En trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland side 10, København 2001. Endvidere Landsstyreområdet for Boliger og Infrastruktur: Redegørelse om den fremtidige flytrafikstruktur i Grønland, side 14; Nuuk 2002 samt Mittarfeqarfiit: Supplerende Lufthavnsudbygning, Arbejdsnotat nr. 3.1, side 8, Inuplan 2000.

Korrigeres der for skatteindtægter til landskassen og Narsaq kommune vender driftsunderskuddet til et samfundsøkonomisk overskud på ca. 2 mio. kr. Dette skal medregnes som et tab i forbindelse med Qaqortoq alternativet og ikke en besparelse som landsstyreområdet gør i sine beregninger.

Tabel 4: C-overslag vedrørende supplerende lufthavnsudbygning af Narsarsuaq 2000 - 2025 (mio. kr. i 2000 priser)

Byggemodning	17.3
Anlægsarbejder	77.3
Bygninger	29.2
Navigationsudstyr	3.0
Bane og indflyvningslys	0.8
Meteorologiudstyr	0.2
AFIS- og kommunikationsudstyr	0.4
Materiel og særligt udstyr	55.3
Tankningsudstyr	7.1
I alt	190.6
Pr. år.	7.6

(Kilde: Mittarfeqarfiit, Grønlands Lufthavnsvesen: 'Supplerende Lufthavnsudbygning', arbejdsnotat nr. 3.1. Narsarsuaq, Inuplan 2000)

Budgetteringen opererer med forskellige overslagsniveauer, hvor det skønnede tal på 190.6 mio. (afrundet 191 mio.) er på et C-overslagsniveau. B-niveauet er det endelige budget mens A-niveauet er det faktiske regnskab. En 'tommelfingeregel' er at et C-overslag ofte skyder 25% over B niveauet, som dækker den mere omhyggelig budgettering, der foretages senere. Lokalt i Narsarsuaq undrer man over de høje tal til renovering af landingsbanen, hvor der på finansloven alene i disse år afsættes 5 mio. kr. i fire år til denne renovering? Ydermere undrer man sig over det høje beløb for indkøb af materiel og særligt udstyr, fordi der for nyligt er foretaget indkøb og man kender materiellets levetid.

For finansårene 2002 - 2005 er der afsat 20 mio. kr til renovering af landingsbanen i Narsarsuaq med 5 mio. hvert år endvidere er der for 2003 og det efterfølgende finansår af sat 3 mio. til etablering af værksted og lagerbygning samt 3 mio til motorudskiftning af elværk i 2003 og 2.5 mio. i 2004. Disse tal indgår i den samfundsøkonomiske vurdering, hvorefter det antages at renoveringsbehovene hvert år fremover vil være 7.5 mio. kr.

Spørgsmålet om gyldigheden af de 191 mio. kr. som budgetgrundlag illustreres til en vis grad med tabel 5, der opridser, hvordan de faktiske reinvesteringer har været i en fireårig periode fra 1998 til 2001. Det ses her, at de årlige reinvesteringer svinger mellem ca. 2 og 7 mio kr. Hvis vi i denne forbindelse ser, hvordan man har opgjort behovene for reinvesteringer for de næste 25 år forekommer det skønnede tal på 7.64 mio. kr årligt højt sat. Reinvesteringerne i 1998 er det der kommer tættest på de skønnede tal på 191 mio.. Så der er næppe nogen tvivl om, at det fremkomne tal på 191 mio. kr. er højt sat - *vi vil dig for sammenlignelighedens skyld, Qaqortoq tallene fremhæves også af landsstyreområdet som C-overslagstal, bruge de 191 mio. kr. i vores beregning nedenfor.*

Tabel 5: Reinvesteringer vedrørende Mittarfik Narsarsuaq 1998 - 2001 (mio. kr.).

	Faktisk	25 år**
1998:		
Udskiftning af vandledning	1.1	
Renovering af varmecentral	0.6	
Renovering af B29	1.5	
Renovering af autoværksted	0.5	
Alarmsystem brandstation	0.3	
Hovedlager	0.3	
Udskiftning af rullende materiel	2.9	
I alt	7.2	180
1999:		
Renovering B29*	1.5	
Udskiftning af rullende materiel	2.7	
I alt	4.2	105
2000:		
Udstyr for bagagecheck	0.2	
Udskiftning af rullende materiel	2.5	
I alt	2.7	67.5
2001:		
Renovering B33	0.7	
Telefonanlæg	0.2	
Værkstedsmaskiner	0.3	
Halonsanering	0.7	
Renovering B6	0.3	
I alt	2.2	55

* Bygningsnummer.

** Simpel fremskrivning under forudsætning af konstante priser over de næste 25 år.

I tilfælde af en eventuel lukning af lufthavnen skønnes udgifterne til selve lukningen på C-overslagsniveau at andrage 17 mio. kr. til nødvendige afmonteringer, lukninger og øvrige afviklinger. *Det skal bemærkes, at skrotværdier ikke indgår i de 17 mio. kr.*

6. Billetpriser regionalt og nationalt efter en hypotetisk lukning af Narsarsuaq.

I beregningen nedenfor medtager vi landsstyreområdets estimat af besparede udgifter til helikopterbilletter mellem Narsarsuaq og Qaqortoq med en enkelt bemærkning. Landsstyreområdet skelner ikke mellem passagerer, der foretager erhvervs- og tjenesterejser og passagerer, der rejser privat. Dette vil overvurdere den samfundsøkonomiske besparelse, der af landsstyreområdet sættes til ca. 5.7 mio. kr. årligt. Vi vil, hvad *billetfordyrelser* angår, ikke gøre det på samme måde, idet vi kun tager en mindre andel af det samlede antal passagerer, der fremover skal bruge Kangerlussuaq som 'hub' i forbindelse med Danmarksrejser. Vi skønner

hermed at en del af de rejsende ikke er finansieret af det offentlige. *Landsstyreområdet forsøger ikke at skønne billetfordyrelserne i sine beregninger.*

I tabel 6 indgår et estimat af billetpriser efter en eventuel overgang til flytypen ATR, der kræver 1199 m. landingsbane.

I tabel 6 danner km. prisen mellem Nuuk og Narsarsuaq for DASH 7 grundlag for det foretagne skøn (se bemærkninger til tabel 6). Dette er naturligvis ikke helt præcist, fordi 'Air Greenland's' priser anvendt som grundlag for km. pris beregninger eller pris pr. minut beregninger leder til meget forskellige resultater alt efter hvilken destination, der regnes på? Skønnet baseres derfor på den destination, der geografisk ligger tættest på en eventuel kommende Qaqortoq destination. I beregningen indgår også landsstyreområdets skøn af fordyrelser og billiggørelser forbundet med den to flytyper. Det ses at prisen en vej for en ATR beflyvning Kangerlussuaq-Qaqortoq skønnes til at være 4699 kr. - prisen t/r bliver herefter 9398 kr. Prisen fra Keflavik til København på business class en vej er 6950 kr pr 1/9 2002. Denne billettype er den eneste der kan ændres. Economy class billetter er noget billigere eller ca. det halve, men der er ud- og hjemrejsedatoer bindende. Da det ofte er sådan, at tjeneste- og erhvervsrejsende ønsker at kunne ændre billetten bortfalder ruten Qaqortoq- København via Keflavik som et reelt alternativ. En rejse med jetfly fra København kombineret med ATR flyvning til Grønland bliver for dyr. Hertil kommer den forlængede rejsetider ved skift i Keflavik, ligesom der fortsat hersker usikkerhed om, hvorvidt et ATR fly kan flyve fra Grønland til Island? Endelig fremgik det jo da klart af vores indledningsafsnit og Air Greenlands pressemeddelelse, at man ikke ønsker konkurrence over Atlanten til Sydgrønland.

Tabel 6: *Estimat af billetpriser efter en eventuel overgang til flyvning med ATR til Qaqortoq (excl. Lufthavnsafgifter)*

	Dash 7		
	km	Billetpris	Pris/km
	(en vej)		
Nuuk-Narsarsuaq	463	3185*	6,88
Kangerlussuaq-Qaqortoq	735	5056	
Keflavik-Narsarsuaq	1202	8585	
	ATR		
	km	Billetpris	Pris/km
Nuuk-Narsarsuaq	463	2960	6,39
Kangerlussuaq-Qaqortoq	735	4699	
Keflavik-Narsarsuaq	1202	7684	

* Ifølge landsstyreområdets redegørelse om den fremtidige trafikstruktur i Grønland vil en fortsat beflyvning med Dash 7 fordyre en billet med 75 kr., mens en overgang til en anden flytype vil billiggøre en billet med 150 kr. Dette indgår i beregningen af billetpris. Prisen pr. 1/1 2002 på en enkeltbillet Nuuk-Narsarsuaq er 3110 kr. Lufthavnsafgifterne medregnes ikke, fordi det vil indebære en dobbeltberegning på både samfundets indtægtside og udgiftssiden, der alligevel adderer til nul. Unøjagtigheder skyldes afrundede tal.

(Kilde: Grønlands Rejsebureau)

Spørgsmålet om, hvad det vil koste samfundsøkonomisk at sende rejsende til Danmark kan naturligvis ikke opgøres præcist. Det kan dog umiddelbart slås fast, at efterspørgslen, hvad erhvervs- og tjenesterejser angår, er mere uelastisk (reagerer mindre følsomt på prisstigninger) end ved rejser, hvor kunderne betaler selv. I tabel 7 er der foretaget beregninger for forskellige passagerantal, hvor det laveste antal rejsende er 2500.

Vi kan med udgangspunkt i On-off statistikken se, at der i 2001 var 5477 rejsende fra København til Sydgrønland og 5350 rejsende den modsatte vej - i alt 10827. 'Et forsigtigt slag på tasken' kunne her være, at 2500 rejsende til og fra Sydgrønland rejser i forbindelse med erhvervsudøvelse for en grønlandsk arbejdsgiver. Dette kan enten indebære offentlige udgifter direkte på billetindkøb, eller det kan indebære offentlige provenutab forbundet med skattefradrag for rejseudgifter i forbindelse med erhvervsudøvelse for selverhververe. Vi vil i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering medtage tallet 23.5 mio. kr. årligt, hvilket svarer til ca. 208 erhvervsbetingede offentligt betalte rejser eller rejser med fradrag ind og ud af regionen til Danmark månedligt.

Tabel 7: De samfundsøkonomiske omkostninger ved øgede billetpriser.

Pris Qaqortoq-Kangerlussuaq t/r	9398 kr
Qaqortoq-København t/r:	
2500 passagerer	23.5 mio. kr.
5000 passagerer	47.0 mio. kr.
10000 passagerer	94.0 mio. kr.
15000 passagerer	141.0 mio. kr.
20000 passagerer	188.0 mio. kr.

'Air Greenland' har i pressen beklaget sig over, at man ikke kan etablere 'et kunstgreb', hvad denne kraftige fordyrelse af billetterne angår. Dette sker ca. et år efter, at man i diverse 'in flight magasiner' har gjort en del ud af at proklamere det fortræffelige i, at vi nu har fået fri konkurrence indenfor overskudsgivende lufttrafik i Grønland. Kunstgrebet består i at vende tilbage til en form for krydssubsidiering eller måske kunne man etablere en særlig servicekontrakt baseret på øgede lufthavnsafgifter (!). En servicekontrakt kunne danne udgangspunkt for en billetpris gående mod nul for ruten kangerlussuaq-Qaqortoq. Her frygter man imidlertid det grønlandske konkurrencenævn, som kunne henvise til den grønlandske konkurrencelovs paragraffer om enten misbrug af dominerende stilling eller forsøg på at skabe en konkurrencebegrænsning.

En subsidieret billet, der får prisen til at bevæge sig mod nul, vil i øvrigt være endnu dyrere for landskassen end den situation, hvor der tages en kostagt pris. M.h.t sidstnævnte er det jo trods alt kun den del af de rejsende, der rejser erhvervsmæssigt og tjenstligt, der belaster landskassen. Skal alle billetter subsidieres fuldtud (hermed også turistbilletter, private rejser og besøg hos familie) bliver den samfundsøkonomiske belastning endnu større (!) Hvis vi forsigtigt skønner at 10.000 passagerer skal subsidieres vil det på baggrund af det her præsenterede estimat betyde, at landskassen årligt ekstra skulle betale ca. 95 mio. kr.(!).¹

¹ Det skal bemærkes at landsstyreområdet forudsætter at der ikke må ske en fordyrelse for rejsende til Sydgrønland.

7. Udgifter forbundet med en folkeflytning.

I det følgende foretages en beregning på, hvad en eventuel nedlæggelse af Narsarsuaq vil koste det offentlige. Der er tale om en række foretagne skøn, og da en række aktiviteter og forhold ikke er inddraget i estimatet skal man være opmærksom på, at der som hidtil i denne rapport er tale om 'et forsigtigt skøn'. Resultatet undervurderer derfor de samlede omkostninger ved flytningen. Ikke desto mindre er der fortsat tale om betragtelige udgiftsforøgelser for det offentlige, der hidtil ikke er blevet præsenteret i debatten om en eventuel lukning af lufthavnen. I beregningen indgår dels selve lufthavns-lukningen, dels også en total flytning af de ca. 175 indbyggere der i dag bor i bygden. Når bygden i det store hele økonomisk er bygget op omkring lufthavnen og beflyvningen af denne, forekommer det rimeligt at antage en reel lukning af bygden, selvom der ikke er tale om 'en tvangsflytning'. De tal og forudsætninger, der indgår i det hidtidige fremlagte materiale peger på, at alle transportmuligheder fremover via luften ophører, herunder også helikoptertrafik.

Den turisme, man hidtil har drevet i forbindelse med Narsarsuaq, vil få så ringe vilkår, at det ikke er lønsomt. Der kan derfor ikke forventes en fremtidig beskæftigelse og profitabel drift på grundlag af alene de få måneder turistsæsonen løber over. Det er i forvejen sådan, at driften af hotellet i Narsarsuaq hænger sammen med, at lufthavnen er en transitlufthavn – hotellet er derfor ikke indrettet på kommerciel drift alene – nødindkvartering af vejrfaste rejsende er en lige så væsentlig bestanddel af hoteldriften, der selv på dette grundlag har haft vanskeligt ved at fremvise positive driftsresultater. Uanset kapacitetsudnyttelsen skal der altid være en medarbejderstab til at betjene de 80 værelser, der er på hotellet. Med bortfaldet af transitfunktionen og de forringede muligheder for tilrejse af turister vil mulighederne blive stærkt forringede, og vil man drive hotellet videre vil det næppe kunne foregå uden offentlige tilskud, afskedigelser af de fleste ansatte og med en meget lavere kapacitetsudnyttelse. Der er ikke medtaget estimater i den samfundsøkonomiske konsekvensberegning af fremtidige behov for offentlige tilskud i tilfælde af fortsat drift. Dette ville naturligvis kun øge de samfundsøkonomiske omkostninger yderligere end beregnet her.

I beregningen indgår følgende forudsætninger:

- Skole og daginstitution nedlægges med det samme fordi børnefamilierne flytter
- Hotellet kan ikke drives på kommerciel basis, så denne alternative mulighed for erhvervs udøvelse og beskæftigelse bortfalder på grund af lukning af hotellet.
- Der bliver behov for opførelse af nye boliger, når 'lille Narsarsuaq' skal etableres i en anden by. I den samfundsøkonomiske vurdering antages det at alle flytter til Qaqortoq, hvor der i forvejen er en boligkø. Vi antager derfor en forøget efterspørgsel på boliger i kølvandet på en folkeflytning
- Ifølge Grønlands Arbejdsgiverforening er prisen pr. nybygget m² (inkl. byggemodning) 16.000 kr.. Dette gælder både bolig- og institutionsbyggeri.
- 23% af de beskæftigede har ret til fri flytning af bohave og rejse i forbindelse med placering i anden beskæftigelse. Der ses bort fra andre beskæftigedes flytning af ejendele.
- Det offentlige må mindst påregne sig udgifter forbundet med en søgeledighedsperiode. Denne andrager hvad den takstmæssige hjælp angår mindst 50% af SIKs mindsteløn i 13 uger. Efterfølgende behov for kontanthjælp indgår i beregningen de efterfølgende tre måneder. Herefter antages det optimistisk at den frisatte arbejdskraft fra Narsarsuaq er genbeskæftiget.
- 30 personer hos Grønlandsfly og lufthavnsvæsnet genbeskæftiges øjeblikkeligt i

tilsvarende funktioner.

I tabel 8 opgøres beskæftigelsen i bygden, den nuværende boligforsyning og et forsigtigt skøn på de fremtidige boligbehov. Der er i dag 112 husstande i Narsarsuaq fordelt på vidt forskellige

Tabel 8: *Beskæftigelsen, eksisterende husstande i Narsarsuaq og fremtidige boligbehov.*

Beskæftigelsen:

Grønlands Lufthavnsvæsen	100
'Air Greenland'	15
Institutioner	7
KNI	8
I alt beskæftigelsen	130

Antal husstande:

Familieboliger a 95 m ²	14
Antal husstande for 'enlige'	98

Af disse 98:

32 boliger a 40 m²
15 boliger a 21 m²
2 boliger a 60 m²
1 bolig a 69 m²
4 boliger a 45 m²
13 boliger a 43 m²
16 boliger a 35 m²
15 hotelindkvarterer

Fremtidige boligbehov efter flytning:

Familieboliger a 95 m ²	14
Boliger for 'enlige' a 40 m ²	98

boligarealer. Da der sikkert er flere børnefamilier og par med behov for en større lejlighed end den enlig bebor er nedenstående skøn på ændringen af den fremtidige boligefterspørgsel ikke helt i overensstemmelse med INI's regler for, hvor mange værelser, man har ret til at bebo. Tallene over de 98 husstande repræsenterer derfor en reel 'bolignød', som kun vanskeligt kan opgøres. Mange af de 98 husstande har ikke eget køkken, hvilket forklarer hvorfor Mittarfik Narsarsuaq har udgifter til kost for de ansatte, der spiser i cafeteria.

Det valgte boligareal der skal substituere de mindre boliger i Narsarsuaq svarer til en husstand for en enlig. Dette undervurderer uden tvivl, den forøgede efterspørgsel efter lejlighedsarealer der vil opstå i forbindelse med en eventuel flytning. De boligsøgende vil søge efter de større lejligheder, man ifølge INIs regler har ret til at søge om. Da beslutningen om at vurdere en lukning af Narsarsuaq er kommet ret pludseligt, er der intet der taler for, at den eksisterende lokale planlægning af boligforsyningen har kunnet inddrage dette forhold. Man kan derfor ikke forudsætte at fraflyttere, skulle kunne klare et pludseligt opstået boligproblem på grundlag af den eksisterende og den hidtil planlagte boligforsyning - eller skulle klare dette på privat basis. Andelstanken er endnu forholdsvis ny i grønlandske sammenhænge, og den er fortsat relativt ukendt og forbeholdt mellemindkomst- og højindkomstgrupper i samfundet.

I tabel 9 fordeles udgifterne forbundet med en folkeflytning over de perioder nybyggeriet spænder over. En eventuel lufthavn i Qaqortoq antages taget i brug i 2009 og opførelsen af substitutionsboliger til de ansatte i Narsarsuaq antages påbegyndt i 2006. Containerflytning af nøgle-personel forudsættes iværksat i 2009 – samme år hvor samtlige ansatte i Narsarsuaq forsigtigt skønnes til at få en søgeledighedsperiode på 6 måneder. Tallene i tabellen indgår i den samfundsøkonomiske vurdering.

Med hensyn til de søgeledighedsperioder, der vil opstå for den frisatte arbejdskraft i Narsarsuaq er det naturligvis vanskeligt at skønne deres omfang. Samtlige byer i Sydgrønland har imidlertid høje ledighedsprocenter, hvilket, givet at de ledige ønsker og vil tage et arbejde, betyder at efterspørgslen på arbejde vil stige. Ledighedstallene for sydgrønlandske byer var i 2001: 7.6% for Nanortalik, 7% for Qaqortoq og 7.6% for Narsaq. En søgeledighedsperiode med offentlige

Tabel 9: De samfundsøkonomiske udgifter ved en lukning af Narsarsuaq og en efterfølgende folkeflytning med behov for substituerende boligbyggeri (mio. kr).*

År:	2006	2007	2008	2009
14 Familieboliger a 95 m ²	10.6	10.6	0.0	0.0
98 Boliger for 'enlige' a 40 m ²	20.9	20.9	20.9	0.0
Skolebyggeri**	0.0	2.3	2.3	0.0
Institutionsbyggeri	0.0	2.3	2.3	0.0
Flytning af bohavede	0.0	0.0	0.0	0.4
Søgeledighedsudgifter***	0.0	0.0	0.0	2.1
Boligsikring	0.0	0.0	0.0	1.9

* Unøjagtigheder skyldes afrundede tal

** Den nyopførte skole i Narsarsuaq er på 286.6 m²

*** Takstmæssig hjælp og andre overførsler

udbetalinger af takstmæssig hjælp skal derfor indgå i skønnet. Et forsigtigt skøn over søgeledighedsperioden må mindst inddrage de 13 uger man er omfattet af ledighed med ret til laveste takstmæssig hjælp. I den samfundsøkonomiske vurdering er der yderligere indlagt 13 uger på sociale overførselsindkomster. Langsigtede behov for indkomstoverførsler efter bortfald af den takstmæssige hjælp indgår ikke i beregningen. Behovet for fremtidige sociale overførselsindkomster er derfor undervurderet, fordi ledighedstallene ligger rimeligt konstante over længere perioder. I beregningerne nedenfor antages 100 personer at blive omfattet af ledighed omgående som følge af lukningen af bygden. Selve tallet er undervurderet, fordi faglærte har ret til større udbetalinger end ufaglærte

Fra 2009 regnes der hvert år frem til 20027 med offentlige udgifter til boligsikring svarende til ca. 1.9 mio. kr.. Dette tale beregnes med udgangspunkt i tabel 8 og oplysninger fra Grønlands Statistik om udmåling af boligsikring.²

² Statistisk årbog 2002, siderne 271 - 272.

Der er i finansloven for 2003 afsat 3.8 mio. kr. årligt til mobilitetsfremme for perioden 2003 - 2006 (side 30.16.22), og en del af disse midler kunne tænkes at tilfalde husstande i Narsarsuaq i tilfælde af flytning. Inddrages mobilitetsfremme i konsekvensvurderingen skal man naturligvis også medtage det, der spares på at udbetale overførselsindkomster i form af takstmæssig hjælp eller bistandshjælp. Der er imidlertid kun tale om, at der kan bevilges 50 flytninger indenfor finanslovens rammer (76.000 kr pr. flytning). Mobilitetsfremme har endnu en så svag betydning, at vi kan se bort fra dem i konsekvensvurderingen - men ved stigende bevillinger fremover bør dette naturligvis indgå i lignende beregninger.

Forsigtigt skønnet andrager udgifterne forbundet med en lukning lufthavnen og en efterfølgende folkeflytning (excl. boligsikring) ca. 90 mio. kr. over fire år.

8. Værdisættelse af tabt arbejdstid.

Ved samfundsøkonomiske konsekvensberegninger udført i Danmark anbefaler finansministeriet, at værdien af sparet tid forbundet med erhvervsrejser eller kørsel sættes til arbejdsindkomsten inkl. skatter og afgifter.³ Tidsbesparelsen sidestilles i denne forbindelse med den vinding af tid, hvor der kan arbejdes i stedet. Rejser i arbejdstiden bør naturligvis indeholde overvejelser om, der kan arbejdes i den tid, det tager at foretage rejsen. Kan der arbejdes vil arbejdsindkomsten, som mål overvurdere værdien af en rejsetime. Omvendt må man naturligvis sige, at forøget rejsetid svarer til 'samfundets offer' målt ved værdien af tabte arbejdstimer. Igen må det siges, at den del af tiden, hvor der kan arbejdes genindvinder noget af den tabte tid. Da det ofte er nøglepersoner, der foretager tjeneste- og erhvervsrejser er disse personers fravær ensbetydende med en indskrænkelse af de arbejdsfunktioner, der kan udføres af disse ansatte. Det er ikke muligt at skønne, hvordan arbejde kan udføres under tjeneste- og erhvervsbetingede rejser, og en indvending ville sikkert være, at man kan sætte arbejdstiden op gennem overarbejde i stedet eller bruge en rådighedsforpligtelse. Denne trækkes der i grønlandske sammenhænge allerede rigeligt på.

På den ene side vil jeg foretage den antagelse, at rejsetidsforlængelser er tabt arbejdstid. På den anden side medtages den forringede regularitet ved en flytning af lufthavnen til Qaqortoq og de hermed forbundne tab i form af tabt arbejdstid ikke i en prissætning af den tabte tid. Dette må i det mindste formodes at kunne udligne dele af eventuelle overvurderinger.

Beregningen af værdien af en tabt arbejdstime foretages med udgangspunkt i laveste lønrammekategori for en ansat i en ledende funktion. En kontorchef i lønramme 36 har en årsindkomst på 353.414 kr., og det antal timer, der medgår til et almindeligt årsværk, formodes at andrage 2080 timer.

Hvis vi anvender det laveste i følsomhedsberegningen i afsnit 6 antager vi at 2500 passagerer årligt vil være omfattede af et tab af arbejdstid..

Rejsetiden beregnes til 84 minutter en vej og 168 minutter t/r.⁴ Det beregnede tidstab er hermed på 7.000 arbejdstimer, og værdien af den tabte arbejdstid årligt kan herefter beregnes til 1.2 mio. kr ved hjælp af værdien af en 'kontorchef-time'. Dette tal indgår i den samfundsøkonomiske konsekvensberegning.

³Finansministeriet: 'Vejledning i udarbejdelse af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger', side 59, København, 1999

⁴ Marchhastigheden for en ATR sættes til 525 km i timen, og afstanden Kangerlussuaq - Qaqortoq er 735 km. Hertil kommer start og landing.

Det skal bemærkes, at det alene er den rene rejsetid i luften, der indgår. Vi har ikke medregnet transporttid til og fra lufthavn samt den obligatoriske ventetid i lufthavnen før afrejsen. Endvidere indgår eventuelle forsinkelser forbundet med den dårligere regularitet i Qaqortoq som sagt heller ikke. Sammenholdt med de gjorte antagelser sikrer dette, *at de 1.2 mio. kr er et forsigtigt skøn af, hvor meget samfundet årligt mindst taber som følge af den forlængede rejsetid. Landsstyreområdet har ikke forsøgt at skønne værdien af den tabte arbejdstid.*

9. Konsekvenserne for turisterhvervet i Sydgrønland.

Landsstyreområdets redegørelse inddrager overhovedet ikke, at en lukning af Narsarsuaq vil påføre samfundsøkonomien tab, som følge af faldende turismeindtægter i Region Syd. Selvom det er vanskeligt at skønne efterspørgsels-virkningen af stigende billetudgifter, skal der alligevel her foretages et første forsigtigt skøn. Et skøn af dette kunne naturligvis som udgangspunkt tage dels udviklingen indenfor passager-tællingerne (On-off statistikken) dels også hotelovernatningsstatistikken, der offentliggøres fra Grønlands Statistik, hvilket desværre ikke er uproblematisk.

Stigende billetpriser som følge af rejsetidsforlængelser over Kangerluussuaq er en faktor, der vil hæmme turisterhvervet i Region Syd. En anden er, at man fortaber muligheden for at genåbne forbindelser til Sydgrønland fra Keflavik og i øvrigt muligheden for at bringe nordamerikanske turister ind fra canadiske lufthavne med større fly. Grønlands Hjemmestyre har i et samarbejde med Islands trafikministerium allerede igangsat overvejelser om et nyt initiativ med henblik på en genetablering af ruten mellem Island og Sydgrønland fra 2003. Det forventes, at der vil være et markedsgrundlag for ruter, der kan bære en kombinationsturisme Island og Grønland med direkte forbindelse til og fra Kastrup. Det er klart, at dette perspektiv tabes på gulvet, hvis ikke man kan udnytte de stordriftsfordele en Boeing 757 giver i forhold til mindre fly, der skal beflyve en regional lufthavn med en kortere landingsbane.

HS analyse sammenfatter de tre sydgrønlandske kommuners (også Qaqortoq, GW) vurderinger af betydningen af en Atlantlufthavn i Sydgrønland på denne måde (side 18):

‘Går man et skridt videre og lukker lufthavnen i Narsarsuaq totalt, uden at etablere en anden Atlantlufthavn i regionen, vil Sydgrønlands muligheder for at udvikle turismen helt forsvinde. En stor del af turisterne kommer i dag fra eller via Danmark, men antallet af turister fra Island er stigende og vil formentligt vokse yderligere i forbindelse med Greenland Tourisms kampagner i USA. For at imødekomme dette behov har Grønlandsfly og rejsearrangøren ‘Arctic Adventure’ indgået en aftale om at udvide kapaciteten på ruten Keflavik-Narsarsuaq fra 3000 til 5400 passagerer i 2001’

Den direkte forbindelse fra Island til Sydgrønland forsvandt i 2001 med et fald i turismeaktiviteterne som følge.

I tabel 10 er der foretaget nogle vækstberegninger på grundlag af On-off statistikken, der viser

nogle store negative vækstændringer fra 2000 til 2001. Dette sammenholdt med hotelovernatningsberegningerne i tabel 11, der peger i samme retning foreslår, at der har været en reaktion på dels bortfald af ruten, dels også de voldsomme prisstigninger ‘Air Greenland’ lancerede efter, at den såkaldte ‘fri konkurrence’ var blevet indført med krydssubsidieringens bortfald.

Yderligere skal man imidlertid huske, at der var en konflikt på arbejdsmarkedet i juni 2001, der lammede flytrafikken en uges tid, ligesom der er sket reduktioner i antallet af ugentlige ankomster og afgang fra/til Kastrup. Passagertællingerne og hotelovernatningsstatistikken kan derfor ikke tages som en mulig indikation på, hvad der vil ske, når billetpriserne vil stige som følge af en eventuel lukning af Narsarsuaq?

Tabel 10: Vækst i passagerantallet fra og til Sydgrønland

<u>Til resten af Grønland, Kastrup og Keflavik:</u>					
Passagerer				Årlig Vækst (%)	
Fra:	1999	2000	2001	2000	2001
Paamiut	919	892	617	- 2.9	- 30.8
Kangilinnguut		312	310	172	- 0.6
					44.5
Qaqortoq	6452	5979	5121	- 7.3	- 14.3
Nanortalik	2426	2479	1814	2.2	- 26.8
Narsaq	3535	3308	2573	- 6.4	- 22.2
Alluitsup Paa	i.t.r.*	702	328	i.t.r.	- 53.3
Total	13644	13670	10625	0.2	- 22.2
<u>Fra resten af Grønland, Kastrup og Keflavik</u>					
Passagerer				Årlig Vækst (%)	
Til:	1999	2000	2001	2000	2001
Paamiut	746	816	512	9.4	- 37.2
Kangilinnguut		305	338	196	10.8
					42.0
Qaqortoq	7539	7168	5857	- 4.9	- 18.3
Nanortalik	2228	2056	1662	- 7.7	- 19.2
Narsaq	3232	2931	2308	- 9.3	- 21.3
Alluitsup Paa	i.t.r.	1228	456	i.t.r.	- 64.2
Total	14050	14537	10975	3.5	- 24.5

* Data ikke til rådighed (i.t.r.)

(Kilde: Bilagsmateriale til kapitel 6 i årbøgerne fra Grønlands Statistik tabel 6.6 side 457 årgang 2000 og tabel 6.6 og 6.7 s. 447-48, årgang 2002)

Vi bliver derfor igen nødt til at gribe til en følsomhedsberegning baseret på forskellige mængder af tilrejsende turister. Ydermere skal der foretages nogle meget grove skøn. Vi vil i det følgende antage følgende på grundlag af forskellige kilder:⁵

- der ydes tilskud til turismen i Grønland. Tilskuddet pr. turist blev i 1998 vurderet til at være

⁵ Mogens Danielsen m.fl.: Mål og strategier i den grønlandske erhvervsudvikling, SULISA A/S, 1998 side 91 f. Martin Paldam: Grønlands økonomiske udvikling, side 88 f.

2000 kr.. Dette skal i en samfundsøkonomisk vurdering medtages som en omkostning.

- indkomsten pr turist blev af Paldam i 1994 vurderet til at være 15.000 kr. Med dette refereres der til løn og restindkomst (profit, renter etc.) eller den forøgelse, der sker i værditilvækst for hver yderligere turist, der besøger Grønland.

- ifølge det indkomstbaserede nationalregnskab fra Grønlands Statistik er lønindkomsterne 4 gange større end restindkomsterne (middelværdien).¹

- vi skønner at den gennemsnitlige årsindkomst i turistbranchen er 140.000 kr.

- personfradrag og standardfradrag er 48.000 kr og beskatningsprocenten sættes til 40%. Skatten på restindkomst antages at være 25%.

- vi laver et forsigtigt skøn, der siger at der hvert år alt andet lige vil være 500 færre turister i Sydgrønland, hvis Narsarsuaq lukkes.

Tabel 11: Overnatninger i Region Syd

	1999	2000	2001
Antal overnatninger hele landet	197519	209468	192925
Antal overnatninger Region Syd	36632	38197	31457
Region Syds andel (%)	18.5%	18.2%	16.3%
Vækst i antal overnatninger	i.t.r.*	4.3%	-17.6%

* data ikke til rådighed.

(Kilde Grønlands Statistik: Statistisk årbog 2002, tabel 5.11 s. 443)

I tabel 12 og 13 foretages en beregning på grundlag af disse tal. I tabel 12 ser vi, at værditilvæksten for 250 turister efter modregning af subsidier andrager 3.25 mio. kr. og at dette fordeles på løn og anden faktorindkomst (restindkomst) med henholdsvis 2.6 mio. kr og 0.65 mio. kr..

Tabel 12: Indkomster i turistbranchen ved forskellige turistantal i Region Syd (mio. kr)

Antal Turister	Værdi- tilvækst	Subsidie	Netto- tilvækst	Løn	Rest
250	3.75	0.50	3.25	2.60	0.65
500	7.50	1.00	6.50	5.20	1.30
750	11.25	1.50	9.75	7.80	1.95
1000	15.00	2.00	13.00	10.40	2.60

I tabel 13 beregnes beskæftigelsen i mandeår ved forskellige mængder turister. De 19 mandeår beregnes ved hjælp af den gennemsnitlige årsindkomst og lønandelen af værditilvæksten. Det samfundsøkonomiske nettoprovenu fremkommer ved at fratrække subsidiet i tabel 12.

¹ Statistisk årbog 2002, side 189.

Tabel 13: Estimat af provenutab ved forskellige turistantal (mio. kr).*

	Mandear	Skatte pligt	Løn- provenu	Rest- provenu	I alt provenu	Netto- provenu**
250	19	1.7	0.7	0.2	0.9	0.4
500	37	3.4	1.4	0.5	1.8	0.8
750	56	5.1	2.0	0.7	2.7	1.2
1000	74	6.8	2.7	0.9	3.6	1.6

* Unøjagtigheder skyldes afrundede tal.

** fremkommer ved at vi subtraherer subsidiet i tabel 12.

Hvis der kommer 500 færre turister i Sydgrønland vil samfundet brutto miste et provenu på 1.8 mio. kr. årligt, da man alligevel skulle have betalt et subsidie pr. turist på 2000 kr. skal dette naturligvis modregnes, og samfundets nettotab er herefter 0.8 mio. kr. årligt. Dette beskedne provenutab indgår i vores samfundsøkonomiske konsekvensberegning som et årligt tab fra det år Qaqortoq eventuelt tages i brug. Landsstyreområdet har ikke forsøgt at lave et skøn over dette tab.

10. Resultatet af den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering.

Resultaterne af den samfundsøkonomiske konsekvensberegning fremgår af tabel 14, hvor der i øvrigt henvises til bilag efter side 44 med en indtastning de præsenterede data i et konsekvens-skema. Som det blev fremhævet i afsnit er et investeringsprojekt acceptabelt hvis nettonutidsværdien i en cost-benefit vurdering er større end 0, hvilket er tilfældet for en fortsat drift for Narsarsuaq, hvor vi har beregnet det samfundsøkonomiske overskud til 23 mio. kr for de 25 år projektperioden omfatter. Hvad anlæggelsen af en ny lufthavn i Qaqortoq angår giver projektet for samme periode et samfundsøkonomisk tab på hele 292 mio. kr.. Man skal her huske, at jeg hele tiden har søgt at bruge forsigtige skøn for de omkostninger som landsstyreområdet i sin redegørelse ikke har medtaget, og man skal også huske, at jeg har brugt de data som landsstyreområdet trods alt har arbejdet med på trods af, at disse peger på en undervurdering af omkostningsiden. Hvis vejanlægget og et ekstra elværk medtages bliver tabet endnu større. Dette sammenholdt med de forsigtige skøn antyder, at Qaqortoq alternativet vil udgøre en betydelig belastning for samfundsøkonomien, hvor tabet måske ved en mere detaljeret og præcis dataindsamling vil nærme sig en lille halv milliard kr. over perioden. *Der er derfor ikke noget der taler for, at man bør gå videre med projektet.*

Tabel 14: De samfundsøkonomiske konsekvenser af de to projekter for perioden 2003 - 2027 (mio. kr. nettonutidsværdi)

	Besparelser Indtægter	Omkostninger	Resultat
Qaqortoq alternativ:	192	483	-292
Narsarsuaq alternativ:	561	539	23

Ud fra en omkostnings-betragtning (cost-effectiveness) noterer vi os, at de relative omkostninger ikke taler for Narsarsuaq, man skal imidlertid igen huske de forsigtige skøn og de investerings-omkostninger, der ikke er inddraget i omkostningsskønnet for Qaqortoq. Der er kun over perioden en difference på ca. 56 mio. kr., der hurtigt vil forsvinde når f.eks vejanlæg, ekstra elværk og hotel-investeringer medregnes.

II.

I det følgende vil jeg vurdere de to projekter på baggrund af dels makroøkonomisk analyse dels også mikroøkonomisk analyse. I den makro-økonomiske dimension indgår bestræbelserne på at skabe en selvåret grønlandsk økonomi gennem en gradvis nedbringelse af statens udgifter vedrørende Grønland. Endvidere indgår overvejelser omkring de to projekters beskæftigelseseffekter og de to projekters konsekvenser for betalingsbalancens stilling.

Den mikro-økonomiske dimension inddrager det perspektiv inddrager det forhold, at en lukning af Narsarsuaq vil forringe mulighederne for en virksom konkurrence fordi 'Air Greenland's' absolutte monopol på de overskuds-givende ruter styrkes yderligere.

11. Bloktilskudsdebatten i forsommeren 2002

I forsommeren 2002 foregik der en bloktilskudsdebat, hvor der fra flere sider blev luftet tanker om, at det væsentligste for den grønlandske økonomi lige nu er, at få taget hul på en gradvis nedbringelse af den økonomiske afhængighed af den danske stat. Selvstyrekommisionen er i sit arbejde inde på lignede tanker. Et punkt, der kan skabes en fælles enighed om, er at der ikke må ske standard-forringelser som følge af en nedbringelse af bloktilskuddet og de øvrige statsudgifter vedrørende Grønland. Det er derfor klart, at effektiviseringer, vækst og udvikling bliver centrale for, at denne strategi kan lykkes. På længere sigt bliver det naturligvis sidstnævnte, der bliver det væsentligste, fordi der er en grænse for hvor meget der kan effektiviseres og omprioriteres.

I bloktilskuds-debatten ligger også, at fremtidige investeringsprojekter alene skal vurderes på baggrund af, hvilket bidrag de yder til at nedbringe disse udgifter? Dette kræver en anden type af konsekvens-vurdering, som man hidtil ikke, på trods af en række af hensigtserklæringer og opstillede målsætninger, har ladet foretage? Som det blev erklæret af en toneangivende politiker i forbindelse med bloktilskudsdebatten i forsommeren, kan man kun iværksætte de projekter, der virkelig bidrager til at nedbringe afhængigheden.²

I tabel 15 kan vi med udgangspunkt i statens udgifter vedrørende Grønland, der i 2001 er vurderet til ca. 3.2 mia. kr. se en række afviklingstal for tre afviklingsscenarier, nemlig henholdsvis 15 år, 20 år og 25 år. - alle disse scenarier vil stille betydelige krav til den grønlandske økonomis udviklingsevne, fordi det ikke bare er selve det årlige krav til et forøget provenu til landskassen, der skal tages med. Man skal forestille sig, at der er en værditilvækst i samfundet, der kan beskattes, således at man hvert år yderligere tjener det marginale beløb ind, der fremgår af den første søjle (årlig marginal forøgelse af landskasseprovenu). Over 25 år skal der hvert år med uændrede priser findes 127.6 mio. kr. mere. Altså det første år skal man i alt finde 127,6 mio. kr., det andet år 127.6 mio. kr. x 2, det tredje år 127.6 mio. kr. osv..

I søjle to har vi beregnet de samlede marginale forøgelser i hele perioden i nutidsværdier, hvilket f.eks kunne indebære at provenuet henlægges i en fond til betaling af de marginale forøgelser ved afviklingsperiodens start. Det ses, at man så skal have ca. 1.5 mia. kr., der kan

² Kuupik Kleist fremsatte disse betragtninger i AG i slutningen af juni 2002.

forrentes med mindst kalkulationsrenten. Dette er knapt så interessant som, hvis man i stedet sagde, at man havde en fond, der totalt skulle akkumulere, det nødvendige samlede beløb, der hvert år skal til mere i provenu end ved afviklingsperiodens start. I tabel 15 ses det at man i så fald skal have akkumuleret ca. 3.4 mia. kr. over en periode på 25 år, der kan forrentes på penge og kapitalmarkeder.

Tabel 15: Afvikling af statens udgifter vedrørende Grønland (Mio. kr.)*

	Årlig marginal forøgelse af landskasseprovenu	Nutidsværdier:	
		Akkumulerede Marginale forøgelser Perioden	Akkumuleret Total provenu Perioden
15 år	212.6	1.936	4.834
20 år	159.4**	1.689	3.866
25 år	127.6	1.487	3.391

* Statens udgifter vedrørende Grønland var samlet 3.189 mia. kr. i 2001

** Unøjagtigheder skyldes afrundede tal

Voldsomt ambitiøse investeringsprojekter med en ringe virkning i forhold til afviklingsstrategien vil sandsynligvis indskrænke Grønlands økonomiske råderum, når strategien skal gennemføres. Det er i det hele taget et spørgsmål om ikke etableringen af den værditilvækst, der er nødvendig eller etableringen af en fond i sig selv vil beslaglægge så mange ressourcer, at der ikke er plads til andre aktiviteter i økonomien. Der tænkes her på sektorer for ikke-handlelige varer, hvortil trafiksektoren hører. For at give et eksempel kunne man forestilles sig, at der indenfor en makro-økonomisk investeringsramme skal prioriteres mellem en styrkelse af eksport-erhvervene eller de import-erstattende erhverv og alle andre sektorer, eller man kunne tænke sig, at valget skulle stå mellem en langsigtet opsparing ved hjælp af en fond eller investeringer i andre sektorer. I sådanne tilfælde er der ikke et økonomisk grundlag for store anlægsinvesteringer i form af Atlantflughavne eller regionallufthavne med baneforlængelser. *I denne sammenhæng forekommer de mindre løsninger for Region Syd som foreslået af Buch & Partners ovenfor i afsnit 2, at være bedre løsninger, end de vi ser fra landsstyreområdet, lokale politikere og 'Air Greenland'. Alt for ambitiøse investeringsprojekter leder tanken hen på Færøernes økonomi i 80'erne og 90'erne.*

12. Beskæftigelsesvirkninger og betalingsbalancebelastninger forbundet med de to projekter.

Tabel 16 opridser dels de to projekters beskæftigelsesvirkninger, dels også deres belastning af handelsbalancens importside. Der regnes både med den direkte beskæftigelses- og importeffekt og den indirekte. Til dette bruger vi Grønlands Statistiks input-output multiplikatorer for bygge- og anlægsvirksomhed, og der gøres hermed den forudsætning at tilsvarende multiplikatorer kan anvendes på mikro-niveau i forbindelse med de to projekter. Tallene der fremkommer vil sikkert afvige fra lokalt opgjorte overslag, der imidlertid alle lider af den mangel, at de indirekte effekter ikke kommer med. Den direkte effekt måler det, der sker som følge af en investering i forbindelse med selve anlægsaktiviteten. Den indirekte effekt er virkningen af den efterspørgsel, der opstår som følge af aktiviteten. Anlægsaktiviteten medfører at der efterspørges materialer hos fremstillingsvirksomheder, yderligere efterspørges serviceydelser i andre landbaserede erhverv, ligesom der efterspørges forsyningstjenester. Dette leder på sin side til yderligere beskæftigelse og import i disse erhverv også. Beskæftigelses-multiplikatorerne angives i personår pr. investeret mio. kr.. I bygge og anlægssektoren

estimeres beskæftigelses-multiplikatoren til at være 2,5 personår pr. investeret mio. kr., heraf er den direkte effekt 1,9 personår og den indirekte effekt i andre erhverv 0.6 personår. Importallene opgøres i procent af investeringen 37,3%, heraf udgør den direkte importforøgelse 31,4%.³

Tabel 16 opgør virkninger af de to anlægsinvesteringer vedrørende Narsarsuaq og Qaqortoq.⁴ Beskæftigelsesmæssigt giver Qaqortoqinvesteringen den største effekt, fordi denne er dyrere end Narsarsuaq. Tallene er dog hvad Qaqortoq angår undervurderede fordi anlæggelse af vej, elværk og hotelfaciliteter ikke er med i beregningerne, hertil kommer det tidligere behandlede bolig- og institutionsbyggeri. Dette ændrer dog ikke ved det relative indtryk, der antyder en større *beskæftigelseseffekt og en større betalingsbalancebelastning for Qaqortoqprojektet*. Beskæftigelsen i anlægsperioden vil mindst udgøre 673 personer; på den anden side vil handelsbalancen alt andet lige blive forværret med 100 mio. kr.. M.h.t de store beskæftigelsestal skal man imidlertid huske, at det ofte er sådan, at den lokale deltagelse af firmaer og beskæftigelsen forbundet hermed kan være en del lavere, fordi lufthavnsbyggerier og mere komplicerede anlægsgaver ofte udføres af danske og udenlandske firmaer og tilkaldt arbejdskraft. I Narsarsuaq bruger man en lokal entreprenør, lokale firmaer og mere lokal arbejdskraft. Det har dog ikke været muligt at følge dette forhold op med en konkret statistisk vurdering.

Tabel 16: Direkte- og indirekte beskæftigelses- og import virkninger af de to projekter.
(Hele anlægsperioden)

	Direkte virkning	Indirekte virkning	Total Virkning
Qaqortoq (6 år):			
Beskæftigelse (personår)	511	161	673*
Importforøgelse (mio. kr.)	84.4	15.9	100.3
Narsarsuaq (25 år):			
Beskæftigelse	373	118	491
Importforøgelse	61.6	11.6	73.2

* Unøjagtigheder skyldes afrundede tal

³ Grønlands Statistik: 'Statistisk årbog 2002' om det produktionsbaserede nationalregnskab side 191 - 196.

⁴ Hermed inkluderes driftsinvesteringernes beskæftigelsesvirkning ikke i beregningerne. Den direkte virkning for Narsarsuaq fremgår af afsnit 7 ovenfor. Beskæftigelses forbundet med driften af Qaqortoq fremgår af bilag 1 i landsstyremrådets redegørelse. Ca. en snes personer ansat af Mittarfeqarfiit og 'Air Greenland' kan genbeskæftiges. Den resterende del af arbejdsstyrken i Narsarsuaq frisættes i tilfælde af lukning.

Handelsbalancetal er en del af en betalingsbalanceopstilling, som på grund af besparelser på Grønlands Statistik endnu ikke er lavet for den grønlandske økonomi. I 1993 forsøgte Peter Beck sig imidlertid med en opstilling baseret på en række skønnede tal, som jeg har opstillet nedenfor i en almindelig betalingsbalanceoversigt.

En betalingsbalance adderer altid til 0 på bundlinjen. Når vi i tabellen kan se, at der er et overskud på betalingsbalancens løbende poster på 800 mio. kr. skyldes det primært bloktilskuddet. Tallet er sikkert for lavt skønnet, fordi lønninger fra udland (primært Danmark) i 1993 androg 0.4 mia. kr., hvor dette alene vil ændre denne postering til et overskud på 100 mio. kr.. Følgeligt er saldoen i stedet et overskud på 900 mio kr - til gengæld er nettostillingen m.h.t udbyttebevægelser ukendt? Når udbytteerne i danske selskaber med domicil i Grønland sikkert primært strømmer tilbage til Danmark mindskes overskuddet igen.

Tabel 17: Grønlands Betalingsbalance i 1993:

	Nettoindtægt
Varehandel	- 0.4 mia. kr
Transport	- 0.4
Turisme	- 0.3
Øvrige varer og tjenester*	- 1.0
Saldo på vare- & tjenestebalancen	- 2.1 mia. kr
Renter, udbytter, lønninger til udland**	- 0.3 mia. kr.
Ensidige indkomstoverførsler til udland***	3.2
Andre overførsler	-
Saldo på de løbende poster	0.8 mia. kr
Offentlige og private kapitalbevægelser	-0.4 mia. kr
Bidrag til den danske valutareserve****	-
Fejl, mangler, udeladelser	-0.4 mia. kr
Saldo på kapitalposterne	-0.8 mia. kr
I alt	0.0 mia. kr

* Forsvarsbalance, offentlige tjenesteydelser, administrative ydelser og konsulenter, værtftsbalance, bunkersbalance, entreprenørbalance og basebalance.

* * Blev alene opgjort som rentebevægelser. Lønindkomster ud af Grønland skønnes til et par hundrede mio. kr., Udbytteerne er ukendte

*** bloktilskuddet og ministerielle udgifter vedr. Grønland

**** fra 2000 er valutaindtjeningen netto ikke med i den danske opgørelse mere. Et træk på valutaresserven opgøres som en indtægt og omvendt en udgift ved en opbygning af samme

Kilde: Peter Beck: Skitse til opstilling af betalingsbalance for Grønland, Upubliceret grønlands Hjemmestyre, 1994

De to projekter vil især belaste betalingsbalancen hvad angår importerede varer og tjenester, men også følgende poster vil blive påvirket af især Qaqortoq-projektet:

- *turistbalancen*, der må formodes at ville blive væsentligt dårligere, hvis Narsarsuaq lukkes og turismen udebliver fra Sydgrønland. Dette kan i nogen grad opvejes af at turisterne substituerer Sydgrønland med andre grønlandske destinationer som f.eks. Ilulissat og Kulusuk. Netto kan der imidlertid næppe være tvivl om at turistbalancens stilling forværres.

- *transportbalancen*, hvor det må formodes at passagerantallet med destinationen Sydgrønland vil gå ned som følge af stigende billetpriser. Der kan i nogen grad substitueres til skibstrafik, men der kan igen netto næppe være tvivl om, at indtægter fra udenlandske rejsende vil gå ned.

- *renter, udbytter og lønninger* til Danmark og det øvrige udland, hvor udenlandske firmaer og arbejdskraft vil indsætte sine indkomster på danske og udenlandske bankers konti. Den store anlægsinvestering taget i betragtning og finansieringsbehovet vil på sin side indebære, at der bliver renteudgifter forbundet med låntagning i Danmark/udlandet. Dette vil også belaste betalingsbalancen.

- *kapitalbevægelser*, hvor et lån i første omgang vil have en positiv virkning på betalingsbalancen. På længere sigt vil der være en tilsvarende udstrømning af kapital i takt med betaling af afdrag. Jeg har i tabel 18 vist de positive, negative eller neutrale påvirkninger af disse delposter. *Af de to projekter er en eventuel regionallufthavn i Qaqortoq, det der vil belaste den grønlandske betalingsbalance mest.*

M.h.t handelsbalancen var importbelastningen klart større for Qaqortoq, og dette indikerer i forbindelse med *en arbitrær skalering* en 'større negativ virkning'. Både turist og transportbalancen vil sandsynligvis forværres på grund af de stigende billetpriser. Vi har derfor forudsat at der vil være 'nogen negativ virkning' for disse to poster. Der kan være 'nogen positiv virkning' for Narsarsuaq, hvad transport og turisme-balancen angår.

Tabel 18: Belastninger på betalingsbalancen som følge af de to projekter.*

	Qaqortoq	Narsarsuaq
Handels-balancen	(- -)	(-)
Transport-balancen	(-)	(0,+)**
Turisme-balancen	(-)	(+)***
Renter, udbytter og lønninger	(-)	(0)
Kapital-overførsler	(0)	(0)

* tegnforklaring

(--)	<u>større negativ virkning</u>
(-)	<u>nogen negativ virkning</u>
('0)	<u>neutral virkning</u>
(+)	<u>nogen positiv virkning</u>
(++)	<u>større positiv virkning</u>

** + forudsætter her, at 'Air Greenland' beflyver Narsarsuaq

** Under forudsætning af at Islandsforbindelsen om sommeren genåbnes

Dette fordrer dels at 'Air Greenland' beflyver Sydgrønland med sin Boeing 757, og at sommerruten fra Keflavik genåbnes. Endelig forudsætter vi 'nogen negativ' virkning i forbindelse med Qaqortoq, hvad indkomster til Danmark og det øvrige udland angår, og som

antydnet ovenfor vil der på kort sig være en stor positiv virkning fra et lån til finansiering af Qaqortoq projektet, denne opvejes på lang sigt af en nedbringelse af lånets hovedstol.

Hertil kommer naturligvis også spørgsmålet om, hvordan effektueringen af ambitiøse investerings-projekter påvirker bloktilskuds-forhandlingerne i fremtiden. Statens udgifter vedrørende Grønland indgår i posteringen ensidige indkomstoverførsler til udlandet. Med et positivt fortegn er der tale om en overførsel til Grønland i form af bloktilskud og andre statslige udgifter. Om dette påvirkes af for ambitiøse lufthavnsprojekter og hvordan kan ingen naturligvis spå om. Jeg har derfor udeladt en vurdering af dette, men det kunne tænkes, at et for store offentlige investeringer kunne lede til forsøg på en opbremsning gennem lavere bloktilskud.

Forsigtigt udtrykt kan man sige, at det vurderes at basisalternativet en fortsat drift af Narsarsuaq på nær en mindre negativ påvirkning af handelsbalancen samlet kan skaleres bedst. Dette indebærer, at det er Qaqortoq projektet, der vil belaste betalingsbalancen mest!

13. Det mikroøkonomiske perspektiv - monopol versus konkurrence

‘Air Greenland’ vil som antydnet med en lukning af Narsarsuaq kunne befæste sit monopol yderligere, dels bliver det vanskeligt at etablere en virksom konkurrence via Keflavik, hvorfra der tidligere har været ruter, der har gavnet Sydgrønland. Dels svinder mulighederne også ind for i et længere perspektiv at åbne op for nordamerikanske operatører. Operatører, der vil beflyve Grønland, skal hvad indenrigsnettet angår samarbejde med en operatør, der allerede har et absolut monopol på indenrigsruterne, og man er nu fremover tvunget til at lande i Kangerlussuaq. Et absolut monopol kan lede til misbrug af dominerende stilling, som beskrevet i bemærkningerne til den grønlandske konkurrencelov.

Et absolut monopol leder til tab for både forbrugere og producenter, hvis monopolisten sætter prisen højere end den kostægte pris, der kan opstå under virksom konkurrence. Samfundets overskud er netop summen af forbrugerens og producentens overskud, der under et leder til ‘et dødvægtstab’, hvor samfundets overskud ledes fra kunderne og til monopolisten, hvorved den samlede velfærd (overskuddet) bliver mindre. I praksis vil rejsende, der selv betaler, skulle betale mere, hvilket indskrænker det økonomiske råderum i forhold til andre forbrugs- og produktionsmuligheder. Landskassen har her lidt mere at gøre med, men det rammer også offentlige forbrugs- og investeringsmuligheder når priser på flybilletter stiger. Skal dette finansieres enten gennem øgede afgifter eller gennem udskrivning af øgede skatter vil det under alle omstændigheder indskrænke det økonomiske råderum for alle andre end monopolisten..

Det vil i denne forbindelse være en yderligere gevinst samfundsøkonomisk set, hvis man i den fremtidige planlægning af lufthavnsudbygningen netop holdt sig for øje, at der skal foretages renoveringer, udbygninger og etablering af lufthavne på en måde, så man kan styrke den konkurrence, der endnu ikke er opstået for de dele af flytrafikken i Grønland, man kalder konkurrenceområderne.

Derfor skal det også med i en samlet vurdering at et styrket monopol på lufttrafikken vil øge samfundets velfærdstab.

Kilder:

Air Greenland: ‘Basis fartplan’ 1/1 2002 - 31/12 2002

Bech, Peter: 'Skitse til opstilling af betalingsbalance for Grønland', økonomidirektoratet, 1994.

Buch og Partners ApS: 'En trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland', juni 2001

Buch og Partners ApS: 'Tillægsanalyse til en trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland', august 2001

Dahl, Jens: Arktisk Selvstyre, akademisk forlag, 1986

Finansministeriet: 'Vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger', København, 1999

Grønlands rejsebureau: 'Normal Fare - grøn pris for konkurrenceområderne fra 1/1 2002

Grønlands Statistik: 'Statistiske årbøger' Nuuk 1999, 2000 og 2002

HS analyse: 'Etablering af nye landingsbaner', oktober 2000

Jensen, Keld: 'Status for bygge- og anlægsbranchen i Grønland - og anbefalinger til fremtidig indsats, Nuuk november 1998.

Krisitiansen, Jørgen: 'Projektvurdering - begrænsninger og muligheder på transportområdet', Aalborg universitetsforlag, 1985.

Landsstyreområdet for boliger og infrastruktur: 'Redegørelse om den fremtidige flytrafikstruktur i Grønland', august 2002.

Landsstyreområdet for boliger og infrastruktur: 'Større åbenhed omkring betalinger til flytrafikken', pressemeddelelse, august 2002

Mittarfeqarfiit: Årsrapporter, 1998 - 2001

Mittarfeqarfiit: 'Supplerende lufthavnsudbygning' arbejdsnotat nr. 3.1. vedrørende Narsarsuaq, november 2000

Paldam, Martin: 'Grønlands økonomiske udvikling', Rockwool fonden, 1994

Trafikseminar: Grønlands flytrafikstruktur, marts 2002

Winther, Gorm: 'Samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger i forbindelse med minedrift i Grønland', Nuna Minerals, august 2001.