

Attaveqaaqatigiinnermut Ineqarnermullu Pisortaaqarfik

Direktoratet for Infrastruktur og Boliger

Department of Infrastructure and Housing

Dato : 30. juli 2003

Journal nr : 32.60+5/FD

Rapport vedr. Ilulissat lufthavn. Udbygning til en 1199 m landingsbane.

Landsstyret har på møde den 1. maj 2003 besluttet, at Landsstyremedlem for Infrastruktur og Boliger tager kontakt til både Nuuk og Ilulissat kommune med henblik på at indlede møder om udvidelse af lufthavnene i de to byer.

Ved et møde den 23. maj 2003 mellem Landsstyret repræsenteret henholdsvis ved Landsstyremedlem for Finanser Augusta Salling og Landsstyremedlem for Infrastruktur og Boliger Mikael Petersen og Ilulissat Kommuneas kommunalbestyrelse repræsenteret ved Økonomiudvalget enedes man om retningslinierne for en nærmere undersøgelse af en eventuel udbygning lufthavnen i Ilulissat.

Ved drøftelserne i arbejdsgruppen er bl.a. inddraget notat af 3. april ved NIRAS – Greenland A/S (vedlagt som bilag 1), som oplyser de tekniske, beflyvningsmæssige og økonomiske forhold ved en ændret udformning af baneudbygningen i forbindelse med beflyvning af baner med længde på 1199 m eller længere.

Samfundsøkonomisk vurdering

Landingsbanen forlænges til 1199 meter fra den nuværende længde på 845 m. Den nuværende bane er anlagt efter STOL-bane konceptet. Banebredden forbliver 30 m. Sikkerhedszonen bliver 40 m til hver side af banens centerlinie og 60 m ved hver baneende. Banen anlægges efter den særlige standard for flyvepladser i topografisk vanskelige områder (fjeldområder).

Før igangsætning af projekteringsarbejdet skal der tilvejebringes bedre kortmateriale, der viser topografien i området

Statens Luftfartsvæsen har på det foreliggende grundlag ikke kunne tage stilling til at afvige fra de gældende krav til anlæggelse af landingsbaner ved en udvidelse af landingsbanens længde med 150 meter udover 1199 meter.

Perspektiv for kunderne

Med en udvidelse af landingsbanen i Ilulissat til 1199 meter er grundlaget lagt for en modernisering af den interne grønlandske beflyvning. Det betyder bl.a. at de ca. 17% af de samlede atlantpassagerer, som har Ilulissat som slutdestination, vil kunne flyves i større og mere driftsøkonomiske maskiner. Herved synes grundlaget for en rentabel transport at være etableret.

På tilsvarende vis vil grundlaget for, at Ilulissat kan beflyves med moderne flytyper fra Kangerlussuaq og Nuuk, såfremt at den også udvides til 1199 meter, være skabt. En sådan udvikling vil øge grundlaget for, at den interne beflyvning kan ske så økonomisk og effektivt som

muligt. Det er dog ikke kun i relation til indenrigsbeflyvningen, at udvidelsen skal vurderes. Ved en udvidelse vil det være muligt at beflyve destinationer i Island og Canada direkte fra Ilulissat. Det vil kunne spare passagerne for først at skulle benytte indenrigsbeflyvningen for at kunne komme videre til Island/Canada.

Et andet perspektiv med den udvidede landingsbane kunne være at muliggøre en direkte forbindelse mellem Ilulissat og Island. Der er generel enighed om at bevare Kangerlussuaq som hovedindfaldsport til Grønland, men den nye struktur vil give nye muligheder for en yderligere udvikling af trafikken - og dermed også erhvervs- og turismeudviklingen.

Det kunne eksempelvis være, at man i den nære fremtid vil kunne opleve sommerforbindelser mellem Island og de steder i Grønland, hvor der etableres 1199 meter landingsbaner. Det kunne også tænkes, at passagerer fra Danmark kunne flyve over Island og direkte til Ilulissat, som supplement til forbindelsen via Kangerlussuaq. Således vil grundlaget også være etableret for en alternativ afvikling af den traditionelle Atlantbeflyvning mellem Grønland og Danmark. Endelig vil det også være muligt at modtage fly direkte fra Canada og USA.

Konkret regnes der i de samfundsøkonomiske analyser med, at der bliver indsat nye og større fly mellem Ilulissat og Kangerlussuaq. Ud fra on/off-statistikken for 2001 er det vurderet, at 29.473 passagerer (indgår i den samfundsøkonomiske beregning) har fløjet mellem Ilulissat og Kangerlussuaq.

Det vurderes som rimeligt at antage, at passagererne sparer 100 pr. enkeltbillet (indgår i den samfundsøkonomiske beregning), når der vil kunne flyves med nye og større fly. Samtidig vurderes det som sandsynligt, at flybilletpriserne vil stige på de to forbindelser, såfremt der fortsat skal flyves med Dash 7. Air Greenland A/S har som bekendt ikke lagt skjul på, at der ved en fortsat anvendelse af Dash 7 flyene kan ses frem til et fortsat stigende pres på priserne på flybilletter. Dette skyldes som også tidligere nævnt de meget kraftige stigninger i reservedelsomkostninger og de generelle vedligeholdelsesomkostninger. Der er forudsat en fordyrelse i billetprisen på 50 kr. pr. enkeltbillet (indgår i den samfundsøkonomiske beregning).

Perspektiv for Hjemmestyret

For Hjemmestyrets vedkommende er perspektivet sammenfaldende med det, som er skitseret i Udvidelse af Ilulissat lufthavn til 1199 meter. Perspektivet adskiller sig ved at udvidelsen af Nuuk lufthavn til 1199 meter forventes at vil koste ca. 50 mio. kr. (indgår i den samfundsøkonomiske beregning), mens omkostningerne ved udvidelsen i Nuuk er vurderet til 80 mio. kr.

De øgede driftsomkostninger til vedligehold af den lidt længere bane, vil være marginale i forhold til situationen i dag (se bilag 1). Omkostningen er i de samfundsøkonomiske beregninger fastsat til 25.000 kr. årligt (indgår i den samfundsøkonomiske beregning).

Perspektiv for kommunen

For Ilulissat har det afgørende betydning, at rammerne for en effektiv indenrigsbeflyvning etableres. Ilulissat er som Grønlands førende turistdestination afhængig af, at man hurtigt og billigt kan komme til og fra byen. Med en forlængelse af lufthavnen i Ilulissat er der skabt et bedre grundlag for, at den interne rutebeflyvning kan udvikle sig i en positiv retning med hensyn til pris og service. Desuden er der skabt grundlag for, at Ilulissat lettere kan skabe relationer til Island og Canada på grund af mulighed for direkte beflyvning.

På det konkrete plan har Kommunalbestyrelsen og Erhvervsrådet i Ilulissat bl.a. fremsat ønske om en forlængelse af landingsbanen under henvisning til, at den udgør en flaskehals i udviklingen af turisterhvervet. Selv om kapaciteten i lufthavnen i Ilulissat ikke er fuldt udnyttet, hvad angår evnen til at modtage Dash 7, så er selve mønsteret i beflyvningen et problem for erhvervets fortsatte udvikling. I dag kommer alle turister ind via Kangerlussuaq, hvor den eneste direkte internationale rute går til og fra København.

Hovedparten af turisterne kommer i dag fra Danmark, men skal stigningstakten i turismen fortsætte er det nødvendigt fremover, at satse på et mere internationalt publikum. Udover at bidrage til en stigning i antallet af turister, vil de udenlandske turister også medføre en forlænget sæson, da ferieperioden i de fleste lande ligger efter juli måned, der i dag er den absolutte højsæson.

Såfremt landingsbanen i Ilulissat bliver forlænget til at kunne tage fly fra Island og Canada, vil en væsentlig forhindring for den fremtidige udvikling af turisterhvervet være ryddet af vejen. Island har et vidt forgrenet net af flyruter fra Nordamerika og Europa. En forlænget landingsbane ville betyde, at turister fra andre lande end Danmark, vil kunne flyve til Ilulissat via Island, hvilket ville billiggøre rejsen og reducere rejsetiden. Island har i dag ca. 300.000 turister om året og en forlænget landingsbane ville betyde, at disse turister kunne tilbydes en forholdsvis prisbillig kombinationsrejse Island – Grønland. Endvidere vil det også være muligt at flyve turister ind direkte fra Canada, som tilsvarende vil kunne tilbydes en kombinationsrejse.

Perspektiv for operatørerne

Også for operatørerne kan perspektivet ved en udvidelse af Ilulissat lufthavn sammenlignes med perspektivet ved en udvidelsen af Nuuk. Perspektiverne er tæt forbundet, men også realiseringen af målsætningerne for begge udvidelser, synes at være tæt forbundet. En rentabel drift af ATR 72-fly er betinget af, at en række destinationer kan beflyves med den nye flytype. Disse forhold synes også at ville gøre sig gældende med en anden operatør og betragtningerne er således ikke kun baseret på, at beflyvningen foretages af Air Greenland A/S.

Konklusion

Den samfundsøkonomiske projektvurdering ved en udbygning af Mittarfik Ilulissat med en 1199 meter landingsbane er genstand for 2 alternativberegninger.

Basealternativet

Fortsættelse af den nuværende lufttrafikstruktur i form af, at Air Greenland A/S bibeholder selskabets Dash 7 fly, med deraf følgende stigende billetpriser på grund af meget kraftige stigninger i reservedelsomkostninger og de generelle vedligeholdelsesomkostninger.

1199-alternativet

Udvidelse af landingsbanen i Mittarfik Ilulissat til 1199 meter, som vil muliggøre en beflyvning med større og mere driftsøkonomiske fly. Der vil først og fremmest blive tale om forbindelsen til Kangerlussuaq, men direkte flyvning til eksempelvis Island vil også være en mulighed.

Hovedresultatet af den samfundsøkonomiske projektvurdering er samlet op i nedenstående skema.

Tabel 3. Hovedresultat: Udvidelse af Mittarfik Ilulissat med en 1199 meter landingsbane.

	Nutidsværdi mio. kr.	Intern rente %
Driftsøkonomisk	15	10
Samfundsøkonomisk	18	11

Kilde: Bilag 3.

Anlæg af en 1199 meter landingsbane i Ilulissat vil give et driftsøkonomisk afkast afspejlet i en nutidsværdi på 15 mio. kr. og en intern rente på 10%. Det samfundsøkonomiske afkast bliver med en intern rente på 11% og en nutidsværdi på 18 mio. kr.

Resultatet viser, at der med al tydelighed bør arbejdes videre med projektet. Der er dog knyttet væsentlige usikkerhedsmomenter til beregningerne, hvoraf de største vedrører en ikke tilstrækkelig viden om

- den økonomiske effekt for Air Greenland A/S ved en 1199 meter bane i Ilulissat og dermed de fremtidige billetpriser for passagererne i tilknytning til banen samt priser for transport af fragt og post.

Air Greenland A/S har studeret det materiale, som de foreløbig har modtaget fra fabrikanten af de fly selskabet påtænker at sætte ind i stedet for Dash 7 flyene. Det drejer sig om fly af typen ATR 42 og ATR 72. De meget foreløbige resultater viser, at ATR'en driftsmæssigt er ca. 35% billigere end Dash 7. Hertil kommer, at ATR 72 kan medtage op til ca. 40% flere passagerer end Dash 7.

Disse foreløbige indikationer skal dog tages med et stort forbehold, idet man i praksis oftest oplever en dårligere performance end angivet af fabrikanten. Samtidig skal der også lægges en del ekstra omkostninger ved implementeringen af en ny flymodel, herunder omskoling af personale i teknisk afdeling, flyveafdelingen, stationstjenesten m.v. Med til billede hører også, at der ikke er taget højde for den forventelige større afskrivning ved en ATR 72 i forhold til Dash 7.

Finansieringsmodel

På møde i arbejdsgruppen tirsdag den 3. juni 2003, blev forskellige modeller for finansiering af en eventuel udvidelse af landingsbanen i Ilulissat. Ilulissat Kommune er ikke interesseret i at drive lufthavnen, men vil imidlertid gerne udvide samarbejdet med Mittarfeqarfiit. Der blev på mødet ikke drøftet muligheder for at tiltrække eksterne investorer – hvorfor det antages, at Mittarfeqarfiit driver lufthavnen på de eksisterende vilkår. Den eksterne låntagning skal finansieres ved en forhøjelse af passagerafgiften for rejsende via lufthavnen i Ilulissat.

Så længe der er et tilstrækkeligt likvidt overskud i Landskassen, vil en ekstern finansiering imidlertid betyde et øget kapitalomkostning i forhold til en ren landskassefinansieret anlægsudgift.

Der blev på mødet omtalt muligheden for at søge lån hos udviklingsbanker/fonde, herunder Den Nordiske Investeringsfond og Nordisk Industrifond. Finansiering ad denne vej fungere derfor i princippet på samme måde som via almindelige banker. De har dog også udviklingsmæssige hensyn at tage og har derfor mulighed for at bevilge lån på mere attraktive vilkår. Vilkårene for en eventuel låntagning må bero på en forhandling – i dette oplæg antages renten til at være 6% p.a. (30 år).

I nedenstående fremstilles 3 eksempler med forslag til finansieringsfordeling mellem hhv. Hjemmestyret, Ilulissat Kommune og en ekstern långiver. Etableringsomkostningerne anslås til kr. 60 mio. og passageraktiviteten i 2002 danner grundlaget for beregning af forhøjelse af passagertaksten – se tabel 1.

Tabel 1: On/Off statistik - Ilulissat 2002

ON	OFF	I alt (pax)
16.287	15.651	31.938

Forslag 1:

I dette eksempel forudsættes bidrag på hhv. 15 mio. kr. fra Ilulissat Kommune og 30 mio. kr. fra Hjemmestyret – i alt 45 mio. kr. De resterende kr. 15 mio. finansieres via en låntagning.

Tabel 2: konsekvensberegning ved lån på 15 mio. kr.

Tabel 2: Konservensberegning ved lån på 15 mio. kr.				
Lån	Rente	År (ydelsesperioder)	Årlig ydelse	
kr 15.000.000	6%	30	(kr 1.089.733,67)	
On/Off statistik - Ilulissat 2002				
ON	OFF	Pax i alt	Ekstraydelse pr. rejsende	Returrejsende
16287	15651	31938	(kr 34,12)	(kr 68,24)

Som det fremgik indledningsvis, overvejes hvorvidt en lånefinansiering skal bero på en forhøjelse af passagertaksten for rejsende via lufthavnen i Ilulissat. Dette eksempel vil betyde godt 34 kr. mere pr. enkelrejsende via lufthavnen i Ilulissat.

Forslag 2:

I dette eksempel forudsættes bidrag på hhv. 10 mio. kr. fra Ilulissat Kommune og 20 mio. kr. fra Hjemmestyret – i alt 30 mio. kr. De resterende 30 mio. kr. finansieres via en låntagning.

Tabel 3: konsekvensberegning ved lån på 30 mio. kr.

Lån	Rente	År (ydelsesperioder)	Årlig ydelse	
kr 30.000.000	6%	30	(kr 2.179.467,34)	
On/Off statistik - Ilulissat 2002				
ON	OFF	Pax i alt	Ekstraydelse pr. rejsende	Returrejsende
16287	15651	31938	(kr 68,24)	(kr 136,48)

Forhøjelse af passagertaksten; godt 64 kr. pr. enkeltrejsende.

Forslag 3:

I dette eksempel forudsættes det, at alle etableringsomkostninger finansieres via en låntagning ved én eller flere banker, såfremt finansieringen ikke skal komme fra en offentlig myndighed.

Tabel 4: konsekvensberegning ved lån på 60 mio. kr.

Lån	Rente	År (ydelsesperioder)	Årlig ydelse	
kr 60.000.000	6%	30	(kr 4.358.934,69)	
On/Off statistik - Ilulissat 2002				
ON	OFF	Pax i alt	Esktraydelse pr. rejsende	Returrejsende
16287	15651	31938	(kr 136,48)	(kr 272,96)

Forhøjelse af passagertaksten; godt 136 kr. pr. enkeltrejsende.

Ovenstående beskrevne forslag skal anskues med forbehold. Der er ikke taget kontakt til banker eller fonde, hvorfor vilkårene for en eventuel låntagning må bero på en forhandling, herunder rentesats samt krav om sikkerhed. Ligeledes er der ikke inddraget forventninger til den fremtidige rejseaktivitet – en forventning som må inddrages ved fastlæggelse af en forhøjelse af passagertaksten.

Der er ikke indlagt forudsætninger om, at man i anlægsfasen optager lånene løbende efter forbruget pr. år. Det er ikke indlagt forudsætninger om ændrede drifts- og vedligeholdelsesomkostninger i forbindelse med lufthavnen.

Forslag 4:

Endelig kan der peges på en fuld egenfinansiering – dvs. en fuld landskassefinansiering eller ved en forhandling af en fordelingsnøgle mellem landskassen og kommunekassen.

Fordelen ved en egenfinansiering vil være at denne ikke er rentebærende samt den principielt ikke er afhængig af lufthavnens økonomi.

Ulemperne ved en sådan finansiering er, at de anvendte midler ikke kan bruges til andre samfundsopgaver, at de vil være bundet i denne investering fremover og kun blive tilbagebetalt som et eventuelt overskud fra lufthavnen. I sidste ende en politisk prioritering.

Forhøjelse af passagertaksten: 0 kr. pr. enkeltrejsende.

Det er kommunens opfattelse, at billetpriserne ikke kan tåle yderligere forhøjelser. En øget lufthavnsafgift vil alt andet lige betyde forhøjede priser, medmindre udvidelsen af landingsbanen medføre at operatørerne sænker priserne tilsvarende eller lavere.