2 Transportinfrastruktur og trafikmængder

2.1 Det samlede transportsystem

Grønlands arktiske klima og natur, dets størrelse og den meget spredte befolkning har sammen med dets historie som en koloni og store militærstrategiske betydning resulteret i et transportsystem, der adskiller sig fra de fleste andre landes.

Skib og fly er primære transportmidler
Skibs- og lufttrafik er helt afgørende for den trafikale sammenbinding i Grønland, ligesom internationale forbindelser alene går herigennem. Kun lokalt i de enkelte byer og bygder samt i nogle få tilfælde herimellem benyttes transport over landjorden.

Klimatiske udfordringer
Klimaforhold betyder tillige, at der er stor forskel på muligheden for at bruge de enkelte transportmidler i vinter- og sommerhalvåret. Det gælder især for skibstrafik, som umuliggøres af islæg i store dele af året i Østgrønland og nord for Diskobugten i Vestgrønland, ligesom storisen i Sydgrønland besværliggør eller umuliggør sejlads i forårsmånederne, typisk i perioden marts/april til juli/august.

Det arktiske klima stiller desuden særlige krav til transportmidlerne, som ofte er specielt fremstillede, f.eks. skibe med særlig stærke skrog på grund af risiko for at kollidere med is.

Store afstande skaber udfordringer
Endelig betyder de lange afstande mellem byer og bygder samt de relativt små samfund, at det er vanskeligt eller umuligt at drive et kollektivt trafiksystem – både i relation til gods og personer - på kommercielle vilkår. Derfor subsidieres en række transportopgaver af Selvstyret via bl.a. serviceaftaler med operatører.

2.2 Luftfart

Luftfart spiller en stor rolle i transportsystemet både internationalt, regionalt og som transportmiddel mellem byer og bygder. Ved udgangen af 2009 var der 59 lufttrafikanlæg (kilde: Statistisk Årbog 2009, Tabel 8.1, Grønlands Statistik):

Flyvepladser

- 13 lufthavne med faciliteter for fastvingede fly, hvoraf 6 i 2009 havde internationale forbindelser til enten København eller Island[17]
- 6 heliporte[18]
- 40 helistops uden særlige terminalfaciliteter til helikoptertrafik med rutebunden trafik mellem byer og bygder

Mittarfeqarfiit (GLV) ejer alle disse anlæg undtagen heliporten i Kangilinnguit[19], som ejes af Grønlands Kommando (GLK), og tre helistops, der ejes af Air Greenland.

---

[17] Hvis Pituffik – lufthavnen på den amerikanske Thule-base - tælles med, er der 14 lufthavne.

[18] Inkl. heliporten i Kangilinnguit.

[19] Hertil flyver Air Greenland på en særskilt servicekontrakt, hvor Selvstyret betaler ¾, mens GLK betaler ¼.

Mittarfeqarfiit står endvidere for driften af alle lufthavne, heliportene i Qasigiannguit og Qeqertarsuaq samt de to helistops i Uummannaq og Tasiilaq. De tre heliporte i Qaqortoq, Narsaq og Nanortalik drives af Air Greenland, mens heliporten i Kangilinnguit drives af Grønlands Kommando (GLK). De øvrige 38 helistops drives primært af KNI Pilersuisoq.

Fastvinget beflyvning
Figur 2.2.1 viser placeringen af de 13 lufthavne til fastvingede fly samt Pituffik. Figur 2.2.1 viser landingsbanernes belægningstype (grus, asfalt eller beton) samt den nuværende banelængde.

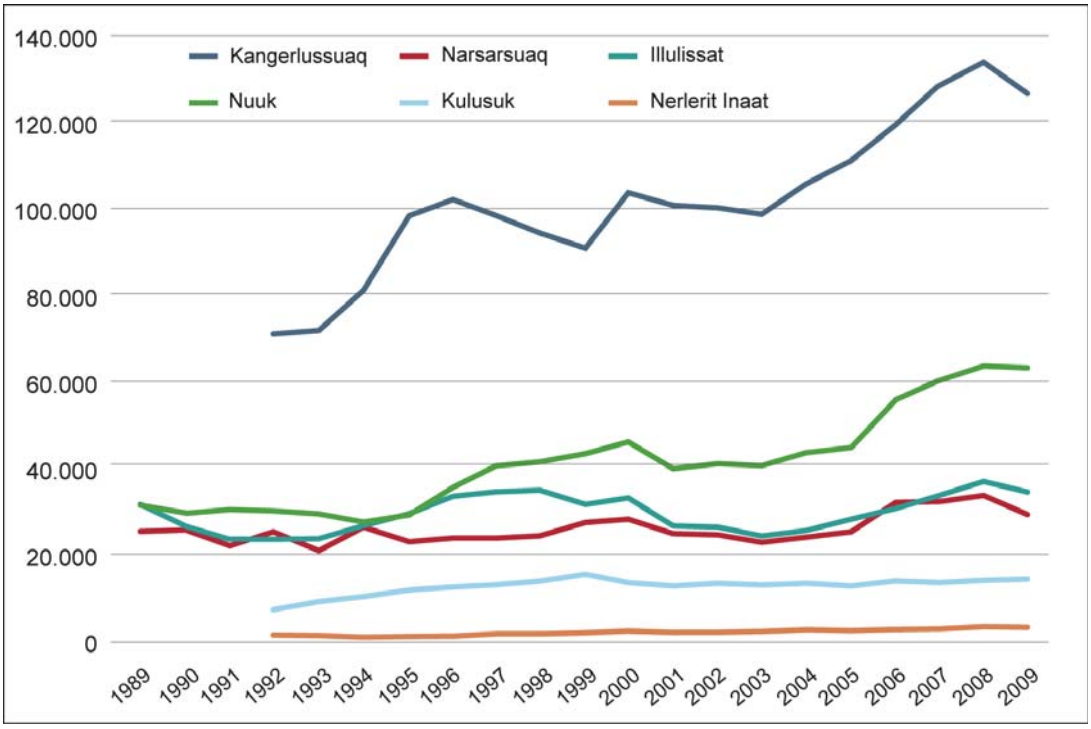
Figur 2.2.1 Placeringen af de 13 landingsbaner samt Pituffik.

Kilde: Trafikstyrelsen 2010. Aeronautical Information Publications (AIP Grønland). Oplysninger hentet på http://www.trafikstyrelsen.dk/. København 2010.

De tre lufthavne med de længste banelængder i landet (Kangerlussuaq i Vestgrønland, Narsarsuaq i Sydgrønland og Kulusuk relativt tæt på Tasiilaq i Østgrønland) er oprindeligt anlagt for at tjene militære formål og ikke for primært at betjene befolkningen i Grønland. Op til 1985 var det kun lufthavnene ved Nuuk og Ilulissat, der var planlagt og etableret primært under hensyn til befolkningens bosætningsmønster.

Nyetableringer fra 1998 og frem
I årene 1998 til 2001 blev der åbnet seks nye lufthavne ved byer i Nord- og Midtgrønland. I 2007 blev der indviet en lufthavn ved Paamiut. Disse byer havde tidligere kun helikopterbetjening, og lufthavnene blev etableret for primært at betjene befolkningen i byen og det tilhørende distrikt ved lufthavnene. De syv nye lufthavne er etableret ud fra et kortbanekoncept med 800 m baner, som kræver særlige fly, der kan starte og lande inden for denne længde. Som det fremgår af afsnit 9.1, er det valgte kortbanekoncept nu truet af udviklingen inden for flyindustrien, idet der nu kun nyproduceres fly til sådanne kortbaner, der kan medtage op til 18 passagerer. Disse baner er dog alle planlagt til at kunne forlænges.

Udviklingen i passagerantal
Figur 2.2.2 viser, hvordan udviklingen har været i det årlige antal passagerer over de seneste 20 år for de seks lufthavne, der eksisterede frem til 1998, mens figur 2.2.3 viser den tilsvarende udvikling for de syv herefter etablerede lufthavne.

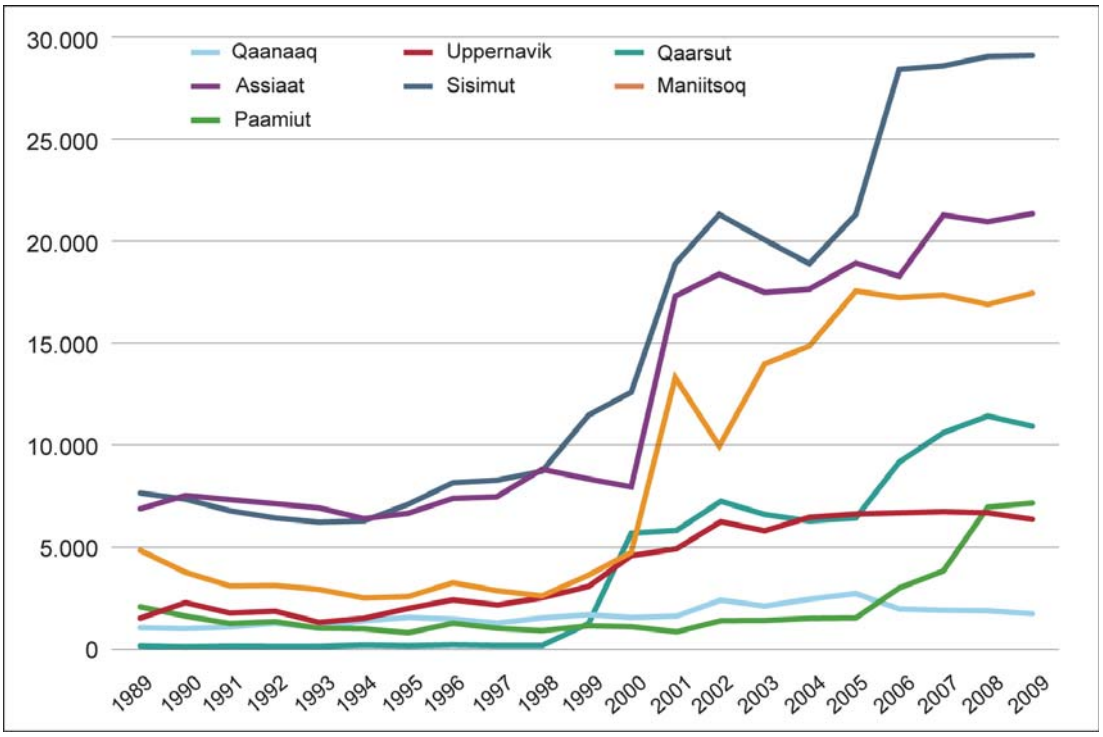


Figur 2.2.2 Årlige passagerantal for de "gamle" lufthavne indtil 2009.

Kilde: Regneark udleveret af Mittarfeqarfiit med 1989-2009 tal for operationer.

Af figur 2.2.2 fremgår, at det især er passagertallet i Kangerlussuaq og Nuuk, der fra begyndelsen af halvfemserne er steget over den periode, som indgår i figuren. Fra begyndelsen af halvfemserne og op til nu er passagerantallet rundt regnet fordoblet i de to lufthavne. Sammenholdt med, at passagerantallet for begge disse to lufthavne er hhv. godt 3,5 gange og knap 2 gange større end i de øvrige lufthavne med det største passagerantal, understreger dette disse to lufthavnes betydning.

Passagerantallet i de syv nyere lufthavne har udviklet sig kraftigt i forbindelse med overgangen fra helikoptertrafik til trafik med fastvingede fly, jf. figur 2.2.3, der naturligvis skal ses på baggrund af også det lave udgangsniveau. Den eneste lufthavn, der ikke har oplevet kraftig vækst, er lufthavnen i Qaanaaq. Lufthavnene ved Sisimiut, Aasiaat og Maniitsoq har oplevet særdeles store vækstrater.



Figur 2.2.3 Årlige passagerantal for de "nye" lufthavne indtil 2009.

Anm.: Passagerantallet i figuren indbefatter også passagerantallet for helikoptertrafikken for perioden før lufthavnen åbnede.

Kilde: Regneark udleveret af Mittarfeqarfiit med 1989-2009 tal for operationer.

Frekvenser

Flytrafikken varierer i omfang henover året. I sommeren 2009 var der således 7-8 ugentlige afgange mellem Danmark og Grønland, mens der i vinteren 2008/09 var 5 afgange. Flytrafikken kan opretholdes hele året og er i flere måneder om året den eneste transportform fra/til og mellem mange byer, som skibe ikke kan besejle på grund af islæg.

Fly benyttes ligeledes til forsendelse af fragt. Fragt – målt i tons – udgør kun en lille mængde af det transporterede gods, idet skibstransport naturligvis er helt afgørende i godstransporten.

Generelt om lovgrundlag for beflyvning

Luftfartsloven, lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, gælder for Grønland, medmindre der specifikt er gjort undtagelse herom enten i luftfartslovgivningen eller i henhold til anden særlig lovgivning.

Tilladelse til at drive regelmæssig luftfartsvirksomhed i erhvervsmæssigt øjemed (ruteflyvning) over dansk område, og dermed også over Grønland, gives af trafikministeren efter luftfartslovens § 75. Dette gælder også for anden erhvervsmæssig luftfartsvirksomhed (eksempelvis charterflyvning)

over området, medmindre trafikministeren træffer anden bestemmelse herom, hvilket da vil fremgå af Bestemmelser om Civil Luftfart (BL'er), der udstedes af Trafikstyrelsen.

Tilladelse til befordring af passagerer, fragt og post mellem steder inden for riget fordrer, at ansøgeren opfylder luftfartslovens vilkår for registrering af luftfartøj. Luftfartsselskaber, som har hjemsted i Grønland, er således også omfattet heraf, og der sondres i luftfartslovgivningen vedr. registrering ikke mellem "danske" og "grønlandske" selskaber. Air Greenland kan ikke opnå EU-licens, da licensforordningens krav til placering af selskabets hovedvirksomhed og hovedkontor/hjemsted i retlig henseende ikke er opfyldt.

Ønsker et luftfartsselskab at påbegynde flyvning på en konkret rute, fordrer dette tilladelse efter luftfartslovens § 75, og tilladelsen gives tidsbestemt, ligesom den gøres afhængig af de særlige vilkår, som efter en konkret bedømmelse skønnes påkrævet. Sådanne særlige vilkår kan være godkendelse af priser og trafikprogrammer.

Der har siden 1997 været etableret en samrådsprocedure mellem Grønlands Hjemmestyre, nu Selvstyret, og Trafikministeriet om behandling af ansøgninger om udstedelse af rutetilladelser og prisfastsættelse for flyvning mellem Danmark og Grønland.

Koncessioner og rutetilladelser
SAS, der indtil 25. oktober 2002 udførte rutetrafik til Grønland, fik i 1994 erstattet sin koncession til regelmæssig luftfart med en licens i henhold til EF's 3. luftfartspakke. Som led i liberaliseringen af luftfartspolitikken i forbindelse med lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde i 1997 bortfaldt den resterende fortrinsret for SAS til indenrigsflyvning.

Selskabet har således ikke længere fortrinsret til trafikering af Grønlandsruterne, ligesom selskabet heller ikke har pligt til at beflyve Grønland. I forbindelse med selskabets indstilling af beflyvningen af Grønlandsruten ultimo oktober 2002 påpegede Trafikministeriet skriftligt over for SAS, at selskabets

licens ikke i sig selv giver adgang til specifikke ruter eller markeder, og at det således vil kræve tilladelse, hvis selskabet på et tidspunkt måtte ønske at genoptage beflyvningen.

Grønlandsfly A/S fik i 1992 en ny basiskoncession, som gjaldt frem til 30. september 2005. Selskabet, der i 2002 ændrede navn til Air Greenland A/S, fik i 2005 forlænget basiskoncessionen frem til 30. september 2012. Basiskoncessionen giver selskabet adgang til at udføre charterflyvning og ruteflyvning internt i Grønland.

Der er ingen umiddelbare begrænsninger på at drive luftfart i Grønland, og det er således i princippet muligt for alle, der måtte ønske det, at flyve til/fra og internt i landet. Dette gælder såvel flyvninger med passagerer som med fragt. Dog kræves en teknisk tilladelse fra Trafikstyrelsen samt en trafikpolitisk tilladelse til at operere i landet fra Selvstyret. Den tekniske tilladelse relaterer sig alene til udstyr, licenser m.v., mens den trafikpolitiske tilladelse baseres på vurderinger af, om en given operatør er ønsket i landet.

Markedet på luftfartssiden er således liberaliseret. Dette står i stærk kontrast til godstransporten med skib, der er reguleret af en koncession med én koncessionsindehaver, der har rettighederne (og forpligtelsen) til at transportere gods til og fra samt mellem byerne i Grønland, jf. afsnit 2.3.

2.3 Skibstrafik

Sejlads spiller en stor rolle i trafiksystemet i Grønland både til international og regional trafik samt til trafik mellem byer og bygder. Grønlands havneanlæg indtager desuden en central position, da stort set al godsforsyning til byer og bygder sker ad søvejen.

I 2010 er der havneanlæg i 16 byer og anløbs- og fiskeribroer i ca. 60 bygder. I alt findes der ca. 185 anlæg i form af atlantkajer, fiskerikajer, broer i bygder, pontonanlæg, fortøjningsanlæg, bøjer m.m. Alle havne og anløbssteder er ejet af og drives af Selvstyret - med nogle ganske få undtagelser, eksempelvis de to privatejede "projekthavne" ved Olivinminen i Fiskefjorden i Midtgrønland og ved guldminen, Nalunaq, 40 km nordøst for Nanortalik i Sydgrønland[20].

Nuværende havneanlæg
Figur 2.3.1 viser en oversigt over havneanlæg i landets byer, samt hvor store skibe havnene maksimalt kan håndtere målt i TEU[21]. Figuren illustrerer således også, hvilke havne der kan betjene de atlantskibe mellem 300 og 700 TEU, der p.t. anvendes.[22]

Skibstrafik spiller naturligt en stor rolle i et samfund, hvor byerne og bygderne er placeret ved kysten. Alle byer i landet undtagen Qaanaaq og Ittoqqortoormiit har et egentligt havneanlæg. Skibstrafikken udgør en vigtig del af godstransporten både til og fra landet og internt i landet. Regionalt og lokalt mellem byer og bygder spiller skibstrafikken ligeledes en væsentlig rolle for passagertransport i de perioder, hvor der kan sejles.

---

[20] I praksis forholder det sig sådan, at virksomheder, der får tilladelse til råstofudvinding, selv skal anlægge den nødvendige infrastruktur. Generelt ligger råstofforekomsterne ofte langt fra byer og bygder.

[21] En TEU er en forkortelse for Twenty-foot Equivalent Units og svarer således til en standard 20 fods container.

[22] Bygdernes havneanlæg i form af evt. anløbs- og fiskeribroer fremgår således ikke af figur 2.3.1.

Figur 2.3.1 Byhavne, deres maksimale skibskapacitet i TEU og deres anvendelse.

Anm.: Byhavnenes anvendelse er anført enten som atlanthavn, havn med feedertrafik eller havn med bygdetrafik, idet det kun er det øverste anvendte niveau, der er anført. I Qaanaaq og Ittoqqortoormiit anvendes pramme i forbindelse med lastning og losning.

Kilde: Royal Arctic Lines Mastersejlplan 2010 samt indhentede oplysninger fra RAL.

Godstrafik med skib

Den internationale godstrafik med skib (til/fra landet) samt den regionale godstrafik med skib (til byer og bygder) er reguleret via den grønlandske lovgivning. Trafikken er opbygget i tre niveauer og udføres af det Selvstyreejede Royal Arctic Line A/S (RAL), der med en koncessionsaftale har eneret på sejladsen.

Koncession på godssejlads
I medfør af Landstingsforordning nr. 16 af 30. oktober 1992 om søtransport af gods meddelte Grønlands Landsstyre RAL koncession på sejlads af gods til, fra og internt i Grønland. Denne eneret er siden med mindre ændringer blevet forlænget. Koncessionen kan opsiges af såvel Naalakkersuisut som RAL i december hvert år med 2 års skriftlig varsel.

Koncessionen indebærer, at RAL har eneret på sejlads af gods til og fra Grønland samt til alle byer i Grønland samt Kangerlussuaq, der ikke havde status af bygd, da koncessionen oprindeligt blev meddelt. Koncessionen omfatter også en række udenlandske destinationer, først og fremmest Aalborg, der er den danske basishavn for RAL, og Reykjavik. Hertil kommer en række transitdestinationer til disse to havne. Sejlads af gods mellem byer og bygder samt mellem bygder er ikke omfattet af koncessionen.

Der er en række undtagelse fra koncessionen: a) olietransport i tankskibe, b) transport af eget gods på eget skib som led i anden virksomhed end transport, c) transport af større ensartede eller usædvanlige varepartier, som af tekniske eller økonomiske grunde betinger en anden transportmåde og d) transport, som efter tidligere indgået aftale eller i henhold til nugældende lovgivning kan udøves af andre.

Koncessionen forpligter RAL til at opretholde regelmæssig rutesejlads med containerdrift samt til at besidde egnet tonnage til de godsmængder og -typer, der skal transporteres. Naalakkersuisut skal hvert år godkende RAL's mastersejlplan for det kommende år. I henhold til koncessionen er RAL endvidere ansvarlig for driften af havneterminaler og den hermed forbundne speditions- og pakhusvirksomhed ved ekspedition af forekommende godsarter i Grønland.

Koncessionen omfatter herudover rammerne for de priser/fragtrater, som RAL kan opkræve for godstransporten. Heri indgår fire elementer: a) håndtering i afsenderhavn, b) søfragt, c) håndtering i modtagerhavn og d) olie- og valutakurstillæg. Raterne er endvidere afhængige af, om der er tale om stykgods eller containeriseret gods, frysegods eller andet gods samt af mængderne. Naalakkersuisut skal godkende fragtrateniveauet, som senest blev justeret 1. januar 2009.

Organisering af godstransporten
Det første niveau i godstransporten er den internationale atlanttrafik. Distribution af udenlandske varer, der fragtes til Grønland, foregår med udgangspunkt i basishavnen i Aalborg. I basishavnen konsolideres godset, og havnen står for udskibning af stort set alt gods fra Danmark til Grønland.

Basishavn
Serviceydelsen med at fungere som basishavn har senest været i offentligt udbud i 2006, hvor Aalborg Havn i konkurrence med havnene i Århus og Esbjerg vandt udbudsrunden. Den nuværende kontrakt med Aalborg Havn blev i 2010 forlænget frem til 2022. Aftalen med Aalborg Havn indebærer bl.a., at mindst 75 % af det gods, der afsendes fra Danmark til Grønland skal afsendes fra Aalborg Havn.

Tankegangen bag én basishavn i Danmark er, at man derved kan opnå stordriftsfordele samtidig med, at den pågældende basishavn kan opnå et solidt kendskab til forholdende i Grønland. Ganske vist har der fundet en containerisering sted i flere grønlandske havne, men der er fortsat meget stykgods til

bygderne, hvor man ikke kan fylde en container. Det kræver kendskab til, hvorledes stykgodset pakkes, så det lettest kan transporteres til og losses i Grønland.

Atlanttrafikken foregår med specialbyggede containerskibe, der anløber havne i Region Midt og Region Syd. Endvidere anløbes havne i Østgrønland direkte med containerskibe som led i atlanttrafikken. Endelig anløber atlantskibene ca. en gang om måneden Reykjavik på Island, som har direkte skibsforbindelser til Nordamerika, og derved indirekte giver en godsforbindelse mellem Grønland og Nordamerika.

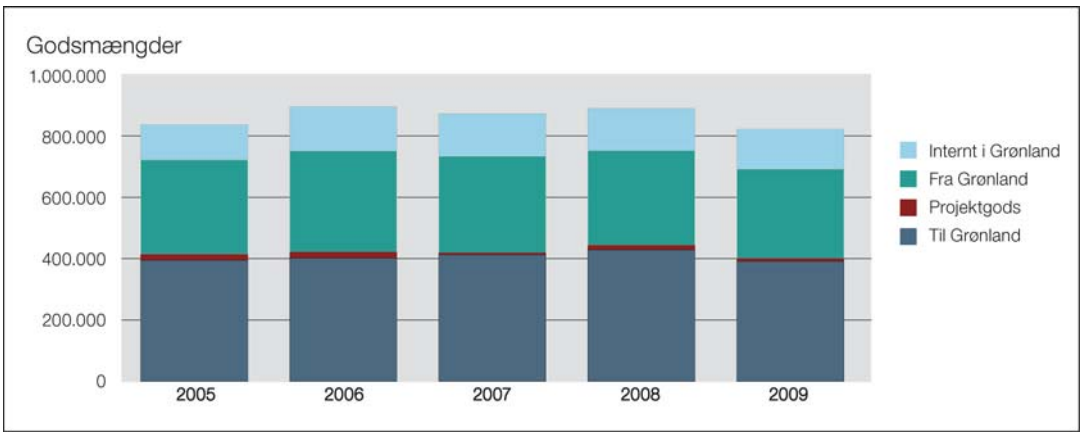
Feedertrafik
Det andet niveau er feedertrafikken, som med specialbyggede containerskibe servicerer trafikken mellem atlanthavnene og flere af de øvrige grønlandske byer.

Bygdegods
Det tredje niveau er godsbesejlingen mellem på den ene side de større byer med atlant- eller feedertrafik og på den anden side bygder samt mindre byer.

Sejladsen over Atlanten og mellem byerne gennemføres som anført ud fra en koncessionsaftale indgået mellem Royal Arctic Line og Selvstyret. Sejladsen til bygderne varetages af Royal Arctic Bygdeservice, der er et datterselskab af Royal Arctic Line. Denne sejlads er understøttet økonomisk af en servicekontrakt indgået med Selvstyret. Trafikken udføres af mindre specialbyggede skibe med stykgods og begrænsede muligheder for at medtage containere.

Der arbejdes på at indkøbe nye bygdeskibe til betjening af bygderne på baggrund af en 20-årig aftale mellem Selvstyret og Royal Arctic Bygdeservice med virkning fra 1. januar 2011. Transportkommissionen har i lyset heraf ikke analyseret bygdesejladsen.

Godsmængderne
Figur 2.3.2 viser udviklingen i godsmængderne målt i m^3 transporteret med skib til/fra og internt i Grønland. Til Grønland udgøres godset især af materialer til bygge- og anlægssektoren samt af forbrugsvarer. Fra Grønland består godset mængdemæssigt overvejende af rejer og fisk.



Figur 2.3.2 Godsmængder pr. år i m^3 i perioden 2005-09.

Anm.: Projektgods, som er angivet ved den røde bjælke i grafen, er defineret ved at være gods, der sendes til områder i Grønland, som ligger uden for de områder, der er skitseret i koncessionen, eller til områder, som ejeren har pålagt RAL at servicere. Der er således tale om gods, der fragtes i konkurrence med andre transportører. Som eksempler herpå kan nævnes gods til anlæggelse og nedlæggelse af miner, vandkraftværksprojekter samt gods til Thule Airbase i Pituffik.

Kilde: Royal Arctic Lines årsrapport 2009.

Frem til 2008 var der en stort set konstant stigning i godsmængderne (dog en mindre nedgang i 2007). I 2009 skete der imidlertid et markant fald i godsmængderne, hvilket skal ses i lyset af den globale økonomiske krise, som startede med Lehman Brothers konkurs i efteråret 2008.

Passagertrafik med skib

Operatører

Figur 2.3.3 viser en oversigt over de byhavne, der har anløb af skibe med passagersejlads i rutefart. Passagersejlads i ordinær rutefart forestås p.t. af tre operatører: Arctic Umiaq Line (AUL), der driver den såkaldte kystrute mellem Qaqortoq og Ilulissat, Disko Line, der udfører passagertransport ved mindre både i Diskobugten om sommeren og Royal Arctic Bygdeservice, der også driver passagersejlads i Midtgrønland (fra Arsuk til Sarfannguaq). Havne markeret med grønt har anløb af AUL, mens havne markeret med blåt har anløb af Disko Line. Havne markeret med pink har anløb af såvel AUL som Disko Line. Det er kun byhavne, der er medtaget i figur 2.3.3.[23]

AUL betjente i 2008 i alt næsten 25.000 passagerer. Disko Line offentliggør ikke sine samlede passagertal, men under servicekontrakten for sommersejlads i Diskobugten i 2008 var der i alt mellem byerne 12.000 passagerer og 17 tons fragt (post).

Passagertrafikken er ligesom godstrafikken årstidsafhængig. Kun i Region Midt er det relativt problemfrit at sejle hele året, mens sejlads i de øvrige regioner på visse årstider er generet af is.

[23] AUL's rutenet m.v. er nærmere beskrevet i kapitel 15.

Figur 2.3.3 Havne med anløb af skibe med passagersejlads i rutefart.

Kilde: Fartplaner 2010 for AUL og Disko Line.

2.4 Landtransport

I det samlede transportsystem fylder transport på land relativt lidt. På nationalt og regionalt niveau findes ingen farbare transportveje eller ruter ud over ruter, der kan anvendes af vandrere, ligesom der kan være mulighed for slædekørsel, kørsel med snescootere og måske særlige ATV'er (All Terrain Vehicles).

I de enkelte byer og bygder findes et kommunalt vejnet, der binder byen eller bygden sammen. Det lokale vejnet er bl.a. også bindeled til flyvepladser, heliporte, helistops samt havne.

I de byer, hvor der er kollektiv bustrafik, er denne drevet af kommunen.

2.5 Subsidiering af passager- og godstransport

Grønland har en meget lille befolkning, der er bosat i et meget stort land. Det medfører, at der kun på få destinationer er tilstrækkelig masse til at drive passager- og godsbefordring på kommercielle vilkår. Såfremt der ikke fra Landskassens side blev ydet tilskud, ville det ikke være muligt med regelmæssige forbindelser til og fra en række byer og bygder, ligesom der ikke regelmæssigt ville blive sejlet gods til og fra mange lokaliteter.

Derfor er der igennem mange år ydet tilskud til såvel passagertransport med fly og skib samt til godstransport med skib. De første deciderede serviceaftaler blev indgået mellem det daværende Hjemmestyre og KNI-selskaberne i 1997. Processen omkring udviklingen af disse kontrakter blev varetaget af KNI-selskaberne og tog udgangspunkt i en beskrivelse af de eksisterende forretningsområder og den dertil knyttede økonomi. Denne 1. generation af servicekontrakter løb frem til 2006.

I 2006 blev der indført en ny trafikstruktur. Baggrunden for skiftet var drevet af behovet for at tilføre uddannelsesområdet betydelige midler, og det blev derfor besluttet at reducere det samlede budget for tilskud til gods- og passagerbefordringen med ca. en tredjedel. Dette medførte et opgør med den vante tilgang til gods- og passagerbefordringen. Mange byer og bygder oplevede en reel nedgang i serviceniveauet i form af færre frekvenser, og indførelsen af princippet om enstrengethed medførte, at ingen destination nu fik tilskud til mere end én transportform. Så hvor der førhen kunne være tilskud til såvel skibs- som helikopterpersontransport, var det nu kun den ene form, der blev subsidieret. Den indirekte subsidiering af AUL gennem en underskudsgaranti i perioden 2007-2009 kan dog ses som en undtagelse herfra. Beslutningen om at understøtte den kystlange rute i 2011 kan også ses som en undtagelse herfra, se kapitel 15.

2.5.1 Direkte subsidiering over finansloven

På den beskrevne baggrund ydes løbende tilskud til såvel person- som godsbefordring over de årlige finanslove.

Passagerbefordring

De indgåede servicekontrakter for passagerbefordring er opdelt på fem distrikter, jf. tabel 2.5.1, der viser de beløb, som der er afsat hertil på finansloven for 2010.

Tabel 2.5.1 Tilskud via servicekontrakter til passagerbefordring i fem distrikter.

Distrikt	Mio. kr.
Nord- og Østgrønland	41.4
Upernavik og Uummannaq	28,1
Disko-regionen	19,6
Midtgrønland	4,1
Sydgrønland	22,5
I alt	115,7

Kilde: Finanslov for 2010, side 544.

De nu gældende servicekontrakter til passagerbefordring blev indgået i 2006 og gælder frem til udgangen af 2010. Kontrakterne blev indgået i faste priser uden mulighed for prisregulering i kontraktperioden på 5 år, hvilket indebærer, at Landskassen årligt er blevet belastet med samme reale beløb i hele kontraktperioden. Operatørerne har dog mulighed for en gang om året at prisregulere billetpriserne og for 4 gange årligt at justere billetpriserne i henhold til udviklingen i brændstofpriserne. Selvstyret skal orienteres om justeringerne i billetpriserne.

For at skabe bedst mulig overensstemmelse med distriktstrafikken og den samlede infrastruktur besluttede Naalakkersuisut den 7. oktober 2010, med Finansudvalgets godkendelse den 22. oktober 2010, at forlænge de eksisterende servicekontrakter med yderligere to år. Præmissen for forlængelsen var, at Landskassen fortsat belastes med samme reale beløb, som havde været gældende siden 2006, ligesom serviceniveauet, som angivet i de oprindelige kontrakter, skulle bevares.

Godsbefordring

Bygderne forsynes af Royal Arctic Bygdeservice A/S. Denne sejlads er ikke kommercielt bæredygtig, hvorfor området tilføres et årligt tilskud, der på finansloven for 2010 er på 61,6 mio. kr. Endvidere ydes et årligt tilskud til Royal Arctic Line for anløb af Qaanaaq. Dette beløb er på finansloven for 2010 på 850.000 kr.

Servicekontrakten for godsbefordring blev indgået med Royal Arctic Bygdeservice i 2008 og er gældende frem til udgangen af 2010. Royal Arctic Bygdeservice overtog opgaven igen, efter at KNI-rederiet Assartuivik havde forsøgt sig med opgaven fra 1. januar 2006.

Der forventes indgået en ny 20-årig servicekontrakt med Royal Arctic Bygdeservice gældende fra 1. januar 2011. Årsagen til den lange servicekontrakt er behovet for ny tonnage, idet de eksisterende skibe skal udskiftes. Landskassens bidrag til servicekontrakterne vil fortsat være 61,6 mio. kr. årligt i hele kontraktens gyldighedsperiode, uden pris- og lønregulering. I tilknytning hertil er der i Finansloven skabt mulighed for at opkræve et investeringsbidrag på 15,78 mio. kr. årligt. Dette bidrag opkræves via Royal Arctic Lines fragt, hvilket indebærer, at beløbet opkræves for alt gods, der sendes til, fra og internt i Grønland og ikke alene belaster gods, der sendes til og fra bygderne.

2.5.2 Krydssubsidiering

Overordnet set sker der en krydssubsidiering såvel på lufthavnsområdet som ved godstransport via skib.

På lufthavnsområdet sker der rent driftsmæssigt en krydssubsidiering fra overskudsgivende ruter til underskudsgivende ruter. Kommissionen har ikke adgang til Air Greenlands detaljerede driftsregnskaber for selskabets ruter, men må antage, at eksempelvis hovedruten Nuuk-Kangerlussuaq i det in-

terne rutenet giver et så stort dækningsbidrag, at Air Greenland herigennem har mulighed for at fastsætte en lavere pris på andre interne ruter. På tilsvarende måde må det antages, at der sker en krydssubsidiering fra sommer til vinter, forstået på den måde, at indtjeningen om sommeren, hvor der er flest passagerer, er med til at opretholde vinterbeflyvningen, hvor der er langt færre passagerer.

På godsområdet med skib er takststrukturen sammensat således, at taksterne for sydgående gods (fra Grønland) er væsentlig lavere end for nordgående gods (til Grønland). Sagt på en anden foregår der en krydssubsidiering fra nordgående til sydgående gods. Takststrukturen er ligeledes udformet, så der sker en krydssubsidiering fra destinationer med store godsmængder, eksempelvis Nuuk, til destinationer med lavere godsmængder.

2.5.3 Indirekte subsidiering

På trafikområdet tilføres der fra Landskassens side midler til trafiksektoren, som indirekte påvirker den løbende drift. Det sker både ved finansiering af engangsinvesteringer og ved afholdelse af regelmæssige omkostninger til eksempelvis renovering af landingsbaner.

På luftfartsområdet er der således typisk tale om større engangsinvesteringer, såsom etablering af Paamiut lufthavn eller udvidelse af terminalfaciliteterne i Kangerlussuaq. Som følge af rammerne for lufthavnsområdet afholdes disse omkostninger over Landskassen, og dermed af alle skatteborgere, idet disse anlæg ikke finansieres ved brugerbetaling.

I tabel 2.5.2 er det vist, hvordan de samlede anlægsbevillinger til anlæg af lufthavne og heliporte varierer fra år til år.

Tabel 2.5.2 Anlægsbevillinger til lufthavne og heliporte 2005-2110. 1.000 kr.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Anlægsbevillinger	11.250	76.300	84.100	17.657	4.200	8.200

Kilde: Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik.

Det var især i 2006 og 2007 – i forbindelse med etableringen af Paamiut lufthavn – at der i årene 2005-2010 blev afholdt betydelige beløb til anlæg på luftfartsområdet. Beløbene fra 2008 og frem dækker udgifter til renovering af landingsbanen i Narsarsuaq.

Der er ikke foretaget væsentlige udbygninger af havnene siden indførelsen af containere i godsbesejlingen i begyndelsen af 1990'erne.

Omkostninger til vedligehold af havneanlæg, såvel by- som bygdehavne, afholdes fuldt ud af Landskassen. På Finansloven for 2010 er der afsat 17 mio. kr. årligt. Landskassen afholder endvidere omkostningerne til havnemyndighedsudøvelsen i alle havne. Omkostningen hertil er på ca. 4 mio. kr. årligt.

Såvel midlerne afsat til vedligehold som midlerne afsat til varetagelse af myndighedsopgaver er i flere år kun justeret i henhold til pris- og lønudviklingen. Via en tekstanmærkning i Finansloven er det muligt at føre ikke brugte midler til vedligehold videre til året efter. Dette sker for at sikre en mere hensigtsmæssig brug af bevillingen. Havnevedligehold er karakteriseret ved en vis grad af usikkerhed, hvorfor det er hensigtsmæssigt at operere med reserver til uforudsete hændelser. Overførselsmulighederne medvirker derfor til, at vedligeholdelseseftersläb ikke akkumuleres.

Det skal endvidere anføres, at besætningen på Arctic Umiaq Lines skib, Sarfak Ittuq, aflønnes efter en nettolønsordning lig DIS-ordningen (Dansk Internationalt Skibsregister). I og med at besætningen er friholdt fra at betale skat, kan selskabet holde omkostningerne til lønninger nede. En tilsvarende ordning findes ikke for flybesætninger.