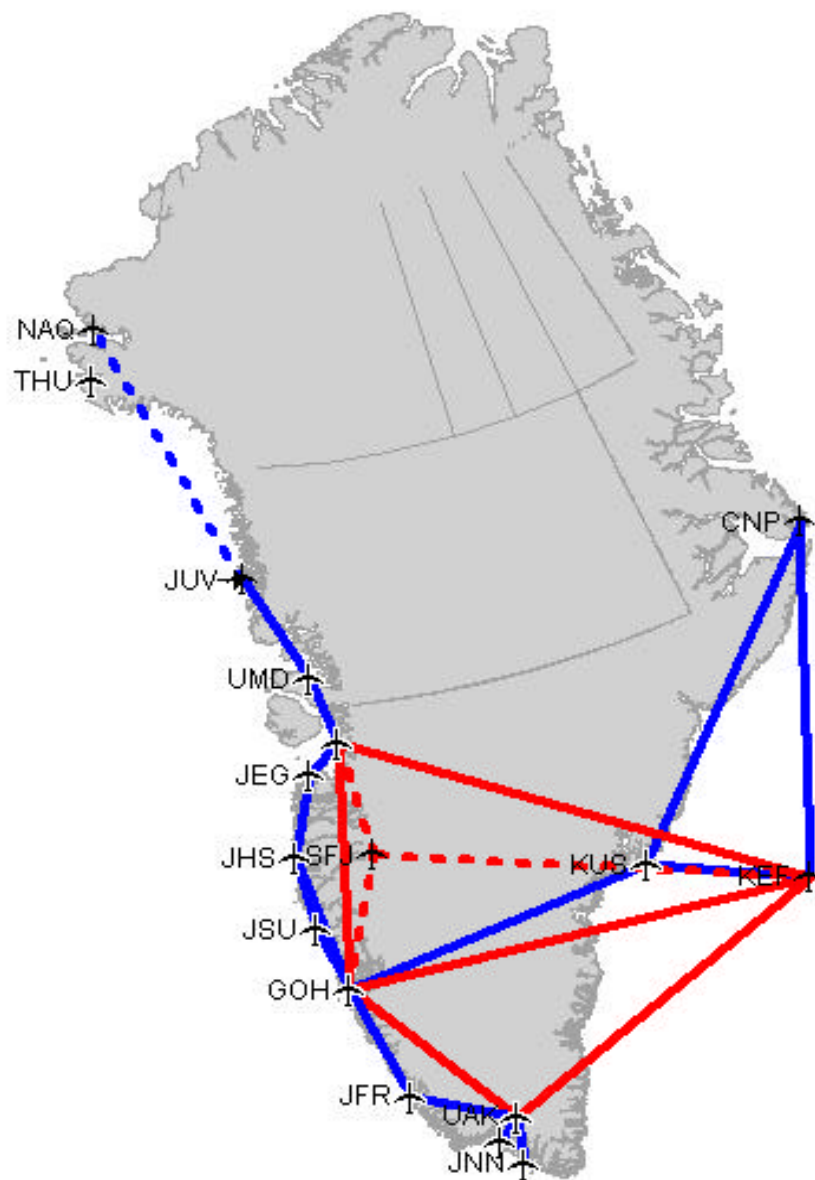




**Tillægsrapport vedrørende udvalgte problem-
områder i relation til en direkte beflyvning af
Nuuk og Ilulissat i forbindelse
med en hub-løsning i Keflavik.**

Februar 2002

Buch & Partners ApS

I n d h o l d

1. INDLEDNING.....	4
2. ORIENTERENDE SAMTALER MED OPERATØRERNE	5
3. EGENSKABER HOS FORSKELLIGE FLYTYPER.....	7
4. PRISFASTSÆTTELSE PÅ ATLANTBEFLYVNINGEN	8
5. VURDERING AF KAPACITET, BEFLYVNINGSMODELLER OG PRISNIVEAU FOR FLYFRAGT TIL GRØNLAND	12
6. KANGERLUSSUAQS FREMTID OG KONSEKVENSERNE VED EN OMLÆGNING AF PASSAGERTRAFIKKEN VIA ET HUB I KEFLAVIK	16
7. VURDERING AF DE SAMLEDE TRANSPORTOMKOSTNINGER	21
8. SKITSE TIL EN TIDSPLAN FOR OMLÆGNING AF ATLANTTRAFIKKEN....	24

Anvendte forkortelser:

ACMI	Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance (leje-aftale med fly, besætning, vedligeholdelse og forsikring)
AIP	Aeronautical Information Publication
Bae 146	Svarer til AVRO RJ (4 motors STOL jet fly)
Belly fragt	Fragt transporteret i "bugen" på passagerfly
BH	Block Hour (tiden fra start i afgangsluft-havnen til parkering i ankomstlufthavnen)
CPH	København
CNP	Nerlerit Inaat, Constable Pynt
D 228	Dornier 228
DHC 6	Dash 6
DHC 7	Dash 7
Fuel	Flybrændstof
GLA	Grønlandsfly
GLV	Grønlands Lufthavnsvæsen
GOH	Nuuk
Hub	Et nav eller en kerne i et flytrafiksystem
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ISA	International Standard Atmosphere
JAR	Joint Aviation Regulations
JAV	Ilulissat
JEG	Aasiaat
JHS	Sisimiut
JJU	Qaqortoq
JNS	Narsaq
JSU	Maniitsoq
KEF	Keflavik
Kts	Knots
KUS	Kulusuk
MDKK	Millioner danske kroner
MTOW	Maksimal startvægt
NM	Nautical Miles
Payload	Lasteevne
Range	Rækkevidde
SFJ	Kangerlussuaq
SLV	Statens Luftfartsvæsen
UAK	Narsarsuaq

1. Indledning

Direktoratet for Boliger og Infrastruktur gennemførte i eftersommeren og efteråret 2001 en række undersøgelser omkring Grønlands fremtidige infrastruktur for flytrafik. Disse undersøgelser omfattede også en vurdering af en mulig forlængelse af banerne i Nuuk og Ilulissat med henblik på etablering af Keflavik som hub for atlanttrafik med direkte forbindelse til Nuuk, Ilulissat og Narsarsuaq.

Formålet med denne Tillægsrapport er at "samle op" på forskellige kommentarer til ovennævnte undersøgelser samt klargøre en række problemstillinger, som er bragt frem fra forskellige side i forbindelse med hub-conceptet i Keflavik.

En række af de kommentarer, der er fremkommet, tager udgangspunkt i de enkelte interessenters egne og ofte kommercielle interesser. Dette er helt naturligt og et vigtigt element i debatten.

Imidlertid skal det erindres, at de overordnede mål for flytrafiksystemet er:

- ? **At billiggøre flytransporten til/fra og internt i Grønland for brugerne/de rejsende.**
- ? **At opretholde en rimelig kapacitet og frekvens i flytrafiksystemet set i forhold til efterspørgslen.**
- ? **At optimere Hjemmestyrets tilskud til flytrafiksystemet. Dette gælder både tilskud til GLV og betaling til flyselskaberne for servicekontrakter til trafiksvage ruter.**

2. Orienterende samtaler med operatørerne

2.1 Grønlandsfly

Grønlandsflys indlæg i debatten omkring den fremtidige atlantbeflyvning forventes fremlagt på Trafikseminaret primo marts 2002.

2.2 SAS

Der har været afholdt møde med SAS's rutechef for Grønland, Karl-Erik Kjøller.

SAS ønsker principielt at fastholde den nuværende struktur for atlanttrafikken, hvor SAS har 3 ugentlige beflyvninger (mandag, onsdag og fredag) til Kangerlussuaq og med en øget frekvens i sommermånederne. SAS planlægger at udfase de nuværende Boeing 767 fly på Grønlandsruten i efteråret 2002 til fordel for de helt nye A 340 fly, der har større sæde- og fragtkapacitet i forhold til de nuværende fly. Under forudsætning af at Grønlandsfly fastholder sine nuværende frekvenser til Grønland, vil der således ske en yderligere forøgelse af atlantkapaciteten fra efteråret 2002.

Set i forhold til efterspørgslen vil den stærkt øgede flykapacitet på atlanttrafikken medføre forringet load/kabine faktor og deraf dårlige lønsomhed for begge selskaber. Det er konsulenternes vurdering ud fra erfaringer fra andre lignende ruter, at de to selskaber efter en periode sandsynligvis vil finde et samarbejde i form af code-sharing, pool-samarbejde eller anden form for markedsfølsomt samarbejde, der vil tilpasse kapaciteten til efterspørgsels-forholdene.

2.3 Icelandair

Der har været afholdt orienterende møde med Icelandair's direktion under ledelse af Sigurdur Helgasson, President and CEO.

Icelandair er interesseret i deltagelse i den foreslåede hub-løsning med henblik på at befordre passagererne mellem Keflavik og København samt til/fra andre europæiske og amerikanske destinationer. En løsning med Keflavik som hub vil øge antallet af frekvenser fra Grønland væsentligt, både til København og til de øvrige Icelandair destinationer.

Icelandair vil være i stand til at øge kapaciteten til Keflavik med henblik på at betjene antallet af passagerer til Grønland (i 2001 ca. 100.000 passagerer til Kangerlussuaq og Narsarsuaq).

Icelandair har bekræftet, at det er muligt at etablere gennemgangspriser til Grønland på samme niveau som den nuværende prisstruktur mellem Danmark og Kangerlussuaq. Den mere præcise prisstruktur kræver nærmere undersøgelse bl.a. med hensyn til pro-rate delen til den operatør, der skal flyve strækningerne mellem Keflavik og de grønlandske destinationer.

Icelandair har bekræftet, at der kan etableres en fragtløsning for flyfragten til Grønland baseret på "belly fragt" på Icelandair's mange B 757 flyvninger mellem København og Keflavik eventuelt i kombination med rene fragtfly fra København eller Billund til Keflavik.

Icelandair har i 2002 taget et nyt fragtcenter i brug i Keflavik og vil være i stand til at transilere fragtmængderne til videregående fragtfly til Grønland. Den videregående fragtflyvning mellem Keflavik og Nuuk, Ilulissat samt Narsarsuaq vil formodentlig mest hensigtsmæssigt kunne ske med en ren fragtversion af typen Bae 146 / Avro RJ som så skal anskaffes af en af flyoperatørerne. Disse fragtflyvninger vil kunne beskæftige et helt fragtfly suppleret med anden fragtflyvning fra Island til f.eks. UK.

2.4 Atlantic Airways

Der har været afholdt møde med Direktør Magni Arge og flyvechef Hans Hansen.

Atlantic Airways er naturligvis interesseret i projektet, idet de flytyper, som skal anvendes til Færøerne, vil være de samme, som skal anvendes på 1199 meter baner i Nuuk og Ilulissat. Den konkrete interesse afhænger af rutestrukturen, antal flytimer og ikke mindst samspillet med Icelandair, hvor man skal deles om billetindtægterne på grundlag af en prorate aftale for gennemgangspriser til Grønland.

Der har været en drøftelse med flyvechefen vedrørende banelængden på 1199 meter i Nuuk og Ilulissat. De 1199 meter er på marginalerne for Bae 146 flyet med fuld payload, hvis banen er glat. Der skal være en bremsekoefficient på banen på min. 0,35, idet Bae 146 flyet ikke kan reversere på motorerne, men skal bremse på hjulene alene. Det kræver derfor, at banelængden er god i tilfælde af sne og is på banen. Punktet skal drøftes med GLV og skal indgå i den samlede vurdering.

Produktionen af Bae 146 flyet standser i foråret 2002, idet man har opgivet at producere næste generation af flyet – det såkaldte AVRO RJX fly. Der vil naturligvis fortsat være flere hundrede Bae 146 og Avro RJ fly i drift de næste 20-30 år, men på lang sigt kunne man komme i en situation, hvor man igen er afhængig af en enkelt flytype, ligesom man er afhængig af Dash 7 flyene på de nuværende kortbaner.

Det skal dog bemærkes, at der i foråret kommer et nyt 2 motors kortbane jetfly i produktion, Embraer 170. Grundmodellen har 74 sæder og større varianter er på vej. Atlantic Airways overvejer at erstatte Bae 146 flyene med denne nye flytype, som er mere brændstof-besparende, har lavere vedligeholdelsesudgifter (kun 2 motorer), flyver væsentligt hurtigere og har meget stor range. Embraer producenterne undersøger for tiden mulighederne for at anvende flyet i forbindelse med den skitserede hub-løsning fra Keflavik.

2.5 Air Alpha

Air Alpha har udarbejdet et omfattende skriftligt indlæg både for atlanttrafikken og for indenrigs-trafikken i Grønland. Dette indlæg er vedlagt i Bilag 1.

3. Egenskaber hos forskellige flytyper

Med henblik på en vurdering af mulighederne for at beflyve forskellige banelængder med forskellige flytyper kan der gives følgende oversigt over de generelle egenskaber (performance) for de flytyper, der diskuteres i forbindelse med indenrigs- og Atlant-beflyvningen. Det skal dog bemærkes, at de helt konkrete muligheder for at anvende de forskellige flytyper med fuld payload (lastekapacitet) bl.a. afhænger af banens beskaffenhed (glat contra tør bane), temperatur, fly afstand og afstand til alternativ lufthavn.

Tabel 1: Generelle performance egenskaber for udvalgte flytyper

Flytype	Rækkevidde i km	Laste evne i tons	Antal passagerer	Min. start- bane i meter ved max. startvægt	Min. landings- bane i meter Ved max. landingsvægt
B 767-300 ER	11.400	43,3	328	2.713	1.676
A 340-200	14.800	43,5	420	2.990	1.890
B 757-200	5.500	25,9	224	2.377	1.544
B 737-800	5.440	20,5	189	2.400	1.634
Bae 146-200	2.310	10,2	88	1.554*	1.189
AVRO 85	3.650	11,2	100	1.390*	1.190
EMB 170	3.889	9,1	70	1.676*	1.219
DHC 7-100	2.112	5,1	50	915	960
DHC 8 – 300	2.274	5,1	50	1.097	1.010
ATR 42-500	1.950	4,6	48	1.040	1.034
D 228	1167	2,2	19	795	450

* Væsentligt lavere for strækningen Grønland – Island, idet man langt fra vil udnytte flyets fulde rækkevidde, og man vil således langt fra udnytte fuel kapaciteten.

For flyvninger i Grønland og på evt. flyvninger mellem Island og Grønland vil man meget sjældent starte med fuld startvægt, idet flyveafstandene er mindre end flyenes maksimale rækkevidde. På den anden side skal der tages højde for, at der altid er relativt langt til alternativ lufthavn. De enkelte flys konkrete "performance" fastlægges i en såkaldt ruteanalyse for de enkelte strækninger under givne forudsætninger.

I rapporten "En analyse vedrørende en eventuel forlængelse af landingsbanen i Nuuk med henblik på etablering af Keflavik som hub for atlanttrafikken til Grønland" er der foretaget en nærmere vurdering af Atlantflyenes muligheder for at starte og lande på forskellige banelængder.

4. Prisfastsættelse på atlantbeflyvningen

4.1 Prisstrukturen for atlanttrafik til Grønland

Prisfastsættelsen på det liberaliserede luftfartsmarked er særdeles kompleks og ulogisk set med forbrugerens øjne.

Grundlæggende fastsættes priserne ud fra, hvad de enkelte markedssegmenter er villige til at betale på de pågældende ruter. Der forekommer derfor mange priser og niveauer og med varierende betingelser for hver enkelt pris og rute. For ruten Grønland – Danmark ser priserne ud som følger primo januar 2002:

Tabel 2: Prisstruktur for København-Kangerlussuaq (R/T)

	SAS	Grønlandsfly
Business	9.390	9.390
Fuld economy	7.990	7.990
APEX med 7 dages forsalg	6.490	5.600
APEX med 14 dages forsalg	4.665	4.610
APEX med 21 dages forsalg	4.030	3.560

Den samlede sum af trafikindtægterne på en rute kaldes rutens yield, der kan opgøres totalt, pr. passager eller pr. fløjet kilometer (Revenue Passenger Kilometer = RPK). Yielden er det vægtede gennemsnit af de solgte billettyper. Disse tal holdes meget fortrolige af selskaberne, og kan derfor ikke anvendes i nærværende analysearbejde. Der er derfor i stedet anvendt repræsentative priseksempler for at vurdere prisstrukturen for flytrafikken til Grønland.

4.2 Sammenligning af prisstrukturen på forskellige ruter

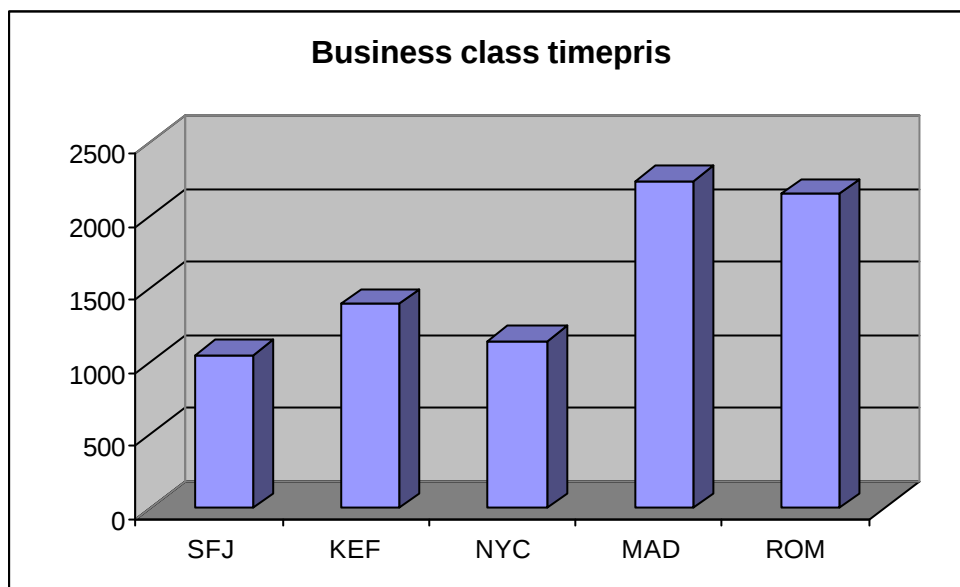
På lang sigt skal en rute naturligvis være lønsom for selskabet dvs. indtægterne skal være større end omkostningerne (som i øvrigt kan opgøres på mange forskellige måder), men den faktiske prisfastsættelse sker alene ud fra markedsmæssige hensyn.

Dette forhold fremgår tydeligt, når man sammenligner prissætningen på forskellige ruter, der er sammenlignelig med Island og Grønlands ruterne.

Ser man først på C-klasse eller business-class fremgår det af efterfølgende Figur 1, at flytimeprisen pr. passager ligger på DKK 1391 til Keflavik, men kun på DKK 1043 til Kangerlussuaq. Det er således i dag væsentligt dyrere at flyve på C-klasse til Island end til Grønland målt pr. flytime.

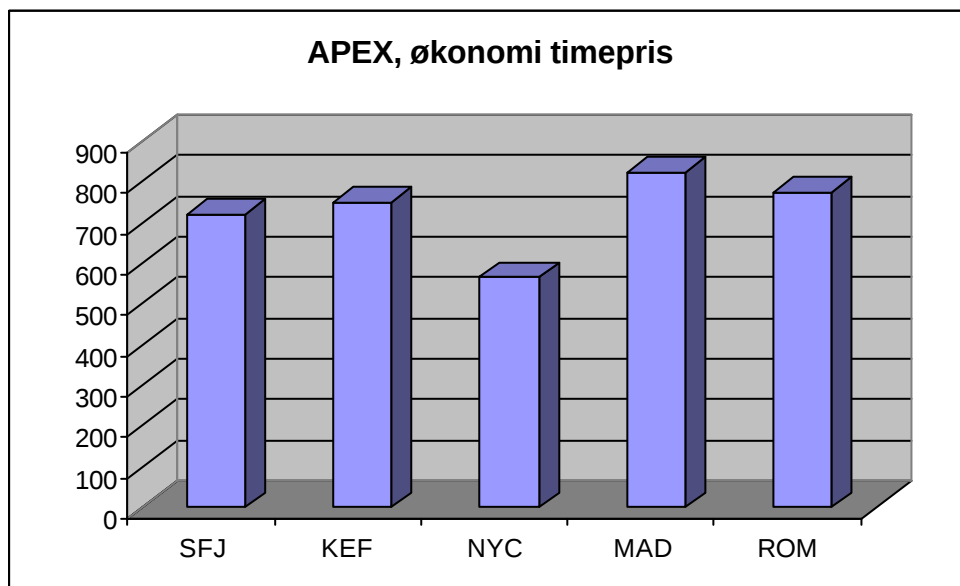
Men Icelandair flyver også til New York for en flytimepris på DKK 1141, dvs. kun 7% dyrere end niveauet til Grønland. Icelandair har altså på grund af markedsf forholdene på ruten accepteret en lavere timepris til New York end til Keflavik (selvom New York passagererne naturligvis flyver via hub'et i Keflavik sammen med Keflavik passagererne).

Figur 1: Flytimepriser for C- klasse / Business class



Sammenligner man priserne for økonomi klasse udtrykt ved den dyreste APEX pris, viser det sig, at flytimeprisen pr. passager er stort set ens til Keflavik og til Grønland, idet det koster DKK 750 pr. time at flyve til Keflavik, mens det koster DKK 721 at flyve på APEX økonomi klasse til Grønland. Gennemgangsprisen via Keflavik til New York ligger derimod helt nede på DKK 565 pr. time på økonomi klasse – altså væsentligt under APEX prisen til Grønland.

Figur 2: Flytimepriser for dyreste APEX pris



Disse eksempler på udvalgte priser bekræfter viser, at priserne på flytransport er fastsat efter konkurrenceforholdene og efter, hvad kunderne er villige til at betale på de pågældende ruter og på de pågældende klasser.

Analysen viser også, således som bekræftet af Icelandair's direktion, at det vil være muligt at etablere gennemgangspriser til Nuuk, Ilulissat og Narsarsuaq på samme niveau som de nuværende priser til Kangerlussuaq. Dette prisniveau eksisterer allerede i dag på Icelandair's hovedruter til USA. Herved sparer forbrugerne det fordyrende led i form af strækningen Kangerlussuaq-Nuuk eller Kangerlussuaq-Ilulissat.

Det er derfor professionelt set ukorrekt at argumentere ud fra produktionsomkostningerne, således som det er sket fra en flyoperatør i avisdebatten i Grønland. Billetprisen er ikke afhængig af, om man flyver Boeing 767, Boeing 757, Bae 146 eller en anden flytype. Prisen afhænger heller ikke af, om beflyvningen sker via et hub i Kangerlussuaq eller Keflavik. Prisen bestemmes på et frit marked udelukkende af markedssituationen dvs. ud fra konkurrencesituationen og priselasticiteten i markedet.

Dette forhold fremgår også af de foregående figurer, når man sammenligner med prisniveauet for Madrid og Rom. Prisniveauet på business markedet er relativt højt i Europa sammenlignet med fjernruterne, mens ruteselskaberne i Europa konkurrerer med charterflyselskaberne, når det gælder økonomi klasse priser til turistmarkedet. Disse økonomi priser er derfor nede på et niveau, der svarer til de nordatlantiske priser.

Det skal for god ordens skyld anføres, at ovenstående analyse er baseret på udvalgte repræsentative priseksempler. En helt korrekt analyse bør baseres på den gennemsnitlige yield/indtjening på de nævnte ruter. Imidlertid er denne yield som nævnt ikke tilgængelig hos luftfartsselskaberne ud fra konkurrencemæssige grunde.

4.3 De økonomiske konsekvenser af gennemgangspriser til Grønland

Ved at flyve direkte til Nuuk og Ilulissat sparer passagererne til Nuuk og Ilulissat som før nævnt billetudgiften til indenrigsstrækningen Kangerlussuaq – Nuuk eller Kangerlussuaq – Ilulissat, hvilket er nærmere beskrevet i rapporten: ”En analyse vedrørende en eventuel forlængelse af landings banen i Nuuk med henblik på etablering af Keflavik som hub for atlanttrafikken til Grønland, 2001”, Denne sparede indenrigsflyvning giver en samlet besparelse for brugerne på ca. MDKK 67,0 pr. år.

Beregningen ser ud som følger (se næste side):

Tabel 3: Prismæssige konsekvenser for forbrugerne ved direkte beflyvning

	Antal Passagerer	Gennemsnits yield pr. passager på indenrigsdelen	KEFLAVIK som hub til GOH, JAV & UAK
Effekt GOH	37.928	1.300	49.306.400
Effekt JAV	13.668	1.100	15.034.800
Effekt JEG	3.675	550	2.021.250
Effekt øvrige Nord	6.291	1.100	6.920.100
Effekt JHS	9.728	-650	-6.323.200
Effekt JSU	3.027	250	756.750
I alt	74.317		67.716.100

Konklusion:

Priserne for flytransport er fastsat ud fra markedsmæssige forhold.

Det er absolut realistisk at bevare det nuværende prisniveau, som er gældende til Kangerlussuaq for flyvninger direkte frem til slutmålet i Nuuk eller Ilulissat uanset flytype og ruteføringen via Keflavik.

Icelandair's prisniveau til USA via hub'et i Keflavik ligger på niveau eller under det nuværende prisniveau mellem Danmark og Grønland afhængig af, hvilken klasse man flyver på.

Ved at flyve direkte til Nuuk og Ilulissat vil de rejsende spare ca. MDKK 67,0 pr. år på grund af sparede billetudgifter mellem Kangerlussuaq og de to byer Nuuk og Ilulissat. Hovedparten af disse billetudgifter betales af Hjemmestyret eller Hjemmestyre ejede selskaber.

5. Vurdering af kapacitet, beflyvningsmodeller og prisniveau for flyfragt til Grønland

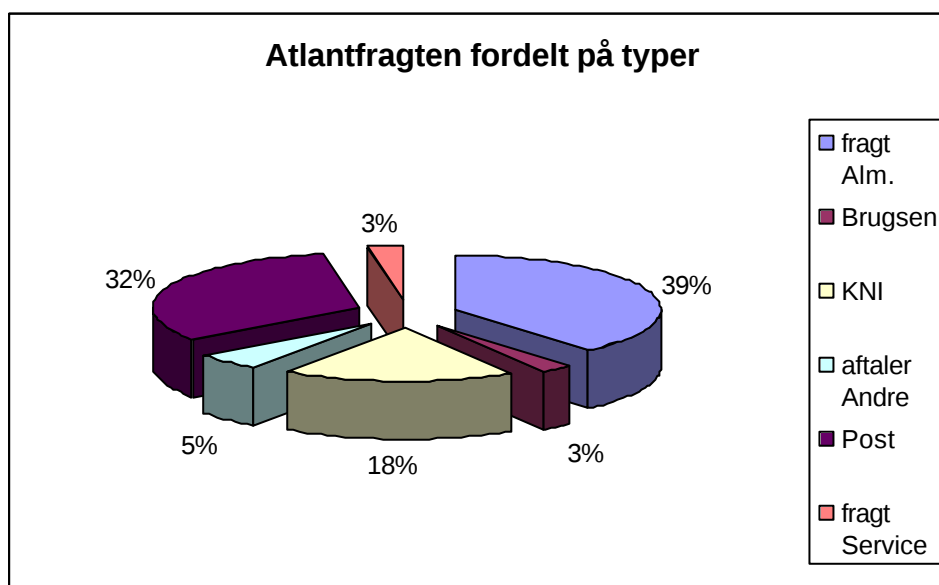
5.1 Baggrund

De samlede fragt- og postmængder i atlanttrafikken udgør ca. 2.500 tons inkl. post. Al fragten bliver fløjet som "belly" fragt i passagerflyene mellem København og Kangerlussuaq.

I perioden oktober til maj 2000/ 2001, begge inkl., hvor SAS og Grønlandsfly fløj 3 rundture hver, var fragtkapaciteten næsten 100% udnyttet på ruterne mellem København og Grønland. Der var derimod næsten ingen fragt fra Grønland til Danmark. I den omtalte periode blev der i spidsbelastningsperioden om vinteren bragt 4 x 15 tons fragt ind til Kangerlussuaq om ugen.

Fragten fordeler sig på følgende måde på fragttyper:

Figur 3: Fragten fordelt på fragttyper



Målt på volumen er kapaciteten pr. uge på ca. 511,5 m³. Den samlede årsproduktion er på ca. 30.000 m³.

Også for fragtmængderne gælder det, at langt den overvejende del skal til Nuuk og Ilulissat, henholdsvis ca. 47% og ca. 7% af fragten.

Den nuværende samlede fragtpriis til Nuuk og Ilulissat er DKK 33,25 pr. kg plus et startgebyr på DKK 300 for atlantdelen og DKK 180 på indenrigsdelen for hver forsendelse.

Såfremt man etablerer passager hub i Keflavik, vil den ekstra fragtkapacitet bortfalde, idet Icelandair's Boeing 757 fly ikke vil have samme store fragtkapacitet pr. fly som SAS's Boeing 767 fly, og Bae 146 / AVRO RJ flyet vil også kun have meget begrænset over-skydende fragtkapacitet.

Fragtproblematikken kan løses på to måder, således som beskrevet i de følgende to afsnit.

5.2 Keflavik som hub for flyfragt til Grønland

På baggrund af vurdering af fragtmængderne i forhold til "belly-kapaciteten" på Icelandair's B 757 fly mellem København og Keflavik vil det være nødvendigt at etablere 1-2 ugentlige flyvninger med rene B 757 fragtfly mellem Danmark og Keflavik suppleret med belly- kapacitet på passagerflyene. Man kunne f.eks. lade brevposten befordre på passagerflyene, således at der vil være flere daglige postforbindelser, mens ferskvarerne kunne flyves på fragtfly fra enten Billund eller København.

Håndteringen af flyfragten i Keflavik har været drøftet med Icelandair Cargo og Air Iceland bl.a. på baggrund af de nuværende problemer med transitering af flyfragt fra Keflavik til Reykjavik og videre med Air Iceland til Østgrønland. De nuværende problemer i forbindelse med Østgrønland skyldes et manglende samarbejde mellem Icelandair og Air Iceland og problemer i forbindelse med overførsel af fragten mellem Keflavik og Reykjavik. Disse forhold vil ikke være gældende for transitering af fragt mellem fly i Keflavik.

Icelandair har i 2002 opført en ny terminal i Keflavik til transitering af flyfragt og det vurderes, at der vil være rigelig kapacitet til transitering af den grønlandske fragt med op til 60 tons pr. uge. Den nye cargo terminal har alle faciliteter inkl. køle- og frysekapacitet. Desuden er det systemmæssigt muligt at overføre prioritetsfragt direkte mellem to fly, således at transiteringstiden vil være 1-1½ time. En sådan transiteringstid er gældende i dag for fragt mellem USA flyene og flyene til Europa.

Transporten fra Keflavik til Nuuk, Ilulissat og Narsarsuaq kan ikke i tilstrækkeligt omfang ske på passagerflyene, idet de som nævnt ikke vil have tilstrækkelig ekstra fragtkapacitet. Det vil være nødvendigt med rene fragtfly af typen Bae 146 /AVRO (disse benyttes i vid omfang i dag af kurér selskaberne) eller lignende fly med egenskaber, der muliggør landing på 1199 meter baner. Et rent fragtfly vil få ca. 2/3 timeudnyttelse på Grønlandsflyvningerne, hvorfor der økonomisk skal findes supplerende beskæftigelse med fragtflyvning til og fra Island. Dette har været diskuteret med islandske interesser og anses for muligt.

Den gennemsnitlige yield for flyfragt mellem Danmark og Island er i dag DKK 12,00 pr. kg. Denne yield er sammensat af kontraktfragt og ad hoc fragt, hvor den officielle rate for ad hoc fragt er DKK 21,00 for fragt under 45 kg og DKK 17,50 for fragt over 45 kg. Hertil kommer et startgebyr på DKK 480 pr. airwaybill.

Forudsættes en tilsvarende rate for den videre strækning fra Keflavik til Nuuk eller fra Keflavik til Ilulissat vil man komme på en samlet kg pris for strækningen København - Nuuk eller København - Ilulissat på ca. DKK 28,00 pr. kg eller ca. 85% af den nuværende pris for fragt til Nuuk og Ilulissat. Startgebyret vil være i samme størrelsesorden som i dag.

Det vil således være muligt at etablere en konkurrence dygtig pris set i forhold til dagens niveau for cargo mellem København og Nuuk og mellem København og Ilulissat via hub'et i Keflavik.

Udover de officielle fragtrater vil der blive tale om en stor del kontraktfragt (bl.a. post og forsyninger til supermarkederne), hvor der indgås særaftaler og volumenrabatter. Sådanne særaftaler baseret på gennemgangspriser eksisterer allerede i dag hos Icelandair Cargo i forbindelse med flyvningerne mellem USA og Europa, og Icelandair Cargo har tilkendegivet, at man er indstillet på at forhandle kontrakt priser til Grønland.

5.3 Direkte fragtfly til Grønland

Såfremt man i stedet for den nuværende belly kapacitet etablerer rene fragtflyvninger, kan det ske med forskellige flytyper. To realistiske alternativer er at anvende et rent BAe146 fragtfly eller et L-100-30 fragtfly (civilt Hercules fly). Begge kan lande på 1199 meter baner i Nuuk og Ilulissat. Flyvningen vil kræve fuel stop i Keflavik, hvilket er uden praktisk betydning for fragtflyvninger.

Kalkulationen for sådanne rene fragtflyvninger ser ud som følger ifølge oplysninger fra operatørerne (det skal bemærkes, at alle omkostningerne ved et "round-trip" belastes den nordgående flyvning, idet der som nævnt stort set ikke er sydgående fragt fra Grønland):

Tabel 4. Kalkulation for rene fragtflyvninger

	Bae 146/AVRO 85	Hercules
ACMI * rate pr. time	22.000	37.800
BH ** pr. rundtur Kø- benhavn-Grønland- København	9,6	11,8
Total ACMI rate pr. r/t	211.200	446.040
"Fuel burn" i liter	3.000	2.000
Fuel pris pr. liter	3,2	3,2
Fuel omkostninger	92.160	75.520
Totale omkostninger	303.360	521.560
Payload I kg.	9.000	20.000
Pris pr. kg one way	33,71	26,08

* ACMI = Lejeprisen for Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance

** BH = Block Hour, tid fra flyet starter fra en lufthavn til det er parkeret i ankomstlufthavnen.

Det ses, at der ved denne rene direkte fragtflyvning kan opnås en kilopris på mellem DKK 26,00 og DKK 34,00 uden startgebyrer. Der er i foranstående beregninger ikke taget højde for færgeflyvninger (tomflyvning af flyet fra dets hjembase til Danmark eller til Grønland) af L-100-30, som bl.a. findes i Irland og i Canada. Disse færgeflyvninger vil sandsynligvis

bringe kiloprisen op i nærheden af de DKK 30,00 pr. kg, hvilket dog stadig er under eller højst på niveau med den nuværende fragtpriis mellem København og Nuuk/Ilulissat.

Dette forudsætter, at fragten konsolideres på 2-3 fly om ugen, hvis der er tale om en L-100 løsning, mens der vil blive mellem 4-7 flyvninger om ugen afhængig af sæson, hvis der er tale om en BAe 146 løsning. En konsolidering af fragten skulle være mulig, idet der som ovenfor vist er tale om relativt få store kunder. Det forudsættes, at brevposten fortsat flyves på passagerflyene for at sikre frekvens.

Udover den gunstige økonomi ved de direkte fragtflyvninger vil der være væsentlige logistiske fordele, idet fragten vil blive bragt direkte derhen, hvor den skal anvendes, uden omladning. Samtidig vil det være muligt at containerisere og pallettere fragten, således at den kan gå direkte fra leverandøren/grossisten i Danmark (f.eks. Dagrofa i Fredericia ved Billund) til butikken i Nuuk eller Ilulissat uden ompakning.

Konklusion:

Såfremt Keflavik etableres som hub for passagerflyvningen, skal der etableres rene fragtflyvninger til hhv. Nuuk og Ilulissat – enten via Keflavik eller ved direkte flyvning fra Danmark.

Såfremt trafikken går gennem hub'et i Keflavik, vil man kunne få fragten frem til Nuuk og Ilulissat for ca. 85% af det nuværende prisniveau.

Såfremt man etablerer direkte flyvninger fra Danmark til Grønland, vil det gælde, at de flyoperationelle omkostninger inkl. variable og faste omkostninger ikke bliver højere end den nuværende pris for fragt mellem Danmark og Nuuk og Ilulissat – tværtimod.

Hertil kommer logistiske fordele ved den direkte beflyvning, idet fragten kommer hurtigere direkte frem til de to byer Nuuk og Ilulissat, og den kan containeriseres, som storkunderne (Brugsen og KNI) ønsker det.

6. Kangerlussuaqs fremtid og konsekvenserne ved en omlægning af passagertrafikken via et hub i Keflavik

6.1 Generelt

Kangerlussuaq er i dag den primære indfaldsport til Grønland og har som sådan udover den trafikale rolle en væsentlig økonomisk og beskæftigelsesmæssig betydning for Grønland, for GLV, for Sisimiut Kommune og for flyoperatørerne. Såfremt Kangerlussuaq lukkes helt eller delvist vil disse forhold naturligvis blive ændret.

Dette afsnit belyser ikke den samlede økonomiske og sociale virkning af en ændring, men peger på nogle af de væsentligste forhold, som bør belyses nærmere i en egentlig undersøgelse.

Det skal dog overordnet påpeges, at en hel eller delvis bevarelse af Kangerlussuaq som hovedindfaldsport til Grønland ikke bør være et mål i sig selv, idet Kangerlussuaq er et middel for de rejsende og en del af en trafikal infrastruktur, som bør ændres, hvis det overordnet set er til gavn for de rejsende og for det grønlandske samfund / Hjemmestyret.

Kangerlussuaq viser i dag følgende driftsresultat i GLV's regnskab (Kangerlussuaq er her defineret som koncessionsområdet, hvilket vil sige uden hotel, butikker og food-nonfood lager. Butikkerne og lageret er bortforpagtet til KNI og hotellet forventes bortforpagtet inden for overskuelig fremtid):

Tabel 5: Nøgletal for Kangerlussuaq 2001 og 2002

	MDKK
Regnskabstal 2001:	
Indtægter	107,0
Udgifter	87,4
Resultat	10,6
Budget 2002:	
Indtægter	110,0
Udgifter	87,6
Resultat	22,4

Indtægterne er fordelt på følgende måde:

Tabel 6: Indtægtsfordeling på Kangerlussuaq i budget 2002

Indtægter	MDKK
Lufthavnsafgifter	40,0
Brændstof	7,0
Serviceaftaler, eksterne opgaver	15,0
Salg, egen virksomhed	37,0
Lejeaftaler	11,0

Herudover er der en række trafik- og turistvirksomheder tilknyttet lufthavnen, hvor der er beskæftiget et varierende antal tilrejsende grønlandske og danske medarbejdere – naturligvis med den største beskæftigelse om sommeren.

6.2 De trafikale forudsætninger

I forbindelse med den foreslåede hub-model i Keflavik forudsættes det, at Kangerlussuaq efter en overgangsperiode nedlægges for transatlantisk rutetrafik, men at lufthavnen opretholdes som alternativ lufthavn for landing og fueling af fly i tilfælde af dårligt vejr i Nuuk og Ilulissat (på grund af Kangerlussuaqs meget høje vejrmæssige regularitet). Samtidig vil det så også være muligt at opretholde lufthavnen som indenrigslufthavn, til militære formål og som turistmæssigt rejsemål i sommerhalvåret.

Det er imidlertid klart, at det væsentligste trafikale grundlag vil forsvinde, hvis rutetrafikken nedlægges og dermed forsvinder også den væsentligste del af trafikindtægterne og de øvrige kommercielle indtægter. Herom senere.

6.3 Turisme

Kangerlussuaq er gennem årene blevet udviklet til en turistdestination i Grønland, dels som et naturligt stop undervejs til andre destinationer i Grønland og dels som en helt selvstændig destination. Sidstnævnte udvikling er bl.a. initieret af flyselskabernes og især SAS's interesse i at sælge overskydende sædekapacitet til lavpriser udenfor højsæsonen.

Selvom de turistmæssige attraktioner ikke har samme omfang som f.eks. i Ilulissat og i Sydgrønland, er der omkring Kangerlussuaq basis for vandreturisme, aktivitetsturisme og gode naturoplevelser bl.a. i form af et besøg på Indlandsisen.

Såfremt der oprettes direkte forbindelse til Ilulissat og Nuuk og en fast direkte forbindelse mellem Island og Narsarsuaq, er der imidlertid ikke tvivl om, at de turistmæssige fordele ved hub-løsningen i Keflavik vil mere end kompensere for tabet af turismen i Kangerlussuaq. De to områder (Ilulissat og Sydgrønland) har langt højere turistmæssig attraktionsværdi og potentiale end Kangerlussuaq og en direkte forbindelse til disse områder vil uden tvivl medvirke til en markant forøgelse af turismen i Grønland.

6.4 Indtægtsgrundlaget

Såfremt atlanttrafikken flyttes til Nuuk og Ilulissat, forsvinder trafikindtægterne fra atlant-flyene og fra de mange feederfly, der bringer passagererne til og fra Kangerlussuaq. Herved mister GLV start-, passager- og handlingstakster i Kangerlussuaq. En del af indtægtstabet vil blive kompenseret ved indtægter fra den nye atlanttrafik på Nuuk og Ilulissat, men der vil blive tale om en væsentlig samlet indtægtsnedgang for GLV, idet feederflyvningerne bortfalder for alle Nuuk og Ilulissat passagererne og det er som før nævnt knap 2/3 af passagererne til og fra Kangerlussuaq.

Hertil kommer tab af koncessions indtægter på butikker, hotel, restaurant og andre kommercielle aktiviteter. Disse aktiviteter vil kun i begrænset omfang blive overført til Nuuk og Ilulissat, idet aktiviteterne i vid udstrækning er knyttet til ventetiden i ”hubbet”, som vil komme til at ligge i Keflavik. Hertil kommer, at Keflavik er særdeles veludstyret og konkurrence-dygtig i forbindelse med kommercielle ”hub-tilbud”.

6.5 Udgiftsniveauet

Idet Kangerlussuaq forudsættes opretholdt som alternativ lufthavn for passagertrafikken, for GA flyvning (General Aviation = privatflyvning m.m.), for militære aktiviteter og for forskningsaktiviteter m.m. skal der opretholdes et fuldt operativt beredskab i lufthavnen med hensyn til flyledelse, brandberedskab, mandskab og udstyr til snerydning m.m. Ligeledes skal lufthavnens infrastruktur i et vist omfang opretholdes med hensyn til boliger, strømforsyning, varme, butik m.m. for det tilbageværende personale.

Idet lufthavnen på længere sigt ikke tænkes anvendt til international rutetrafik vil en væsentlig del af personalet i passagerterminalen, hotellet m.v. derimod kunne afskediges med deraf følgende lønbesparelser for GLV og Hjemmestyret.

GLV’s ledelse vurderer, at det nuværende overskud på MDKK 22,0 vil blive ændret til et underskud på MDKK 27,0, idet langt de fleste trafikindtægter vil bortfalde ligesom afledet indtægter fra eget salg, lejeindtægter m.m. vil blive reduceret. Dette betyder en samlet forværring af driftsresultatet på op mod MDKK 50,0.

Såfremt man vælger en fortsat anvendelse af Kangerlussuaq til turisme i sommerhalvåret, vil en del af de nævnte funktioner skulle opretholdes på sæsonbasis, forudsat at dette kan ske på et forretningsmæssigt grundlag ud fra turistindtægterne i området. Dette forekommer umiddelbart at blive vanskeligt, men bør undersøges nærmere.

6.6 Oversigt over virkninger ved lukning af Kangerlussuaq for transatlantisk rutetrafik

Såfremt Kangerlussuaq lukkes for transatlantisk rutetrafik (trafik fra København), vil man se følgende effekter. Det skal bemærkes, at nedlukningen af Kangerlussuaq kan ske på forskellige niveauer og i forskellige tempi. Der er derfor ikke i dette notat sket en samlet kvantificering af de forskellige effekter.

Tabel 7.: Effekter af en lukning af Kangerlussuaq for transatlantisk rutetrafik.

	Positive effekter	Negative effekter	Kompenserende virkninger andre steder i Grønland
Flypassagererne	Markant billigere atlantpriser og mere direkte fly til hoveddestinationerne Nuuk og Ilulissat. Besparelse ca. MDKK 67,0 pr. år.		
Trafikindtægter hos GLV		Trafikindtægter fra atlant- og feeder-trafik i Kangerlussuaq bortfalder.	Indtægterne fra atlanttrafikken i Nuuk og Ilulissat vil stige pga. udenrigs-tillæget og fra de passagerer, der nu vil transitere i de to byer i stedet for i Kangerlussuaq.
Kommercielle indtægter hos GLV		Forpagtningsafgifter fra hotel og butikker vil bortfalde.	
GLV's driftsresultat på Kangerlussuaq		Markant forringelse af det nuværende overskud på MDKK 22,0, der ifølge GLV bliver til et underskud i størrelsesordenen MDKK 27,0.	
Beskæftigelse i Kangerlussuaq		Vil falde markant indenfor de passagerrelaterede og kommercielle aktiviteter. I yderste tilfælde vil der kun være brandberedskab og tårn, som GLV er forpligtiget til at opretholde grundet forsvar.	Øget beskæftigelse i Nuuk indenfor de passagerrelaterede aktiviteter pga. transitpassagerer til andre byer.

Operative udgifter i Kangerlussuaq		Stort set uændrede / svagt faldende.	
Turisme i Kangerlussuaq		Vil falde og måske bortflade på grund af dårligere forbindelser og højere flypriser.	Hub-systemet vil give en markant forbedring af turismen i Ilulissat og Sydgrønland på grund af direkte forbindelser fra Island og bedre forbindelser fra USA og de europæiske markeder.
Forskning i Kangerlussuaq		Kan fortsætte uændret, forudsat at der opretholdes indenrigsforbindelser til Kangerlussuaq	
Militære aktiviteter i Kangerlussuaq		Kan fortsætte uændret, idet det forudsættes, at Kangerlussuaq holdes operationelt åben.	
Skattegrundlag for Sisimiut Kommune		Nedgang i eller bortfald af skattegrundlaget og de kommunale udgifter i Kangerlussuaq/Sisimiut.	Marginalt højere skattegrundlag i Nuuk og Ilulissat på grund af svagt stigende beskæftigelse.
Miljømæssige effekter		Miljømæssig oprydning, især hvis Kangerlussuaq lukkes helt.	
Boligforhold		Et stort antal boliger bliver overflødige.	Behov for fremskaffelse af boliger andre steder i Grønland.
Grønlandsfly	Mulighed for ny type trafik mellem Keflavik og Grønland.	Bortfald af Grønlandsfly's væsentligste indtægtsgrundlag fra feederruterne.	

7. Vurdering af de samlede transportomkostninger

Beslutningen om etablering af et hub i Keflavik til beflyvning af grønlandske destinationer eller etablering af en atlantlufthavn i Nuuk er meget kompleks, idet en sådan beslutning griber ind i stort set alle overordnede investerings- og driftsøkonomiske forhold i flytrafikstrukturen i Grønland. Problemstillingen er behandlet indgående i rapporten ”En analyse vedrørende en eventuel forlængelse af landings banen i Nuuk med henblik på etablering af Keflavik som hub for atlanttrafikken til Grønland, 2001”. Hovedresultaterne kan sammenfattes således:

Tabel 8: Oversigt over modeller for og konsekvenser af atlantbeflyvning

	Ingen ændring i atlantbeflyvning	KEFLAVIK som hub til GOH, JAV & UAK
Lufthavnsinvesteringer		
Atlantlufthavne, forlængelse i Nuuk og Ilulissat	Evt. ny terminal i SFJ	MDKK 130,0 +
Forlængelse af regionalbaner	Forlængelse til 1199 meter	Ingen forlængelse nødvendig
Banelængde		
Nuuk	1199 meter	1199 m eller op til 1500 m med dispensation
Ilulissat	1199 meter	1199 m
Frekvens		
Frekvens pr. uge til GOH	4-5	>6
Frekvens pr. uge til JAV	4-5	3-4
Rejsetid i timer		
Rejsetid fra CPH til GOH	6,8	5,8
Rejsetid fra CPH til JAV	6,6	5,8
Antal flyskift		
Antal skift fra CPH til GOH	1	1
Antal skift fra CPH til JAV	1	1
Antal skift fra CPH til Vest	1	2
Antal skift fra CPH til Disko excl. JAV	2	2
Antal skift fra CPH til Syd	0	1
Besparelser i brugerbetaling pr. år		
Nuuk passagerer		MDKK 49,3
Andre passagerer		MDKK 18,4
I alt		MDKK 67,0
Flådeændring		
Atlantflåde	Som i dag + A340	B 757 + Bae 146/AVRO
Indenrigsflåde	Nye DHC 8 fly eller lign.	19 personers småfly
GLV's driftsøkonomi		
Driftsøkonomi i GOH	Som i dag	Forbedret i GOH
Driftsøkonomi i SFJ	Som i dag	Forringelse på op mod MDKK 50,0
Regionallufthavne	Som i dag	Bedre, mindre beredskab

Tillægsrapport vedrørende direkte atlantbeflyvning til Grønland fra et hub i Keflavik

Grønlandsflys økonomi		
Atlanttrafik	Som i dag	Potentielt bedre indtægts-Potentiale
Indenrigstrafik	Som i dag	Stærkt forringet lønsomhed på grund af bortfald af feedertrafik
Atlantfragt til Grønland	Som i dag	Samme prisniveau som i dag eller marginalt billigere til GOH og JAV

I erkendelse af at Landskassen har begrænsede ressourcer til investeringer i den trafikale infrastruktur er det væsentligt, at vurdere investeringsbehovene ved de forskellige løsningsmuligheder.

I efterfølgende tabel 9 er der sket en sammenstilling af ovennævnte alternativer samt de øvrige (og meget dyrere) alternativer, der muliggør direkte atlantbeflyvning (uden stop i Keflavik) mellem København og Nuuk.

Tabel 9: Investeringsniveauer ved alternative løsninger for atlantbeflyvningen (MDKK)

	Ingen ændring i Atlantbeflyvning	KEFLAVIK som hub til Nuuk, Ilulissat og Narsarsuaq	Direkte Atlantbeflyvning til Nuuk på 1500 meter bane med B-737 og A320	Direkte Atlantbeflyvning til Nuuk på 1799 meter bane (store atlantfly)
Investeringer hos Hjemmestyret				
Forlængelse af banen i Nuuk	0	80,0	250,0 – 300,0 (grovestimat)	406,0
Forlængelse af banen i Ilulissat til max. 1199 meter		50,0	50,0	50,0
Forlængelse af de nuværende kortbaner	3 cifret millionbeløb		3 cifret millionbeløb	3 cifret millionbeløb
Ny terminal i Kangerlussuaq	Ca. MDKK 50,0			
Investeringer hos operatørerne i indenrigstrafikken	4 nyere 50 personers fly MUSD 10,0 pr. stk.. I alt MDKK 330,0	3-4 nyere 19 personers fly. MUSD 2,5 pr. stk. I alt MDKK 84,0	2 nye eller nyere 50 personers fly MUSD 10,0 pr. stk.. I alt MDKK 165,0	2 nye eller nyere 50 personers fly MUSD 10,0 pr. stk.. I alt MDKK 165,0

Som det fremgår af tabel 9 er der ikke fra GLV's side foretaget en budgettering vedrørende investeringerne i forlængelse af de nuværende kortbaner på Vestkysten og nordpå, men der vil uden tvivl blive tale om et trecifret millionbeløb. Denne forlængelse af de nuværende kortbaner vil blive nødvendig, når DHC 7 flyene udfases medmindre man flyver atlant-pasagererne direkte ind til Nuuk og Ilulissat, og derved sparer den ressource dimensionerende fly til feeder trafikken.

Såfremt man undgår feeder trafikken kan de øvrige byer betjenes med 19 personers fly, hvorved man ikke blot undgår en baneforlængelse, men kan nedgradere de nuværende lufthavne til denne flytype, hvorved der spares driftsomkostninger hos GLV.

8. Skitse til en tidsplan for omlægning af atlanttrafikken

På baggrund af de indledende analyser og drøftelser kan der skitseres følgende tidsplan, der dog kan blive væsentlig ændret af den politiske beslutningsproces, finansiering af baneudvidelserne og vanskeligheder i anlægsarbejdet.

Tabel 10: Tidsplan

Tid	Aktivitet
Forårssamling 2002	Principgodkendelse af forlængelse af banerne i Nuuk og Ilulissat til 1199 meter. Nedgradering af regionalbanerne til 19 personers fly.
Sommeren 2002	Detailprojekt og detailbudget udarbejdes for baneforlængelse i Nuuk og Ilulissat.
Efterårssamlingen 2002	Endelig godkendelse og optagelse af projekterne på Finansloven for 2003
Vinteren 2002/2003	Forberedelse af anlægsarbejdet
Foråret 2003	Anlægsarbejdet på begyndes
Efteråret 2004	Anlægsarbejdet afsluttes
Efteråret 2004	Flyvning fra Keflavik til Nuuk og Ilulissat påbegyndes.
Efteråret 2004-efteråret 2005	Parallel flyvning på Kangerlussuaq og på Nuuk og Ilulissat via hubbet i Keflavik
Efteråret 2005	Kangerlussuaq lukkes for atlanttrafik og Keflavik bliver hub for al atlanttrafik til Grønland

Bilag 1: Indlæg i debatten fra Air Alpha

Kommentarer til

Redegørelse om Grønlands fremtidige flytrafikstruktur

Vi har gennemgået "Redegørelse om Grønlands fremtidige flytrafikstruktur" dateret oktober 2001 og skal nedenfor fremsætte vore kommentarer.

Økonomi generelt

Økonomiske beregninger er en nødvendighed, når en ny trafikstruktur skal besluttes.

Beregningerne bliver til på grundlag af en masse opstillede forudsætninger omkring omkostningsniveau, pristalsudvikling, renteniveau, befolkningstilvækst o.s.v. - størrelser, som er utroligt vanskelige at forudsige forløbet af, specielt fordi der skal regnes mange år frem. Men beregningerne gennemføres ud fra de valgte forudsætninger og til sidst fremkommer et beløb som resultat af alle beregningerne.

Normalt regnes der flere alternativer ud, så man kan stille de enkelte alternativer op mod hinanden med hvert sit beløb. Og så kommer det farlige, for fokus vil automatisk koncentrere sig om det billigste alternativ. Det kan godt være, at det også er det bedste, men ofte er der en tendens til at glemme forudsætningerne og stirre sig blind på slutbeløbene.

For ikke politisk at komme til at overse forudsætninger, som senere viser sig at være uacceptable, vil vi foreslå, at der stilles følgende spørgsmål i nedennævnte rækkefølge:

1. Hvilken flytrafikstruktur ønsker vi politisk som den mest hensigtsmæssige for samfundet?
2. Har vi råd til den struktur?
3. Hvis ikke vi har råd, hvad er så den næstbedste struktur for samfundet?
4. Har vi råd til den?
5. Således fortsætter rækken af spørgsmål, indtil der nås et alternativ, der er acceptabelt både politisk og økonomisk.

Vi har ikke set forudsætningerne for beregningerne i Trafikredegørelsen og har derfor heller grundlag for at anfægte dem, men når det opsummeres på side 12, at brugerbetalingen reduceres væsentligt, DKK ca. 68 mio. pr. år på atlantrafikken, så ville det være godt at få beskrevet, hvordan disse besparelser fremkommer. Eller sagt mere præcist, hvilke forudsætninger skal briste, for at de DKK 68 mio. ikke holder længere. Når de er beskrevet, kan man så politisk drøfte, om risikoen er værd at løbe.

Flyvning på markedsbetingelser

Der lægges i trafikredegørelsen op til, at indenrigsrafikken til de større byer bør ske på markedsbetingelser. Det er vi principielt enige i og har tidligere selv givet udtryk for, at den fastvingede beflyvning burde kunne gennemføres i fri konkurrence.

Det synspunkt har vi måttet revidere. Vi har forsøgsvis simuleret, at fly til 19 passagerer blev indsat i indenrigsflyvningen på de ruter, der lå udenfor hovedruterne Nuuk-Kangerlussuaq-Ilulissat, og til priser, der lå et stykke under Grønlandsfly's nuværende priser. Det var ikke rentabelt i en fri konkurrencesituation. Det vil muligvis være rentabelt, hvis der kun er én operatør på ruterne, men det er ikke engang sikkert og vil naturligvis afhænge af priserne.

Derfor vil vi foreslå, at al indenrigsflyvning med små fly til max 19 passagerer kommer på 8-10 års servicekontrakter med Hjemmestyret, hvor Hjemmestyret tager den kommercielle risiko på dækningsbidraget (salgspriserne minus de variable omkostninger). Hermed opnår Hjemmestyret suverænt at kunne fastsætte frekvenser samt billet- og fragtpreiser.

Den øvrige rutetrafik på banerne på 1199 meter bør kunne beflyves uden tilskud, men kun hvis trafikken er forbeholdt én operatør, som får retten i 8-10 år ad gangen. Hvis det bliver tilfældet, bør Hjemmestyret godkende billet- og fragtpriiser, da den ene operatør i realiteten bliver monopolist. Hvis operatøren ikke mener at kunne flyve til de godkendte priser og Hjemmestyret ikke er overbevist om rigtigheden heraf, kan Hjemmestyret henvende sig til andre operatører og spørge, om de vil påtage sig opgaven.

Hangarfaciliteter

En forudsætning for, at der kan flyves på markedsbetingelser, er, at der er hangarfaciliteter til rådighed for operatøren.

Som det er nu, har Grønlandsfly rådighed over alle hangarer i Grønland på nær Air Alpha Greenlands lejede hangarer i Ilulissat, Tasiilaq og Nerlerit Inaat.

En udefra kommende operatør på rutenettet, vil derfor som det første støde på det problem, at der skal opføres hangarfaciliteter til parkering og vedligehold af fly. Samfundsmæssigt vil det ikke være hensigtsmæssigt, hvis der samtidig står en tom Grønlandsfly-hangar ved siden af, som Grønlandsfly ikke vil sælge eller leje ud af hensyn til konkurrencen. Det skaber en konkurrenceforvridende situation og dermed en uhensigtsmæssig økonomisk belastning for samfundet.

En af mulighederne for at skaffe lige konkurrencevilkår i en kommende flytrafikstruktur er derfor, at Hjemmestyret eller GLV opkøber alle hangarfaciliteter i Grønland og derefter lejer dem ud til den eller de operatører, der beflyver de ruter, der hører til de pågældende hangarer.

Indfaldsporten til Grønland og den deraf afledte rutestruktur

Afgørende for, hvordan trafikstrukturen bliver, er valget af indfaldsport (hub) til Grønland. Vi har på vedhæftede bilag vist rutestrukturen. Model 1 viser den struktur, der er i dag, Model 2 viser den struktur, som Trafikredegørelsen anbefaler, Model 3 viser vore ændringsforslag til Trafikredegørelsens model. Vi har derudover udarbejdet tre alternativer (model 4,5 og 6), som beskriver en faseopdelt udbygning af flytrafikstrukturen med udgangspunkt i Kangerlussuaq som Grønlands eneste atlantlufthavn til at ende op med Nuuk som eneste atlantlufthavn og Qaqortoq samt Ilulissat som "atlantlignende" lufthavne.

Keflavik som indfaldsport

I trafikredegørelsen arbejdes der med Keflavik på Island som indfaldsport (hub). Herfra kan der så flyves med mellemdistancefly til lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Narsarsuaq. Banerne i Nuuk og Ilulissat forlænges til 1199 meter. Endvidere anlægges der kortbaner i Paamiut, Qaqortoq og Nanortalik. Kangerlussuaq beholdes som alternativ lufthavn, hvorfra Nuuk, Ilulissat og Kulusuk beflyves, og fra Kulusuk flyves der videre til Keflavik.

Vælges Keflavik som indfaldsport, har man således valgt en indfaldsport, som ligger i et andet land. Grønland vil ikke have nogen indflydelse på, hvordan Keflavik drives med hangarer, åbningstider, lufthavnsafgifter, slottider og meget mere. Er det tilfredsstillende samfundsmæssigt at gøre sig så afhængig af en anden stat?

Vælges Keflavik som indfaldsport, vil der formentlig skulle etableres kontorer og andre faciliteter i lufthavnen. Udover personale lokalt fra Island, vil det være nødvendigt at ansætte personale fra Grønland med deraf følgende behov for boliger, biler m.v. Vi går ud fra, at

disse omkostninger, både på etableringssiden og driftssiden, er med i Trafikredegørelsens økonomiske konsekvensberegninger. Hvis ikke, bør de indgå.

Samtidig skal det bemærkes, at Grønland ved den foreslåede model uden tvivl vil miste arbejdspladser, skatteindtægter, omsætning af varer og ydelser (tax-free m.v.), knowhow på drift af atlantlufthavne, uddannelsesmuligheder for landets befolkning o.s.v., o.s.v. Endvidere skal det understreges, at turistudviklingen internt i Grønland hæmmes.

Det fremhæves i Trafikredegørelsen, at ventetider kan nedbringes. Ventetider opstår bl.a., når man som passager skal skifte fly på vejen for at nå sit bestemmelsessted. Det skal derfor påregnes, at der vil opstå ventetid i Keflavik og måske også overnatninger. Specielt overnatninger kan blive dyre, da det islandske prisniveau ligger ret højt.

Der nævnes ikke i redegørelsen noget om, hvem der skal stå for videreforbindelserne fra Keflavik til København og andre steder. Er det Icelandair, SAS eller andre operatører? Under alle omstændigheder skal det sikres, at der vil være en videreforbindelse, og at der ikke bliver urimelige ventetider for at komme videre.

Vi finder, at der skal være utrolig mange fordele ved at vælge Keflavik som indfaldsport, og vi føler os bestemt ikke overbeviste om, at de er til stede.

Til slut skal vi påpege, at det længe har været et grønlandsk politisk ønske at gøre sig uafhængig af både SAS og den danske stat. Med det foreslåede alternativ ser det for os ud som om, at Grønland gør sig afhængig af Icelandair og "andre islandske luner" (nonproblem-kulturen).

En grafisk fremstilling af rutestrukturen er vist i model 2 og vort Keflavik alternativ i model 3.

Kangerlussuaq som indfaldsport

Vi har derfor lyst til at fremkomme med et andet forslag til en indfaldsport til Grønland og den deraf afledte flytrafikstruktur, model 4.

Vi vælger som udgangspunkt Kangerlussuaq som den absolut eneste indfaldsport til Grønland. Narsarsuaq nedlægges og der anlægges en bane på 1199 meter i Qaqortoq. Banerne i Nuuk og Ilulissat forlænges til 1199 meter. Der anlægges kortbane i Paamiut, og der anlægges ikke nogen bane i Nanortalik.

Herved er den bedst egnede lufthavn, Kangerlussuaq, bevaret som en grønlandsk indfaldsport, hvor det er Grønland selv, der har indflydelsen.

Da Kangerlussuaq udnævnes til den eneste indfaldsport til Grønland, vil der også være skabt et volumen, der gør det muligt at opnå betydelige stordriftsfordele. Ved nedlæggelse af Narsarsuaq spares ikke alene de løbende driftsudgifter, men også de planlagte og nødvendige omkostninger til renovering af lufthavnen. De samlede besparelser ved at nedlægge Narsarsuaq og undlade etablering af en landingsbane i Nanortalik bør kunne bidrage væsentligt til at finansiere anlæggelsen af en ny 1199 meter bane i Qaqortoq.

Der vil således være tre regionsbyer, Qaqortoq, Nuuk og Ilulissat i Grønland med 1199 meter baner, hvorfra der kan skabes direkte forbindelse til Kangerlussuaq. Disse ruter kan beflyves med mellemdistancefly, som f.eks. ATR 42.

Resten af ruterne skal betjenes af mindre fly med plads til maksimalt 19 passagerer. Derved kan lufthavnenes beredskab nedgraderes og give lufthavnsvæsenet en besparelse, som kan overføres til driften af de mindre flytyper.

En grafisk fremstilling er vist på Model 4.

Nuuk som indfaldsport

I model 5 og 6 har vi udarbejdet en fremtidsvision, hvor Kangerlussuaq lufthavn nedlægges og Nuuk lufthavn bliver eneste atlantlufthavn i Grønland.

I model 5 udbygges Nuuk lufthavn til egentlig atlantlufthavn tilpasset beflyvning med Boeing 737 direkte til/fra København. Den interne flyvning i Grønland og flyvning mellem Grønland og Island udføres af henholdsvis ATR 42 på lange baner, Dornier 228 på korte baner og helikoptere til byer uden landingsbane og til bygder.

I model 6, som er en videreudvikling af model 5, udbygges Qaqortoq og Ilulissat til atlantlig-nende lufthavne på "indenrigs Boeing 737-niveau", hvilket betyder, at de to baner ikke nødvendigvis behøver at have samme længde som atlantlufthavnen i Nuuk, idet Boeing 737 kun benyttes indenrigs til/fra Nuuk og derfor ikke har behov for at starte med fulde tanke.

Valg af flytyper

På de korte baner er der, som det nævnes i Trafikredegørelsen, stort set ikke andre flytyper end DHC 6 og Dornier 228, som kan anvendes.

Anderledes forholder det sig på landingsbaner på 1199 meter eller mere. Her er der en vifte af flytyper at vælge i mellem. Trafikredegørelsen foreslår BAE 146, som er et fire motorers jet-fly. Styrken er, at det er velegnet til baner med en længde på 1199 meter, men ulempen er, at det er dyrt at vedligeholde fly med fire motorer, hvilket i dag er et af Grønlandsflys større problemer med DHC 7.

Vi foreslår derfor, at såfremt trafikredegørelsens model med Keflavik som hub vælges, bør der foretages en meget grundig analyse af driftsøkonomien på BAE 146, før der træffes en endelig beslutning. Vi har derfor i vores model 3 foreslået et alternativ, hvor ATR 42 benyttes i stedet for BAE 146.

I vores model 6 er vi gået så langt, at der kun er behov for investering i og stationering af to flytyper internt i Grønland, nemlig en Dornier 228 til de korte baner og én helikoptertype (som der endnu ikke er sat typebetegnelse på) med plads til 8-9 passagerer, som kan beflyve alle byer uden lufthavn og bygder samt varetage opgaverne indenfor redningstjeneste, ambulance- og SAR flyvning.

Endvidere forudsætter vi, at det fly, der beflyver ruten mellem København og Nuuk også varetager indenrigsflyvningen mellem Nuuk, Qaqortoq og Ilulissat. Sluttelig foreslår vi, at beflyvningen af Østgrønland samt ruten mellem Nuuk, Kulusuk og Keflavik udføres af et islandsk selskab, f.eks. med ATR 42.

Afslutning

Vi håber, at vore alternative forslag (model 3-6) til trafikredegørelsen kan benyttes i den videre debat om udviklingen af den grønlandske trafikale infrastruktur og vi står naturligvis gerne til rådighed for yderligere drøftelser.

Odense, den 15. november 2001

AIR ALPHA GREENLAND A/S

Poul Lübbert

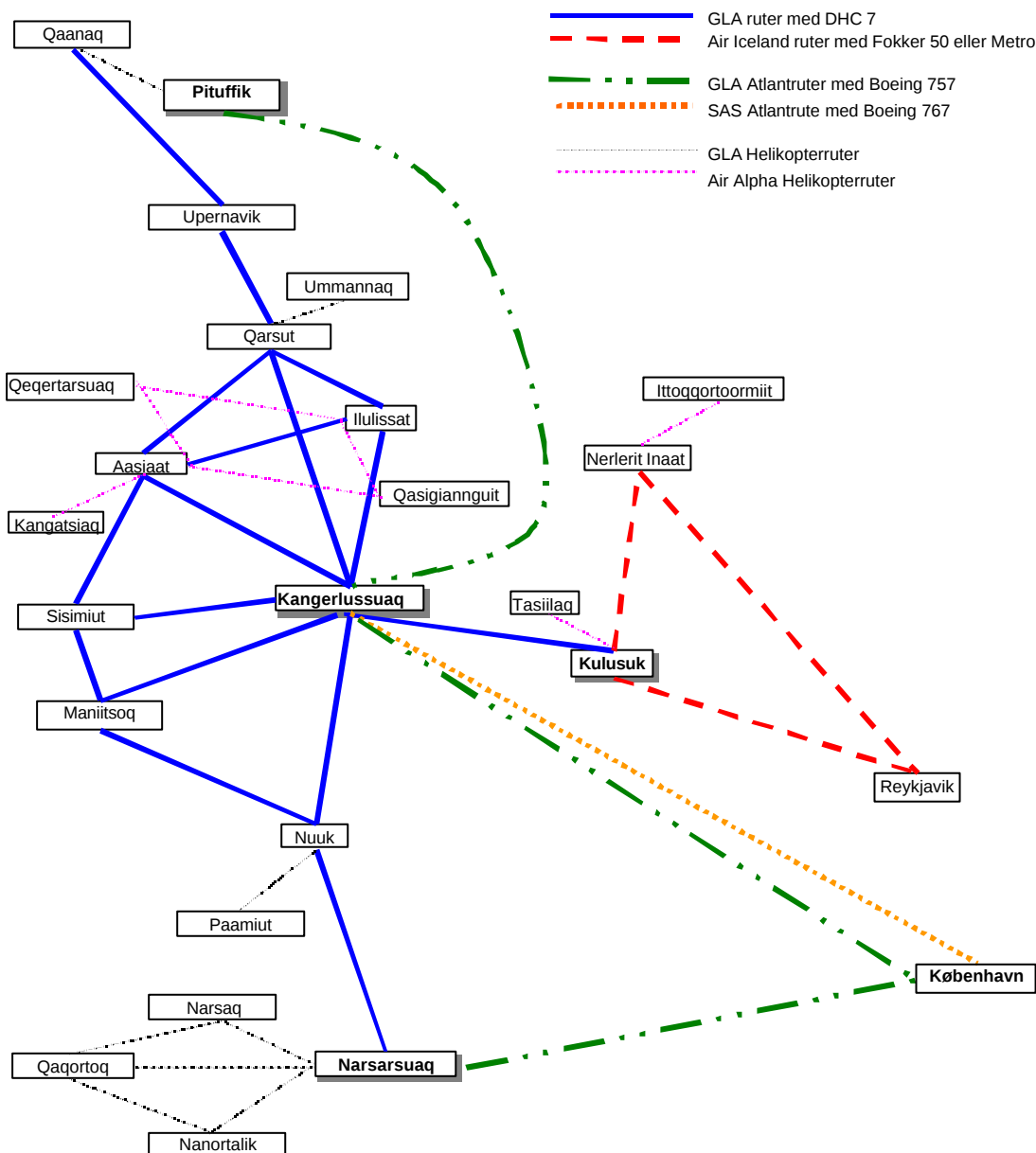
Thorkild Videbæk

Egon Sørensen

Bilag: Model 1,2,3,4, 5 og 6 som grafisk fremstilling af trafikmodeller

Ruter mellem byer og lufthavne i Grønland - excl. bygder

Model 3 (Alternativ til Trafikredegørelsens forslag) - Banerne i Nuuk og Ilulissat forlænges
Kangerlussuaq, Narsarsuaq, og Kulusuk er Atlantlufthavne



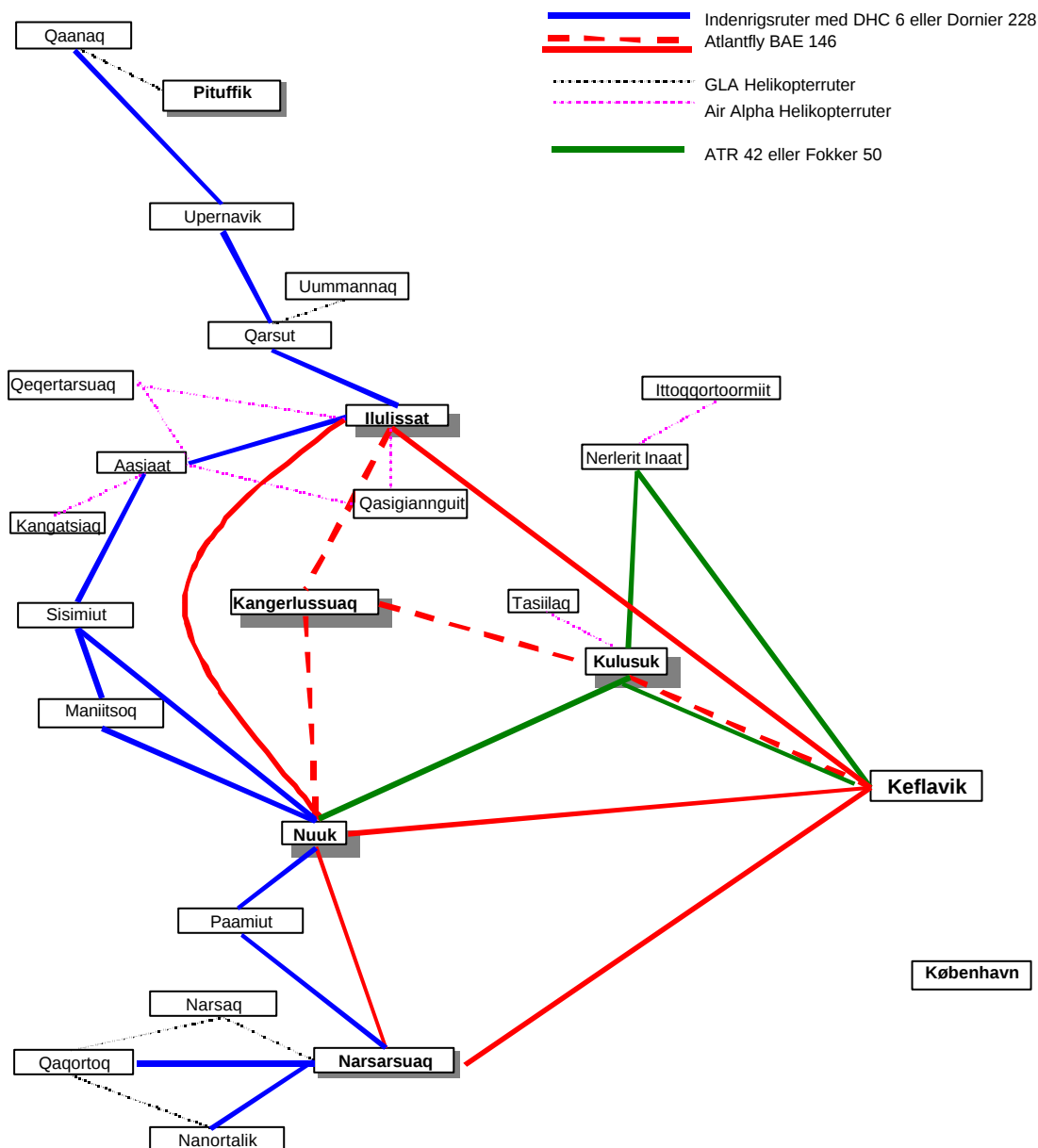
Ruter mellem byer og lufthavne i Grønland - excl. bygder

Model 3 (Alternativ til Trafikredegørelsens forslag) - Banerne i Nuuk og Ilulissat forlænges

Der bygges kortbaner i Paamiut, Qaqortoq og Nanortalik

Kangerlussuaq, Narsarsuaq, Nuuk, Ilulissat og Kulusuk er Atlantlufthavne

Atlantdestinationen er Keflavik - København skal nås med andre forbindelser



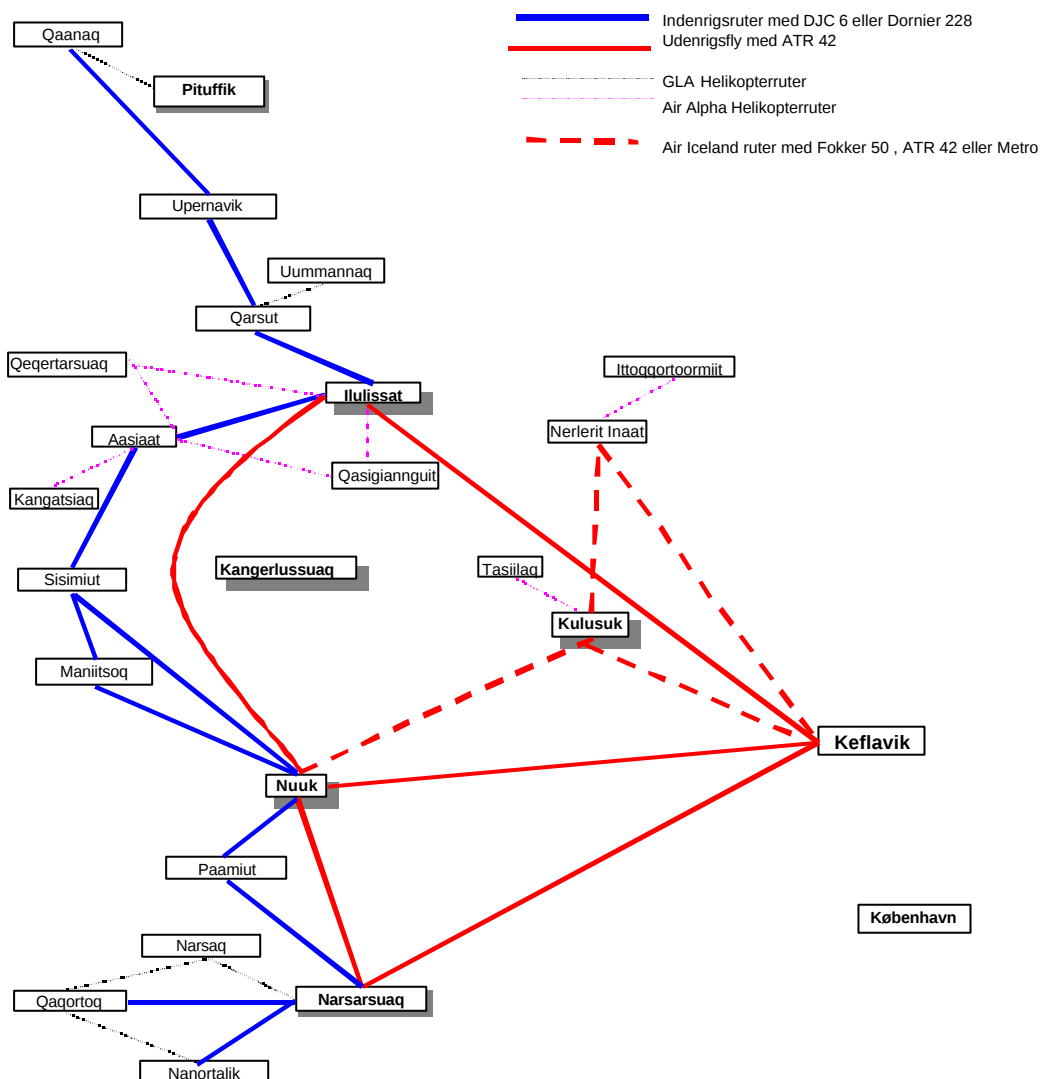
Ruter mellem byer og lufthavne i Grønland - excl. bygder

Model 3 (Alternativ til Trafikredegørelsens forslag) - Banerne i Nuuk og Ilulissat forlænges

Der bygges kortbaner i Paamiut, Qaqortoq og Nanortalik

Narsarsuaq, Nuuk, Ilulissat og Kulusuk er Atlantlufthavne. Kangerlussuaq nedlægges

Atlantdestinationen er Keflavik - København skal nås med andre forbindelser



Model 4

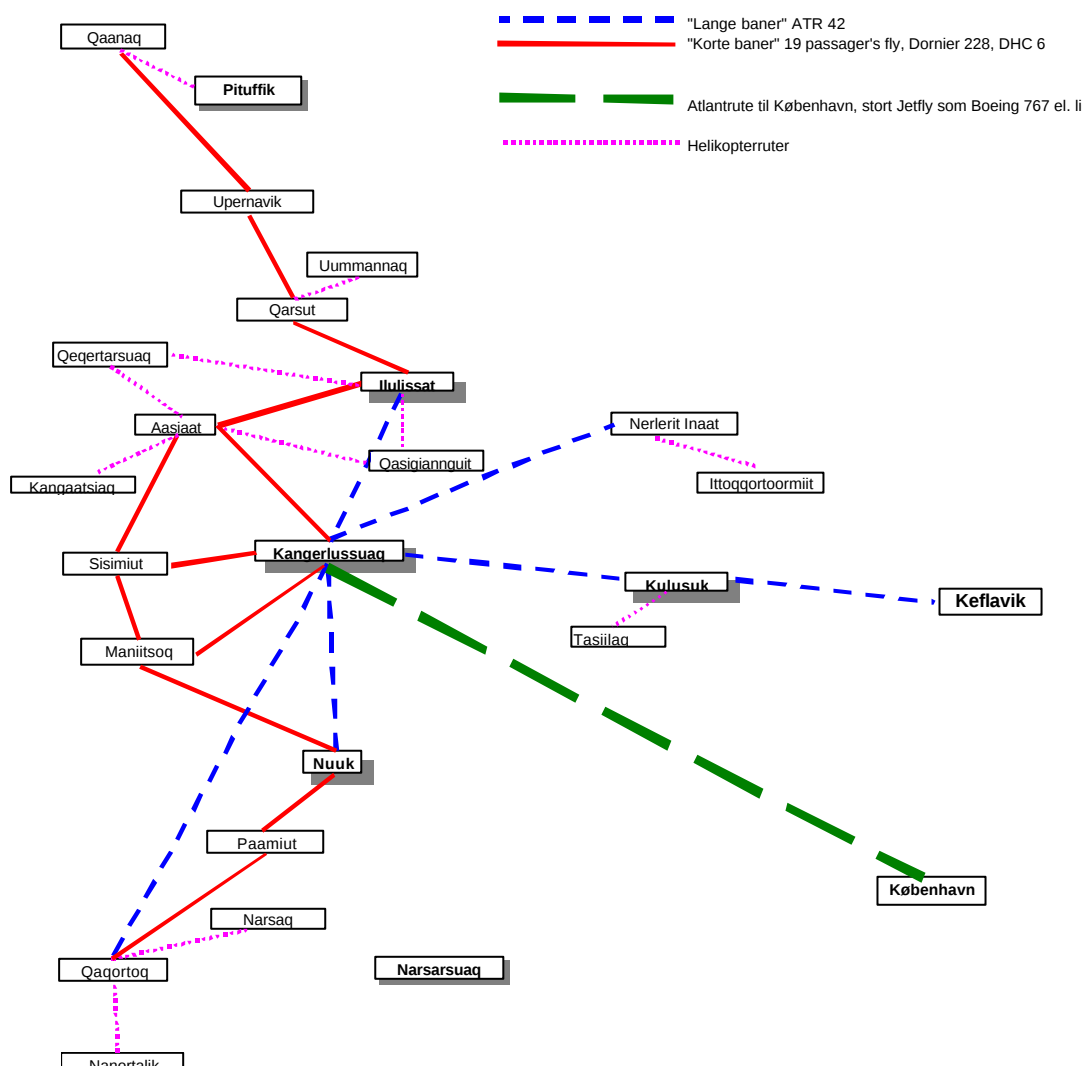
Ruter mellem byer og lufthavne i Grønland - excl. bygder

Model 4 (Air Alpha's forslag A) - Banerne i Nuuk, Ilulissat forlænges til 1199 meter

Der anlægges 1199m bane i Qaqortoq og en kortbane på 800 meter i Paamiut

Kangerlussuaq bliver eneste Atlantflughavn med forbindelse direkte til København

Narsarsuaq lufthavn nedlæggges



Tillægsrapport vedrørende direkte atlantbeflyvning til Grønland fra et hub i Keflavik

Air Alpha A/S - Model for fastvinget beflyvning af Grønland NOV2001

Model 5

Ruter mellem byer og lufthavne i Grønland - excl. bygder

Model 5 (Air Alpha's forslag B) - Fremtidsmodellen fase 1

Nuuk ændres til Atlantlufthavn

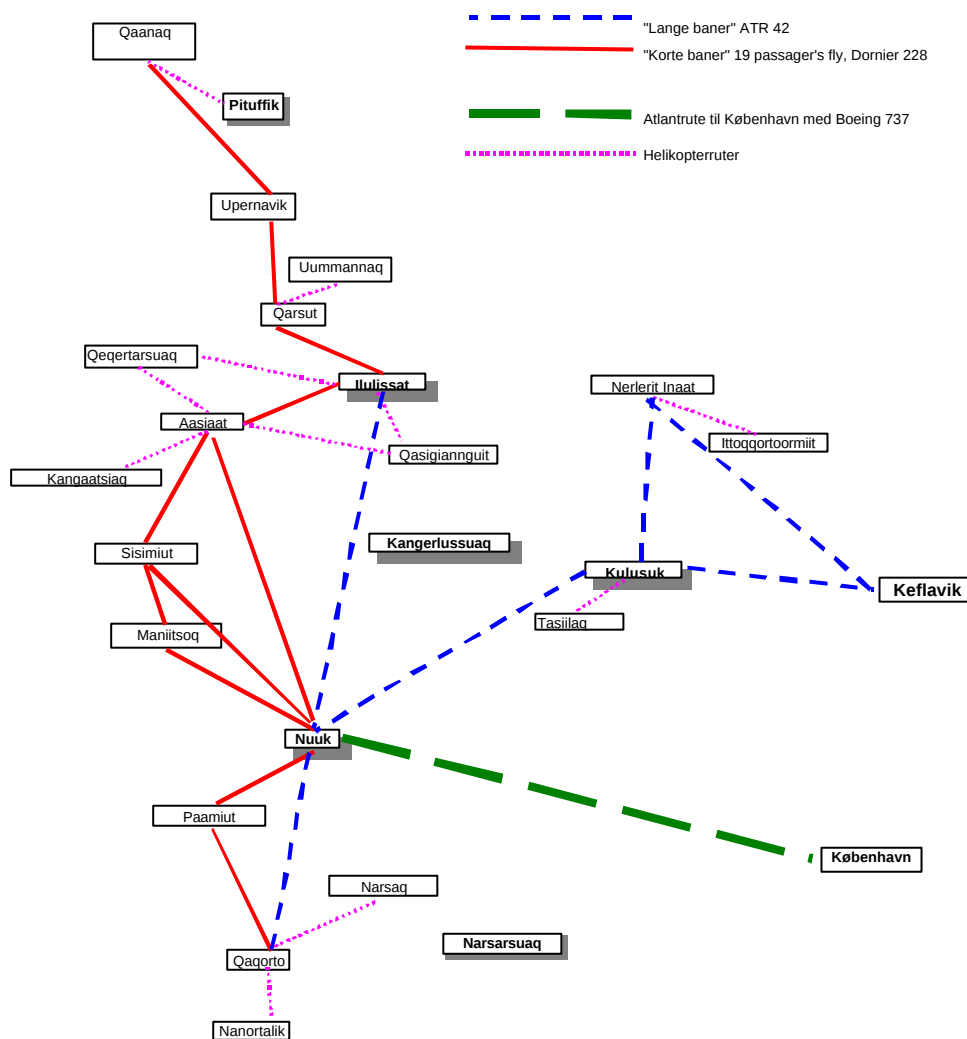
Ilulissat forlænges til 1199 meter

Der anlægges 1199 meter bane i Qaqortoq og en kortbane på 800 meter i Paamiut

Nuuk bliver eneste Atlantlufthavn med forbindelse direkte til København

Hvis nødvendigt bevares Kangerlussuaq som alternativ lufthavn

Narsarsuaq nedlægges



Tillægsrapport vedrørende direkte atlantbeflyvning til Grønland fra et hub i Keflavik

Air Alpha A/S - Model for fastvinget beflyvning af Grønland NOV2001

Model 6

Ruter mellem byer og lufthavne i Grønland - excl. bygder

Model 6 (Air Alpha's forslag C) - Fremtidsmodellen fase 2

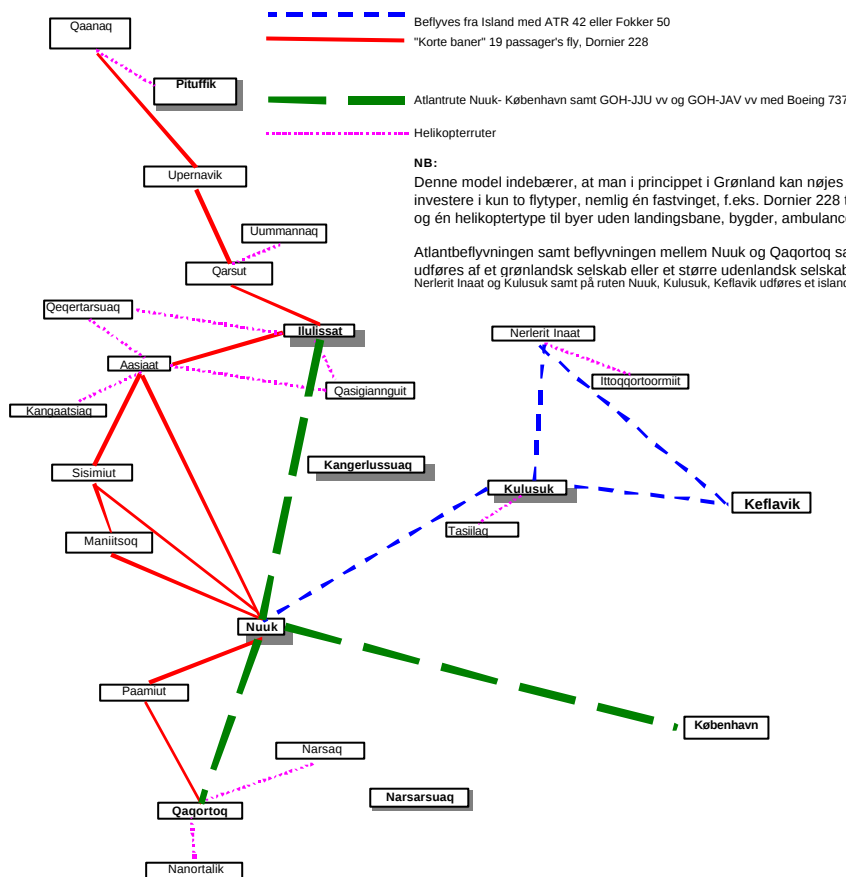
Nuuk er Atlantlufthavn

Ilulissat og Qaqortoq forlænges til Boeing 737 niveau

Paamiut har en kortbane på 800 meter

Nuuk forbliver *eneste* Atlantlufthavn med forbindelse direkte til København

Kangerlussuaq og Narsarsuaq lufthavn nedlægges

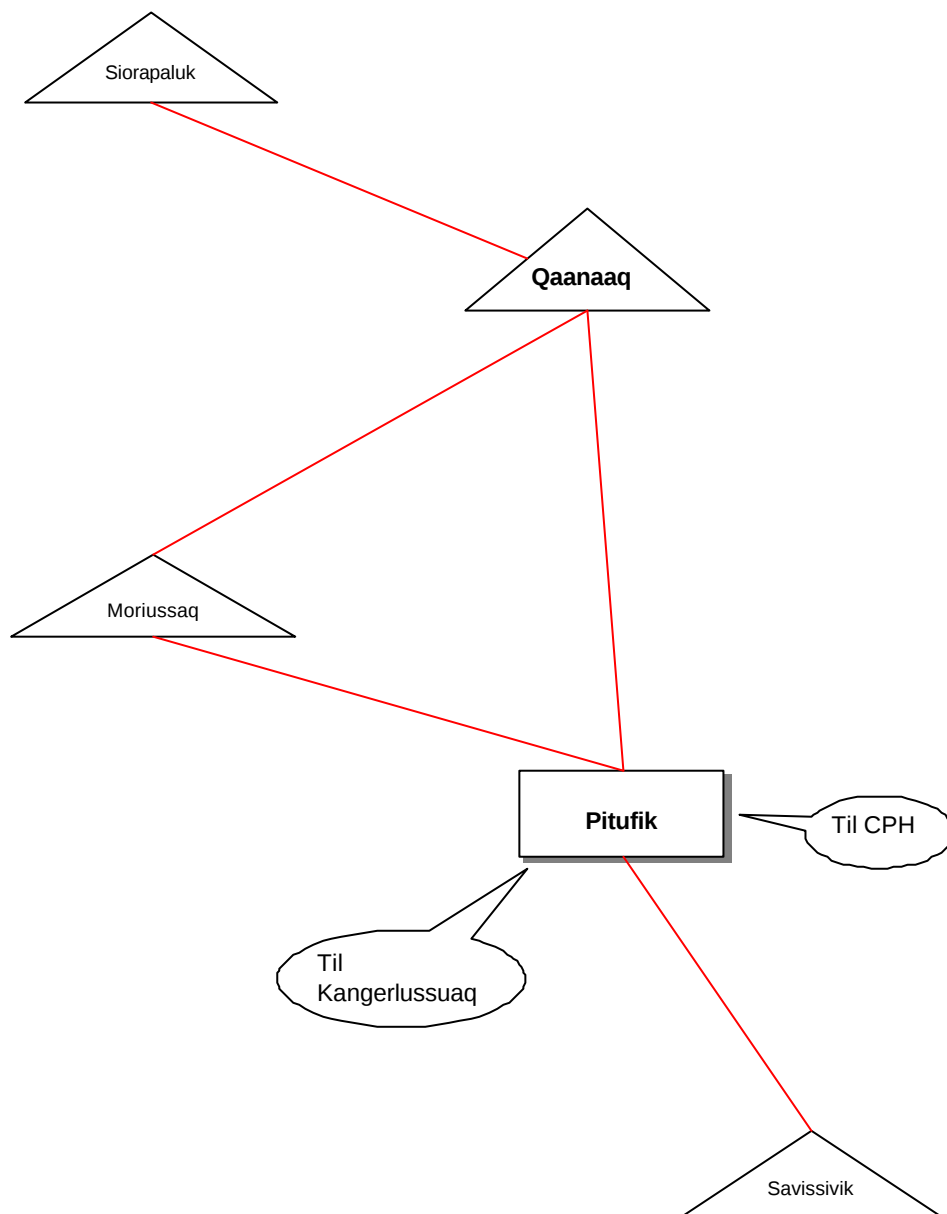


Air Alpha A/S - Oplæg til intern grønlandsk økonomisk trafikstruktur - 9. Sep 1998

Region Qaanaaq

Røde ruter = Licitation, 1 koncession, tilskud

Foreslået helikoptertype: Bell 222UT (8 pax) eller Bell 430 (9 pax)



Air Alpha A/S - Oplæg til intern grønlandsk økonomisk trafikstruktur - 9. Sep 1998

Region Upernavik

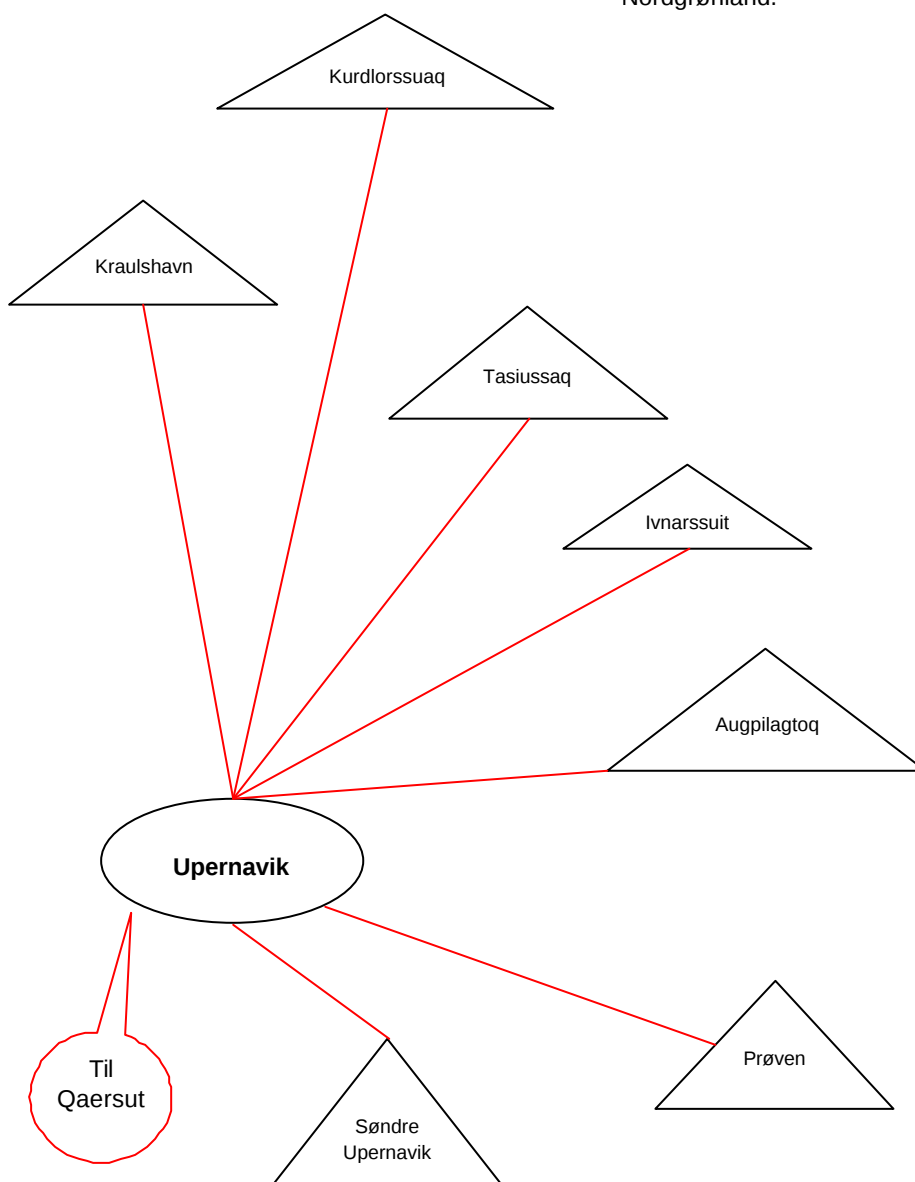
Røde ruter = Licitation, 1 koncession, tilskud

Forslag til helikopter-
typer:

1 stk. af følgende typer:
S 76 (12 pax), EC 155 (12 pax),
AS 365N2 (12 pax)

p.g.a. afstande/payload samt nat VFR/IFR
om vinteren.

Kan være SAR beredskab med hoist i
Nordgrønland.



Tillægsrapport vedrørende direkte atlantbeflyvning til Grønland fra et hub i Keflavik

Air Alpha A/S - Oplæg til intern grønlandsk økonomisk trafikstruktur - 9. Sep 1998

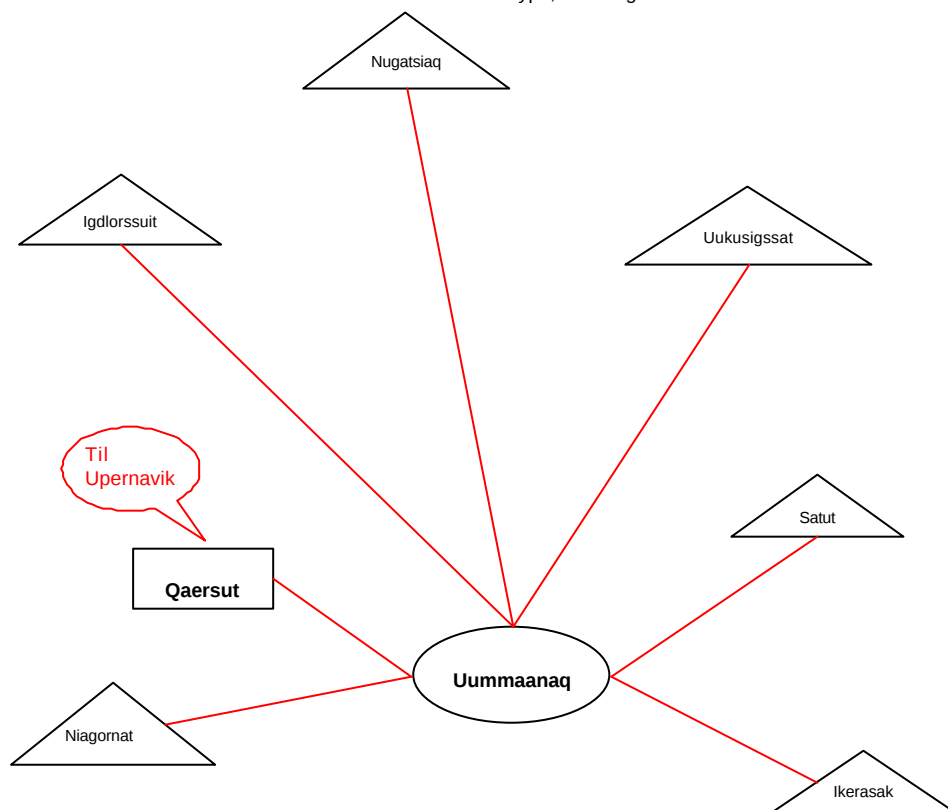
Region Ummaanaq

Røde ruter = Licitation, 1 koncession, tilskud

Forslag til helikopter-
typer:

1 stk. af følgende typer:
S 76 (12 pax), EC 155 (12 pax), AS 365N2 (12 pax)

fordi ruten Qaersut-Upernavik skal beflyves
med helikopter indtil Upernavik Lufthavn
kan tages i brug. Desuden er der behov
for et vist SAR beredskab.
Derefter kan en Bell 222UT eller Bell 430 afløse den
type, der vælges ovenfor.



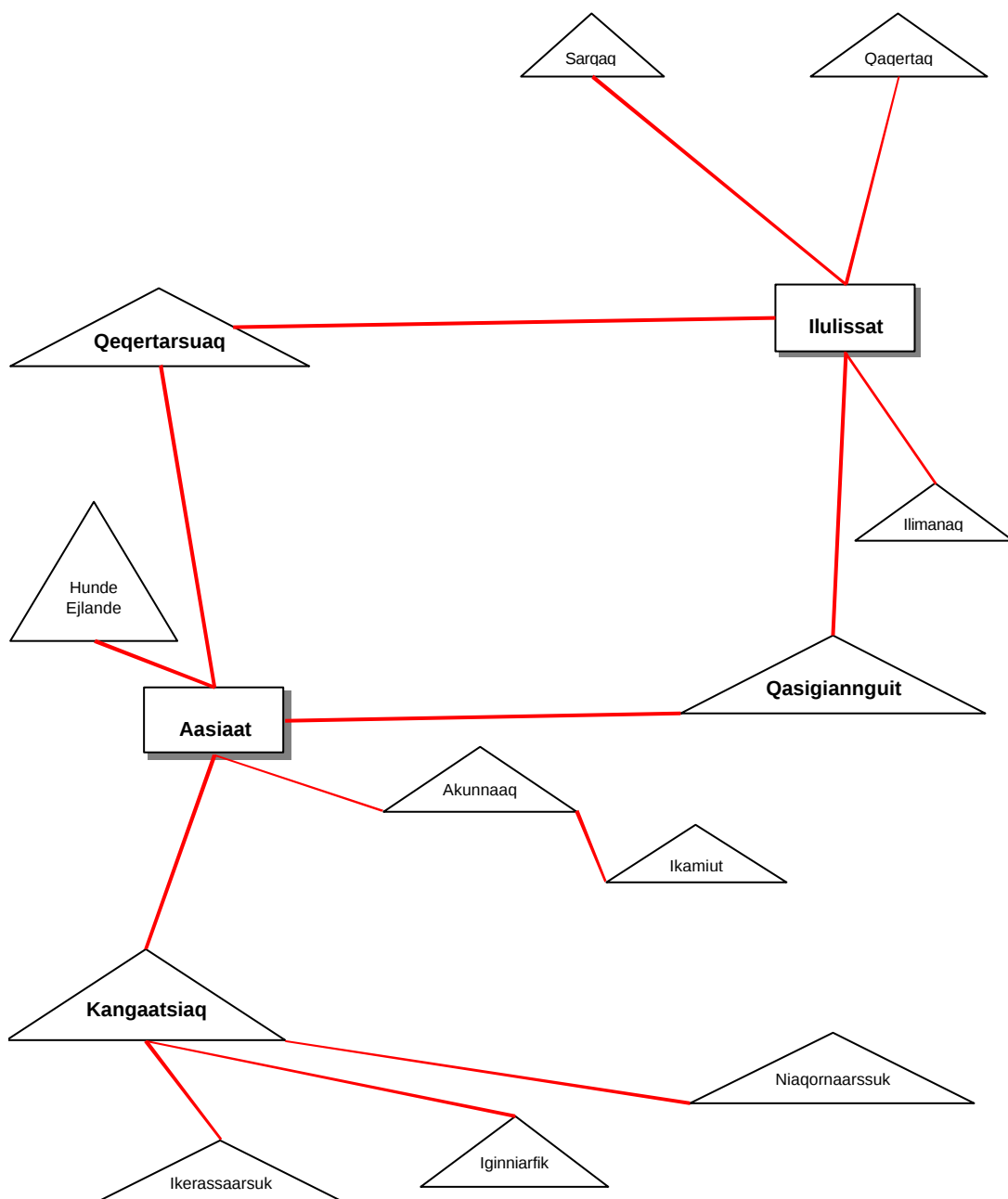
Region Disko

Røde ruter = Licitation, 1 koncession, tilskud

Foreslået helikoptertype:

1 stk. S76 (12 pax), eller EC 155 (12 pax),
eller AS 365 N2 i Ilulissat.

1 stk. Bell 222UT (8 pax), eller Bell 430 (9pax)
i Kangaatsiaq.

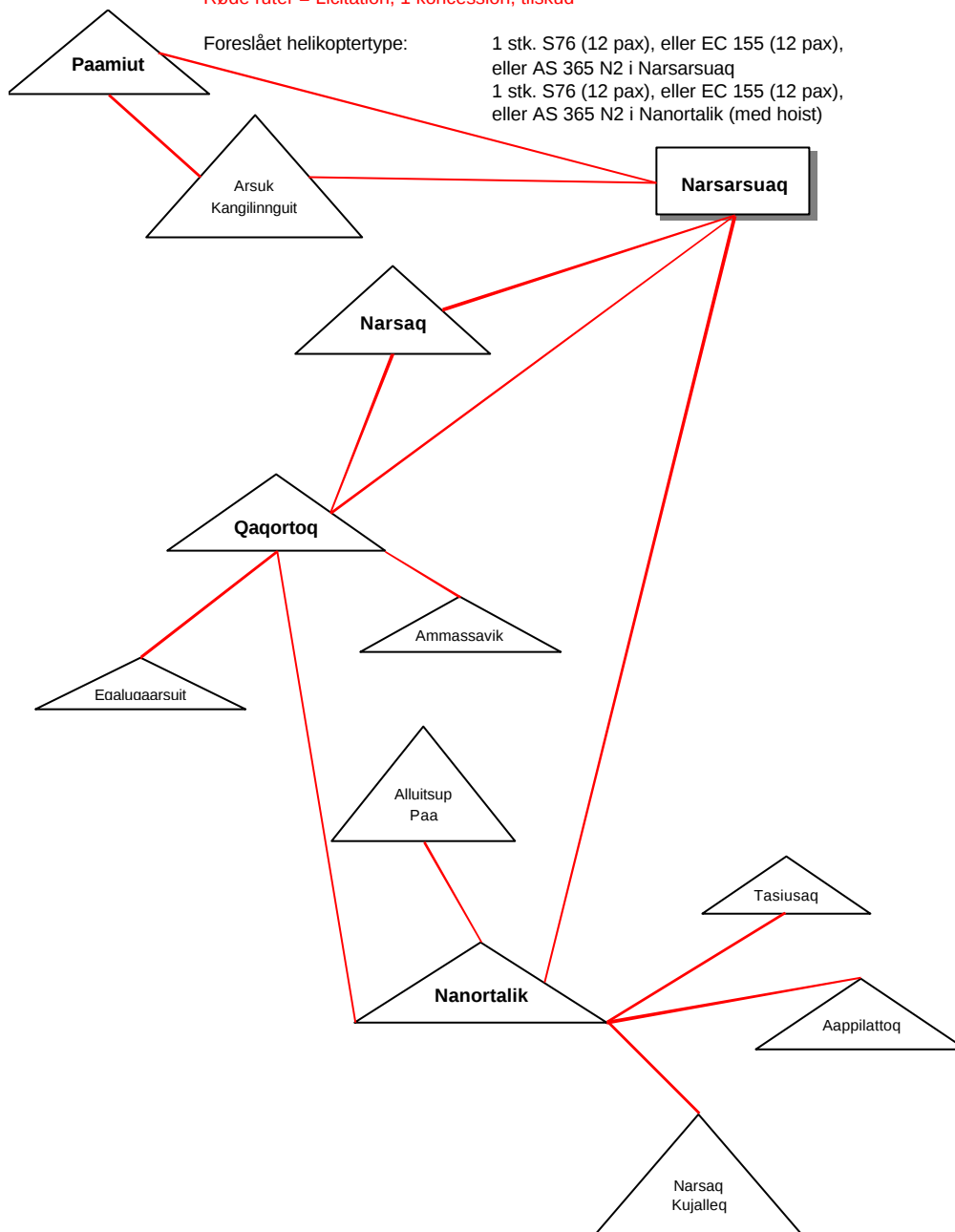


Tillægsrapport vedrørende direkte atlantbeflyvning til Grønland fra et hub i Keflavik

Air Alpha A/S - Oplæg til intern grønlandsk økonomisk trafikstruktur - 9. Sep 1998

Region Sydgrønland

Røde ruter = Licitation, 1 koncession, tilskud

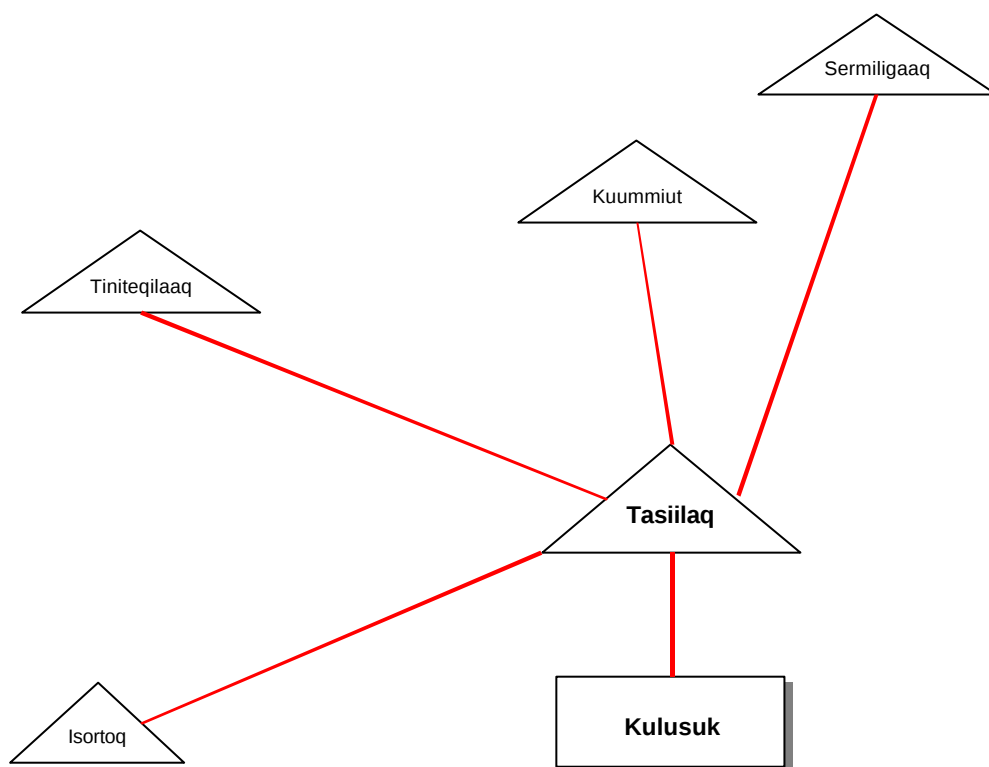


Region Ammassalik

Røde ruter = Licitation, 1 koncession, tilskud

Foreslået helikoptertype:

1 stk. Bell 222UT (9 pax),
eller Bell 430 (9 pax)



Air Alpha A/S - Oplæg til intern grønlandsk økonomisk trafikstruktur - 9. Sep 1998

Region Ittoqqortoormiit

Røde ruter = Licitation, 1 koncession, tilskud

Foreslået helikoptertype: 1 stk. Bell 206L (Long Ranger) (6 pax)

