



**En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af
startbanerne i
Ilulissat og Aasiaat**

August 2001

Buch & Partners ApS

I n d h o l d

1. Projektets problemstilling	4
2. Metode	5
3. Banekrav for forskellige flytyper.....	6
4. Forlængelse af banen i Ilulissat	8
4.1 Nuværende fly og lufthavnskapacitet	8
4.2 Turistsektoren.....	12
4.2 Fiskeeksporten.....	14
4.3 De anlægsmæssige muligheder for baneforlængelse i Ilulissat.....	16
5. Forlængelse af banen i Aasiaat	18
5.1 Nuværende fly og lufthavnskapacitet	18
5.2 Markedspotentiale ved samhandel med Canada	21
5.3 Markedspotentiale fra turisterhvervet og fra fiskeeksporten.....	22
5.4 Privatisering eller kommunalisering af lufthavnen.....	23
5.5 De anlægsmæssige muligheder for baneforlængelse i Aasiaat.....	23
6. Alternative ejerformer for lufthavne	24
6.1 Danske erfaringer fra organisation af lufthavne	24
6.2 Svenske og norske organisationer for lufthavne	25
6.3 Selskabskonstruktion.....	25
6.4 Ejerstruktur og kapitalisering.....	26
6.5 Potentielle eksterne investorer.....	27
6.6 Driftsorganisation.....	27
6.7 Kommunernes engagement i kommerciel virksomhed.....	28
6.8 Konsekvenser for Hjemmestyret og GLV	28
7. Sammenfatning.....	30

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

Anvendte forkortelser og definitioner:

AIP	Aeronautical Information Publication
CPH	København
DHC 6	Dash 6 / Twin Otter
DHC 7	Dash 7
GLA	Grønlandsfly
GLV	Grønlands Lufthavnsvæsen
ISA	International Standard Atmosphere
JAV	Ilulissat
JEG	Aasiaat
JHS	Sisimiut
JSU	Maniitsoq
MDKK	Millioner danske kroner
MSKK	Millioner svenske kroner
MTOW	Maksimal startvægt
Payload	Lasteevne
Range	Rækkevidde
SFJ	Kangerlussuaq
SLV	Statens Luftfartsvæsen
Turbo-prop	Propelfly med jet turbine
WTO	World Tourism Organisation

1. Projektets problemstilling

Direktoratet for Boliger og Infrastruktur har i samarbejde med Buch & Partners ApS fastlagt følgende problemformulering:

”Baggrunden for projektet er et ønske fra Ilulissat og Aasiaat om en forlængelse af banerne med henblik på at forbedre infrastrukturen for udnyttelse af de erhvervsmæssige muligheder indenfor fiskeri og turisme.

Denne analyse gennemføres med disse ønsker for øje. Analysen gennemføres således ikke med henblik på at undersøge mulighederne for en forbedring af lokales rejsemuligheder til/fra de to byer, idet begge byer allerede er integreret i den trafikale infrastruktur for fastvingede fly på Vestkysten og i Diskobugten.

Konkret er der fra Ilulissat udtrykt ønske om at forbedre forholdene d.v.s. transporttid og -kapacitet for eksport af friske hellefisk og andre produkter fra fiskeriet direkte til de europæiske markeder og til Nordamerika. Endvidere er der udtrykt ønske om mulighed for at tilbyde turister direkte transport fra Island og Nordamerika til Ilulissat med henblik på at reducere rejsetid og rejseomkostninger.

I Aasiaat er der udtrykt ønske om at forbedre mulighederne for forbindelse til Canada med henblik på at gøre Aasiaat til ”hub” for import og distribution for canadiske produkter og med henblik på at styrke interessen for canadiske investeringer i området.

Der skal endvidere foretages en vurdering af mulighederne for kommunal/privat investering i og efterfølgende drift af en lufthavn med 1199 meter landingsbane i hhv. Ilulissat og Aasiaat. I denne forbindelse skal mulighederne for en selskabsdannelse med deltagelse af f.eks. Hjemmestyret, kommunen og private investorer undersøges. Analysen vil indeholde følgende elementer:

- Danske og udenlandske erfaringer fra kommunale og amtskommunale lufthavne (f.eks. Billund, Aarhus, Aalborg, Esbjerg og Odense samt erfaringer fra andre udenlandske lufthavne).
- Selskabskonstruktioner for kommunale/privatiserede lufthavne
- Kapitalisering af kommunale/privatiserede lufthavne
- Potentielle private investorer i kommunale/privatiserede lufthavne
- Driftsorganisation i en kommunal/privatiseret lufthavn og herunder en belysning af samspillet med og krav fra luftfartsmyndighederne (GLV og SLV)
- Forudsætninger og kriterier for lønsomhed i en kommunal/privatiseret lufthavn
- Særlige problemstillinger for Ilulissat og Aasiaat
- Konsekvenser for GLV”

Behovet for en forlængelse af banerne i forbindelse med udfasning af DHC 7 flyene til fordel for mere moderne fly indgår ikke i denne analyse. Grønlandsfly har i foråret 2001 meldt klart ud, at DHC7 flyene har en ret kort økonomisk og teknisk restlevetid, og at det derfor af denne grund vil blive nødvendigt at forlænge banerne i det grønlandske flytrafiksystem – i det mindste i lufthavne med stor feedertrafik til Kangerlussuaq d.v.s. i Nuuk og Ilulissat.

2. Metode

Analysen er gennemført ved en vurdering af de markedsmæssige og operationelle forhold omkring turismen og fiskeeksporten i forbindelse med de to byer samt ved en analyse af de logistiske og flymæssige forhold for at imødekomme ønskerne fra byerne.

Dataindsamlingen er sket på basis af oplysninger fra Grønlands Statistik, Grønlandsfly, Greenland Tourism, SAS, tour-operatører, GLV, flyfabrikkerne og flybrokere samt især ved interview med repræsentanter fra kommunerne og interessenterne i de to erhvervssektorer. Der er desuden gennemført interview med repræsentanter fra danske provinslufthavne. Bilag 1 indeholder en liste over kontaktede organisationer og interview gennemført i Grønland og Danmark

De indsamlede data er analyseret og sammenstillet i efterfølgende rapport.

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

3. Banekrav for forskellige flytyper

Med henblik på vurdering af de nødvendige baneforlængelser er der indhentet oplysninger fra flyproducenterne vedrørende banekrav for de forskellige flytyper. Der kræves generelt følgende banelængder for forskellige flytyper:

Tabel 1: Banekrav i meter for forskellige flytyper

Flytype	Banekrav i meter til start */	Banekrav i meter til landing */	Rækkevidde i km	Payload i kg	Antal passagerer
Turbo prop					
DHC 7	915	960	2112	5127	50
Dornier 228	795	450	2200	2200	19
DHC 8 – 100 & 200	992	786	1928	4100	37
DHC 8 – Q400	1350	1295	2401	8480	70
Fokker 50	1382	1128	3030	6080	50
Metro 23-12	1615	850	2065	2268	19
Regional jets					
CRJ 200	1763	1478	1824	6218	50
Embraer 145 LR	2270	1345	2870	5893	50
Bae 146-200	1554	1189	2310	10269	88
Jets (mellemdistance typer til Island og Canada)					
Boeing 737-300	1939	1396	2990	14805	148
Airbus 318	1355	1356	2775	13523	107
Jets (langdistance typer til Europa)					
Boeing 757-200	2377	1544	5500	25970	201
Boeing 767-200 ER	2620	1524	12300	33240	224

*/ ISA standard at sea level with MTOW, dry runway

For alle flytyperne gælder det, at de opgivne banekrav er for fuldt lastede fly (passagerer, fragt og brændstof). De krævede startlængder kan reduceres, hvis der skal flyves over kortere afstande med kort afstand til alternative lufthavne til destinationen, eller hvis vægten reduceres i form af et reduceret passagertal eller reduceret fragt. Sidstnævnte går naturligvis ud over driftsøkonomien.

Det kan f.eks. nævnes, at en DHC 7 kan flyve direkte Ilulissat-Keflavik med en reduceret payload svarende til 32 passagerer. Ved mellemlanding og tankning i Kulusuk kan der flyves med 38 passagerer.

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

Generelt gælder det, at udvidelse af banerne til 1199 meter vil muliggøre anvendelsen af nyere typer turbo-prop regional fly til aflastning af de nuværende DHC 7 fly. Dette kan f.eks. være DHC 8 flyene, som bl.a. benyttes af SAS, Widerø, Air Inuit m.fl. Disse fly vil udover indenrigstrafikken i Grønland også kunne betjene ruter til Island og Canada. Flyene kan medtage 50-70 passagerer afhængig af konfiguration og model.

En 1199 meter bane vil også kunne muliggøre cargo trafik med f.eks. HS 748 F og lignende typer, som benyttes af Air Inuit og First Air i Canada.

Endelig kan en 1199 meter bane beflyves med en 80 personers jet af typen Bae 146-200. De nyere udgaver af typen betegnes AVRO RJ 85.

En udvidelse af banerne til 1799 meter vil muliggøre anvendelsen af de nye typer jet fly såsom de forskellige typer Boeing 737 og Airbus 320. Der kan dog være tale om visse vægt begrænsninger, hvis der skal flyves med maksimal rækkevidde og med start og landing på glatte baner.

Beflyvning med Atlantfly såsom Boeing 767 på en 1799 meter bane vil være udelukket, med mindre der mellemlandes i Kangerlussuaq for at optage fuel og fuld passagerlast, hvilket vil gøre beflyvningen økonomisk uinteressant.

Sammenfattende gælder det:

- At Grønlandsflys nuværende DHC 7 kan foretage direkte flyvninger til Island og Canada fra de nuværende baner i Ilulissat og Aasiaat med en reduceret payload svarende til ca. 32 passagerer.
- At en 1199 meter bane vil være nødvendig, når DHC 7 flyene udfases, med mindre man vil beflyve Ilulissat og Aasiaat med småfly som f.eks. Dornier 228 eller lignende.
- At en 1199 meter bane vil give mulighed for beflyvning med de fleste moderne turbo-prop fly, der udover indenrigsflyvning kan anvendes til direkte beflyvning til Island og Canada.
- At en 1199 meter bane beflyves med en 80 personers jet af typen Bae 146-200 / Avro RJ 85.
- At en udvidelse til 1799 meter vil muliggøre beflyvning med mellemdistance jets til Island og Canada med visse vægtbegrænsninger. De nyeste typer kan beflyve Danmark direkte.
- Beflyvning med Atlantfly såsom Boeing 767 vil være kommercielt udelukket på en 1799 meter bane.

4. Forlængelse af banen i Ilulissat

4.1 *Nuværende fly og lufthavnskapacitet*

4.1.1. Lufthavnens kapacitet

Den nuværende landingsbane i Ilulissat har en længde på 845 meter og bredde på 30 meter. Banen er anlagt som en non-precision bane som en del af STOL programmet, der blev planlagt i 1977-84. Banen er således kun egnet til beflyvning med DHC 7 fly og mindre fly såsom Dornier 228, DHC 6, King Air m.v.

Forpladsen er dimensioneret til 2 S-61 helikoptere og 1 DHC 7 fly eller et lignende antal fly afhængig af størrelsen. Terminalen kan rumme passagerer til 2-3 regionalfly med en koordinering af passager- og bagageflow. Med tilstrækkelig koordinering af flytiderne vil der være terminal og forplads kapacitet til fly og helikoptere på op til i alt 3-4 flyenheder og 100-125 passagerer.

Lufthavnen har ikke i dag specielle cargo faciliteter eller køle/frysehus, men et kølehus forventes opført i løbet af kort tid i samarbejde med Arctic Fish.

Lufthavnen er beskrevet i SLV's publikation "AIP for Grønland", således som det fremgår af de følgende sider.

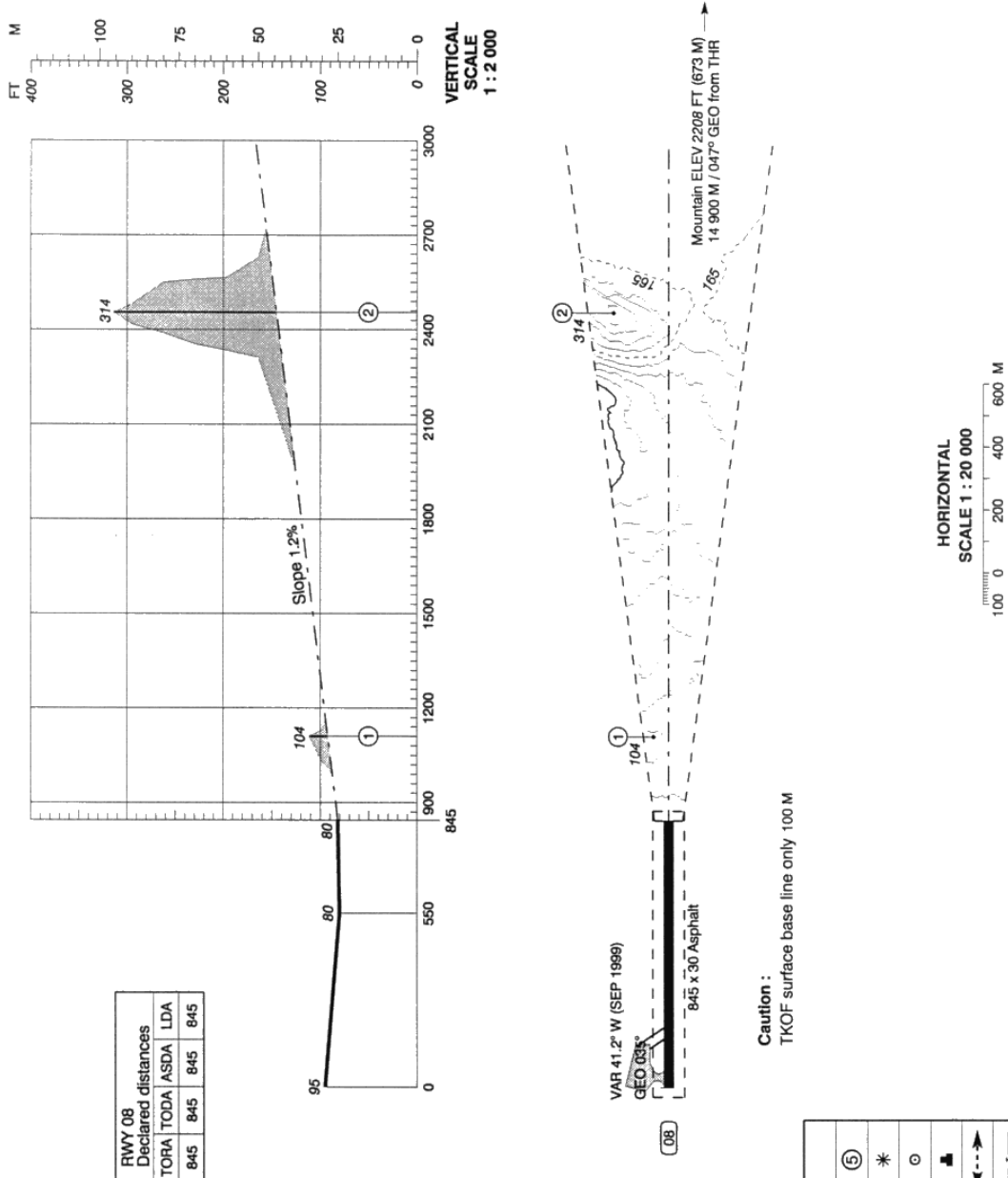
AMDT 9/2000 - 30 NOV 2000

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

AERODROME OBSTACLE CHART ICAO, TYPE A Operating Limitations

ELEV in FT
Distances in M

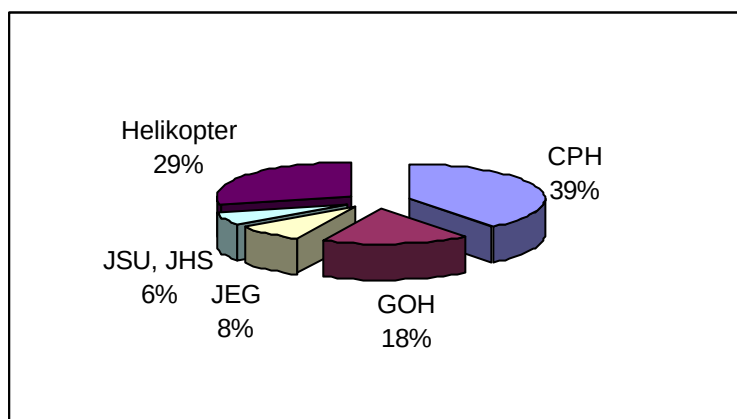
AD 2 - BGJN
AOC-A 08
Ilulissat



4.1.2 Trafikmængder

Antallet af passagerer udgjorde i perioden 01.10.99 – 30.09.00 i alt 17.322 ankommende og 17.500 afgående passagerer, der fordelte sig som følger på de forskellige destinationer og trafiktyper (fly destinationer og helikoptertrafik):

Figur 1: Fordeling af ankommende trafik til Ilulissat



Set i forhold til nærværende problematik omkring en forbedring af infrastrukturen for de udenlandske turister er det kun de transatlantiske passagerer til og fra København/Kangerlussuaq, der har relevans. Disse udgjorde i den angivne periode 39% af passagererne til Ilulissat svarende til 6.826 ankommende passagerer og et tilsvarende antal afgående passagerer.

Generelt bør der ikke være kapacitetsproblemer på ruten for passagerer og fragt, idet Grønlandsflys flådekapacitet giver mulighed for indsættelse af ekstra passager- og fragtkapacitet efter behov. Der er dog specifikke kapacitetsproblemer i Grønlandsflys nuværende fartplan fra ultimo juni til primo august.

4.1.3 Frekvenser og transporttid i forbindelse med Atlant trafik

I højsæsonen (f.eks. i juli) er der 6 forbindelser pr. uge til Kangerlussuaq med videre forbindelse til København, mens der i lavsæsonen er 4 forbindelser. Der er således forbindelse til alle fly fra Kangerlussuaq til og fra København. Ruten beflyves med DHC 7 fly.

De transatlantiske passagerer transiterer i Kangerlussuaq til Københavner flyene, hvor der er en transit tid på 1-2 timer. Den samlede transporttid mellem Ilulissat og København inkl. flytid og transit tid er således 7-7,5 time afhængig af ugedag og tidspunkt på året.

4.2 Turistsektoren

Det samlede antal flypassagerer til Ilulissat i perioden 01.10.99 til 30.09.00 udgjorde som før nævnt 17.300 rejsende i hver retning. Rejsende fra København udgjorde i den angivne periode 39% af passagererne til Ilulissat svarende til 6.826 passagerer.

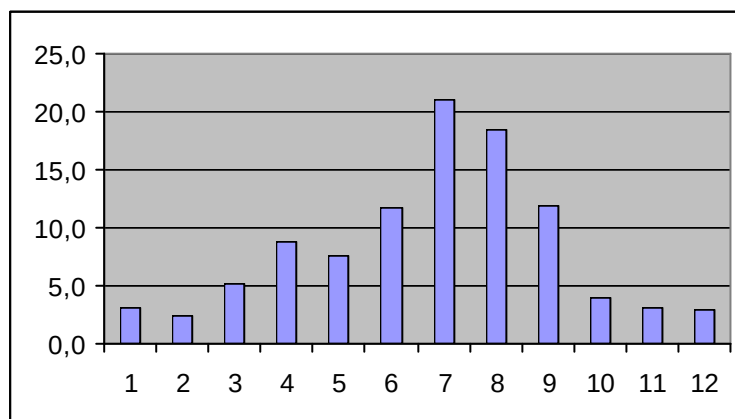
En del af disse "Københavnere passagerer" vil være udgående eller returnerende indbyggere til Ilulissat. Skønsmæssigt vil det være ca. 1/3 af flypassagererne, således at ca. 4.500 passagerer er turister i bred forstand. Turister er her defineret i overensstemmelse med retningslinierne fra WTO (World Tourism Organisation) og Greenland Tourism. Dette omfatter både forretningsrejsende, embedsmænd, konference gæster og egentlige ferieturister både fra udlandet og fra det øvrige Grønland.

For Grønland som helhed udgør ferieturisterne 37% af alle turister i henhold til den nævnte WTO definition. Andelen er antagelig højere for Ilulissat. Regnes der med 50% andel af turister i Ilulissat, har byen i dag ca. 2.250 "egentlige ferieturister". Hertil kommer et antal turister fra møde og konferencemarkedet.

Vurderet ud fra den samlede vækst i den internationale turisme er der uden tvivl muligheder for vækst på dette marked med kun ca. 2.250 nuværende ferierejsende plus kongressgæster.

Sæsonfordelingen for alle turister i bred forstand i Grønland ser ud som følger (1999):

Figur 2 Sæsonfordeling for turister i Grønland



Ca. 62% af alle turister i bred forstand kommer i de 4 sommermåneder juni-september, og det må antages, at sæsonfordelingen for ferieturister er endnu mere "spids" end for alle turister inkl. forretningsrejsende, embedsmænd, kongressgæster m.v.

Det er således sandsynligt, at mellem 2/3 og 3/4 af ferieturisterne kommer i de 4 sommer måneder svarende til ca. 1.500 feriegæster. De resterende ca. 700 gæster kommer jævnt fordelt over de øvrige 8 måneder af året. De få feriegæster udenfor højsæsonen vil ikke komme til at udgøre et potentiale for internationale fly til Ilulissat udenfor højsæsonen, idet der i gennemsnit kun vil være tale om knap 20 feriegæster pr. uge.

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

Den potentielle vækst ligger herefter i en forøgelse af antallet af de nuværende ca. 1500 højsæson ferieturister bl.a. gennem forbedring af fly infrastrukturen. I forbindelse med vurderingen af baneforlængelserne kan der blandt mange muligheder tænkes følgende 3 scenarier:

- På kortere sigt kan der f.eks. på den nuværende bane bringes 3-4 DHC 7 fly ind fra Island og Canada om ugen i de 4 højsæson måneder med ca. 32 passagerer pr. flyvning. DHC 7 flyene kan operationelt flyve direkte fra både Island og Canada. Dette svarer til en forøgelse på 2000 turister eller ca. en fordobling af det nuværende antal højsæson turister. Under hensyntagen til den nuværende og planlagte overnatningskapacitet i området vil det være et realistisk mål for turismen i området på kortere sigt. Den nuværende kapacitetsudnyttelse på hotellerne ligger på ca. 50-65% i højsæsonen.
- På lidt længere sigt kan der anlægges en 1199 meter bane, hvorpå der kan bringes et tilsvarende antal turister ind med mere moderne og længere rækkende turbo-prop fly, men med stort set samme kapacitet som de nuværende DHC 7 fly. Banen kan også beflyves med de før nævnte små jetfly af typen Bae 146 / AVRO RJ, der kan tage ca. 80 passagerer. En sådan bane vil også tilgodese de få men meget købedygtige turister, der kommer fra især Nordamerika med egne private jetfly.
- Alternativt kan man på den langt dyrere 1799 meter bane bringe 1 mellemstort jet fly fra Island ind om ugen med 100-120 passagerer, hvilket også giver ca. 2000 turister pr. højsæson.

Ud fra et produkt- og markedsmæssigt synspunkt vil mindre fly og flere frekvenser om ugen være at foretrække fremfor en enkelt frekvens med et mellemstort jetfly. De mindre fly giver turisterne større fleksibilitet med hensyn til opholdslængder, og det giver mulighed for markedsføring af 3-4 dages ture fra Island. Endvidere er det en væsentlig fordel for modtager apparatet i Ilulissat og for miljøet, at turisterne kommer i en jævn strøm fremfor i "bundter" á 100-150 gæster.

Det er vigtigt at bemærke, at det allerede i dag er muligt at bringe turister direkte ind fra Island og Canada til Ilulissat med DHC 7 fly, men Grønlandsfly og tour-operatørerne har vurderet, at der ikke er et tilstrækkeligt marked til at afdække den kommercielle risiko ved at indsætte fly på disse ruter. Denne mulighed har eksisteret siden landingsbanens åbning, men har kun været udnyttet i et enkelt år i 80'erne, hvor der i en sommersæson var direkte fly fra Keflavik til Ilulissat. Ligeledes blev der i sommeren 2000 påbegyndt flyvninger fra Keflavik via Kulusuk, men flyvningerne er nu indstillet. Prisniveauet pr. person vil ligge omkring 5.300 retur baseret på 60% belægning og back-to-back flyvninger med DHC 7 fly.

Sammenfattende gælder det:

- Turistsektoren har allerede i dag mulighed for gennemførelse af direkte flyvninger fra Island og Canada med DHC 7 fly, men Grønlandsfly og tour-operatørerne har på basis af pris og markedsvolumen ikke vurderet denne forretningsmulighed som kommerciel lønsom.
- En 1199 meter bane vil muliggøre direkte fly fra Island og Canada med moderne turbo-prop fly og små jetfly. En sådan banelængde vil under alle omstændigheder blive nødvendig for indenrigs feeder flyvningerne til og fra Kangerlussuaq, når DHC 7 flyene udfases.

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

- En bane på 1799 meter vurderes på kort og mellemlang sigt som uhensigtsmæssig i en turistmæssig sammenhæng under hensyn til overnatningskapacitet, fleksibilitet i rejselængder og for miljøet.

4.2 Fiskeeksporten

4.2.1 Markedspotentiale

Den private del af fiskeindustrien i Ilulissat har vurderet, at der ligger et betydeligt eksportmarked i Europa, i Japan og i USA for fersk fisk, der kan bringes til markederne i løbet af 4-5 dage. De aktuelle priser afhænger naturligvis af tilførslerne til de pågældende markeder, men det nævnes f.eks., at krabber, der sælges ab Ilulissat for kr. 65,00 pr. kg kan sælges i Paris for 120-150 kr. pr. kg. Tilsvarende relationer gælder for hellefisk.

Til sammenligning foregår der en betydelig fiskeeksport med direkte fly fra Nordnorge og Island til de pågældende markeder.

4.2.2 Operationelle muligheder

4.2.2.1 En Grønlandsfly/SAS model

Den nuværende bane på 845 meter giver kun mulighed for fragtflyvning ud af Ilulissat med DHC 7 flyene. Imidlertid er der en meget betydelig ledig fragtkapacitet på DHC 7 flyene i sydgående retning, idet stort set al flyfragt i Grønland er nordgående. Dette gælder også for Ilulissat.

Det samme gælder for ruten Kangerlussuaq-København, hvor der er en meget betydelig ledig fragtkapacitet på SAS's Boeing 767 fly.

På denne baggrund har Grønlandsfly i samarbejde med SAS tilbudt gunstige fragtpreiser for fersk fisk. Prisniveauet ser ud som følger:

Tabel 2: GLA/SAS oplæg med nuværende bane i Ilulissat

Antal afgang og kapacitet pr . uge	Ruteføring	Destinationer	Fragt pris i kr. pr. kg.	Garanti pr. flyvning
3 afgang a 4-5 tons	JAV-SFJ-CPH- Slutdestinationerne	USA,Chicago	20,50	Ingen
		Japan	28,50	
		Europa, Madrid/Brussels	20,50 / 16,00	
		Danmark	10,50	

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

Prisen for fisken på de europæiske markeder er stærkt afhængig af, hvor frisk fisken er. Den af Grønlandsfly og SAS foreslåede model giver følgende distributions- og transporttid:

Tabel 3: Distributionstid ved GLA / SAS løsning

Indhandling og klargøring	Fly Ilulissat-Kangerlussuaq-København	København-markederne i Europa og USA	Samlet distributionstid fra fangst til marked
1-2 dage	1 dag	1 dag	3-4 dage

4.2.2.2 Direkte flyvning

Alternativt kunne man med en 1199 meter bane forestille sig en direkte flyvning fra Ilulissat med f.eks. en Boeing 737-200 fragtfly, der under gunstige betingelser vil kunne medtage en fragtmængde på 7,5 tons og med efterfølgende to fuel stops (heraf det ene i Kangerlussuaq) på vej til markedet.

Tabel 4: Alternativ model med direkte flyvning med 2 ugentligt fly

Antal afgang pr . uge	Ruteføring	Destinationer	Fragt pris i kr. pr. kg.	Garanti i kr. pr. flyvning
2 afgang a 7,5 tons	JAV-MAD	Europa, Madrid	40,00 ved 7,5 tons	300.000

Tabel 5: Distributionstid ved direkte flyvning

Indhandling og Klargøring	Fly Ilulissat-Madrid		Samlet distributionstid fra fangst til marked
2-3 dage	1 dag		3-4 dage

4.3.2.3 Sammenligning af de to modeller

Det ses, at distributionstiden vil være stort set den samme i de to modeller, idet transporttiden naturligvis vil være kortere ved den direkte flyvning, men samtidig vil indhandlingstiden være længere ved den større mængde, der skal samles sammen og renses og pakkes i alternativ 2. Herved bliver den samlede distributionstid fra indhandling til marked stort set den samme i de to modeller.

Imidlertid er transportprisen dobbelt så høj ved den direkte flyvning sammenlignet med Grønlandsfly/SAS løsningen. Dette hænger naturligvis sammen med, at Grønlandsfly/SAS løsningen udnytter "tomkapacitet" på flyene, mens den direkte flyvning på hver flyvning har uudnyttet ledig kapacitet i nordgående retning. Såfremt der kan medtages fragt i nordgående retning fra Spanien eller et andet markedsområde for fisken, kan dette bidrage til at reducere den store prisforskel i fragtpriiserne. Det skal også bemærkes, at distributøren skal garantere for den fulde betaling af fragtflyet uanset medtaget volumen. Denne garanti vil andrage ca. DKK 300.000 pr. flyvning eller MDKK 31,0 pr. år. I løsningen med Grønlandsfly/SAS skal der kun betales for den mængde, der sendes af sted.

Endelig skal det bemærkes, at den direkte flyvning kun giver en distribution til et enkelt marked, mens Grønlandsfly/SAS løsningen giver mulighed for at dele mængden i København til distribution til flere markeder.

Sammenfattende gælder det:

- At der er et betydeligt marked for eksport af fersk fisk til de sydeuropæiske markeder, Japan og Nordamerika.
- At der allerede i dag kan etableres et prisbilligt og fleksibelt distributionssystem med Grønlandsfly og SAS , der kan få fisken frem til markederne på 3-4 dage.
- At direkte flyvninger fra en forlænget bane på 1199 meter ikke vil forkorte den samlede distributionstid. Direkte flyvninger vil være væsentligt dyrere (op til dobbelt så dyr), vil kræve store garantier for flyvningerne samt vil være mindre fleksibel med hensyn til distribution til flere markeder.
- At det må anses for mere hensigtsmæssigt totalt set at udnytte allerede eksisterende ledig kapacitet fremfor at tilføje yderligere kapacitet og yderligere tomkapacitet til fly transportsystemet.
- At der ikke er behov for baneudvidelse af hensyn til fiskeeksporten, sålænge den ledige DHC 7 kapacitet kan udnyttes.

4.3 De anlægsmæssige muligheder for baneforlængelse i Ilulissat

GLV har udarbejdet et arbejdsnotat med henblik på udbygning af banen til en 1199 meter bane med minimum beslutningshøjde på 500 fod samt ind- og udflyvningsflader med hældning på 4%. Der er indhentet forhåndsgodkendelser fra SLV med hensyn til særlige forhold i ind- og udflyvningsplanerne. Banen vil kunne beflyves med moderne turbo-prop fly og af jetfly af typerne Bae 146 samt Boeing 737-300 & 500 med begrænsninger i startvægten.

I GLV's oplæg til baneudvidelse vil der ikke ske ændringer i terminal og forplads områderne og det nuværende navigationsudstyr genanvendes.

Den samlede overslagspris for udvidelse af banen op til 1199 meter er anslået til MDKK 50,0 i 2000 priser.

GLV har ikke udarbejdet oplæg til udvidelse ud over 1199 meter. Ilulissat Kommune gennemførte i 1996 en undersøgelse af mulighederne for udvidelse af banen ud over 1199 meter f.eks. til 1799 meter. Undersøgelsen blev gennemført af ingeniørfirmaet NNR. Det blev påpeget, at en udvidelse på op til 1799 meter ville være meget omkostningskrævende og kræve en omfattende udspredning af fjelddryggen nord for banen for at reducere stigeprofilerne for større jetfly. Desuden skal bane-

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

bredden forøges og sikkerhedszonerne skal forøges fra 80 til 150 meter. Hverken NNR eller GLV har prissat en udvidelse af baneanlægget til 1799 meter.

Sammenfatning vedrørende baneudvidelsen i Ilulissat:

- Når DHC 7 flyene udfases, vil der være behov for en udvidelse til 1199 meter for at tilgodese mere moderne turbo-prop fly.
- Investeringen vil ifølge GLV være på MDKK 50,0 udtrykt i 2000 priser.
- En udvidelse udover 1199 meter vil kræve meget væsentlige investeringer i udvidelse af banebredde og sikkerhedszone samt bortsprængning af store fjeldmassiver nord for banen for at sikre tilstrækkelig flade ind- og udflyvningsprofiler.
- En udbygning af banen i Ilulissat udover 1199 meter med henblik på Atlantflyvninger vil udhule driftsøkonomien i Kangerlussuaq og forøge Landskassens kapitalbinding i flytrafik infrastruktur ganske væsentligt.

5. Forlængelse af banen i Aasiaat

5.1 *Nuværende fly og lufthavnskapacitet*

5.1.1 Lufthavnens kapacitet

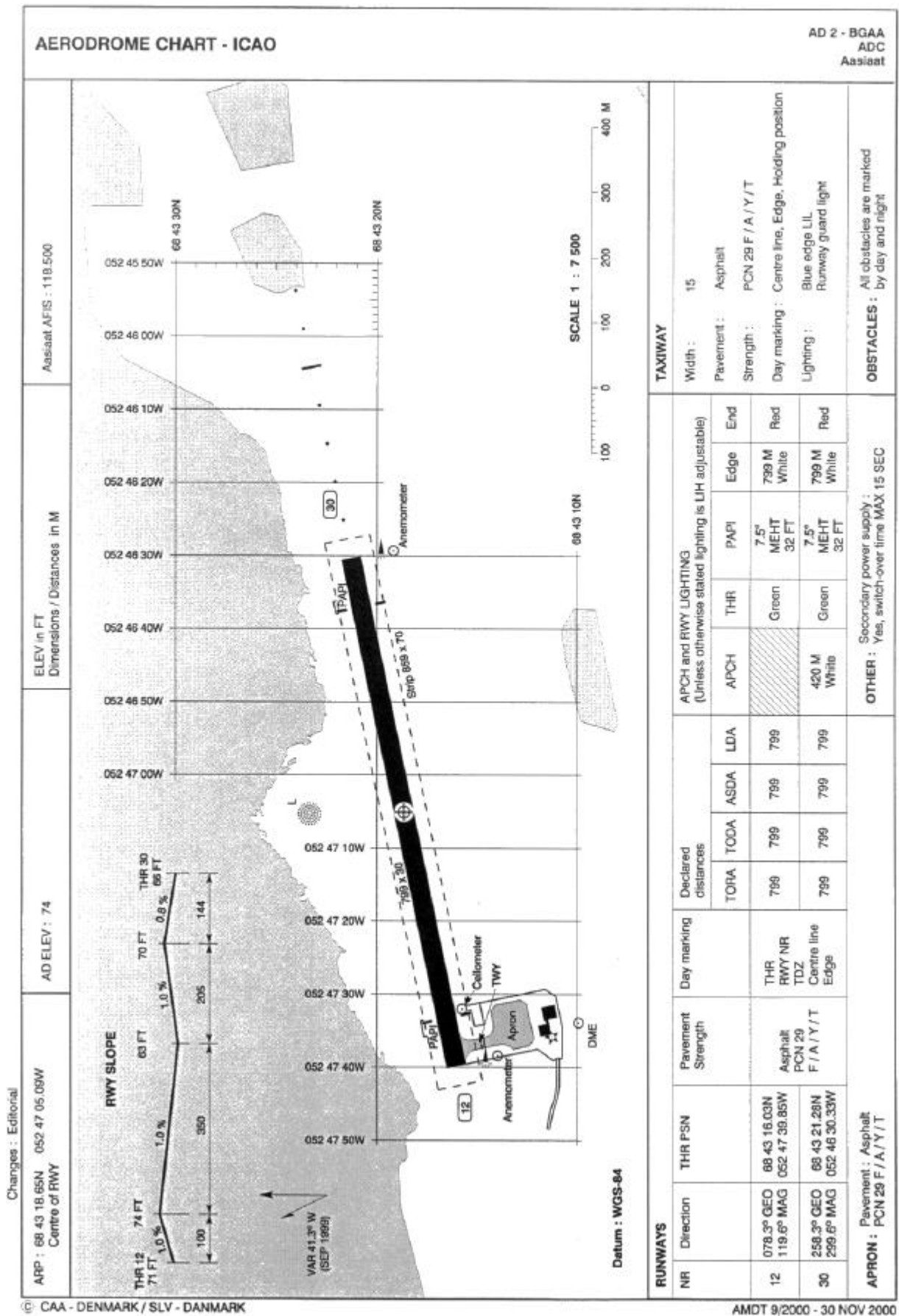
Den nuværende landingsbane i Aasiaat har en længde på 799 meter og bredde på 30 meter. Banen er anlagt som en non-precision bane som en del af STOL programmet, der blev planlagt i 1977-84. Banen er således ligesom i Ilulissat kun egnet til beflyvning med DHC 7 fly og mindre fly såsom, Dornier 228, DHC 6, King Air m.v.

Forpladsen er dimensioneret til 1 DHC 7 fly og en helikopter og terminalen har kapacitet til ca. 50 passagerer svarende til et enkelt DHC 7 fly.

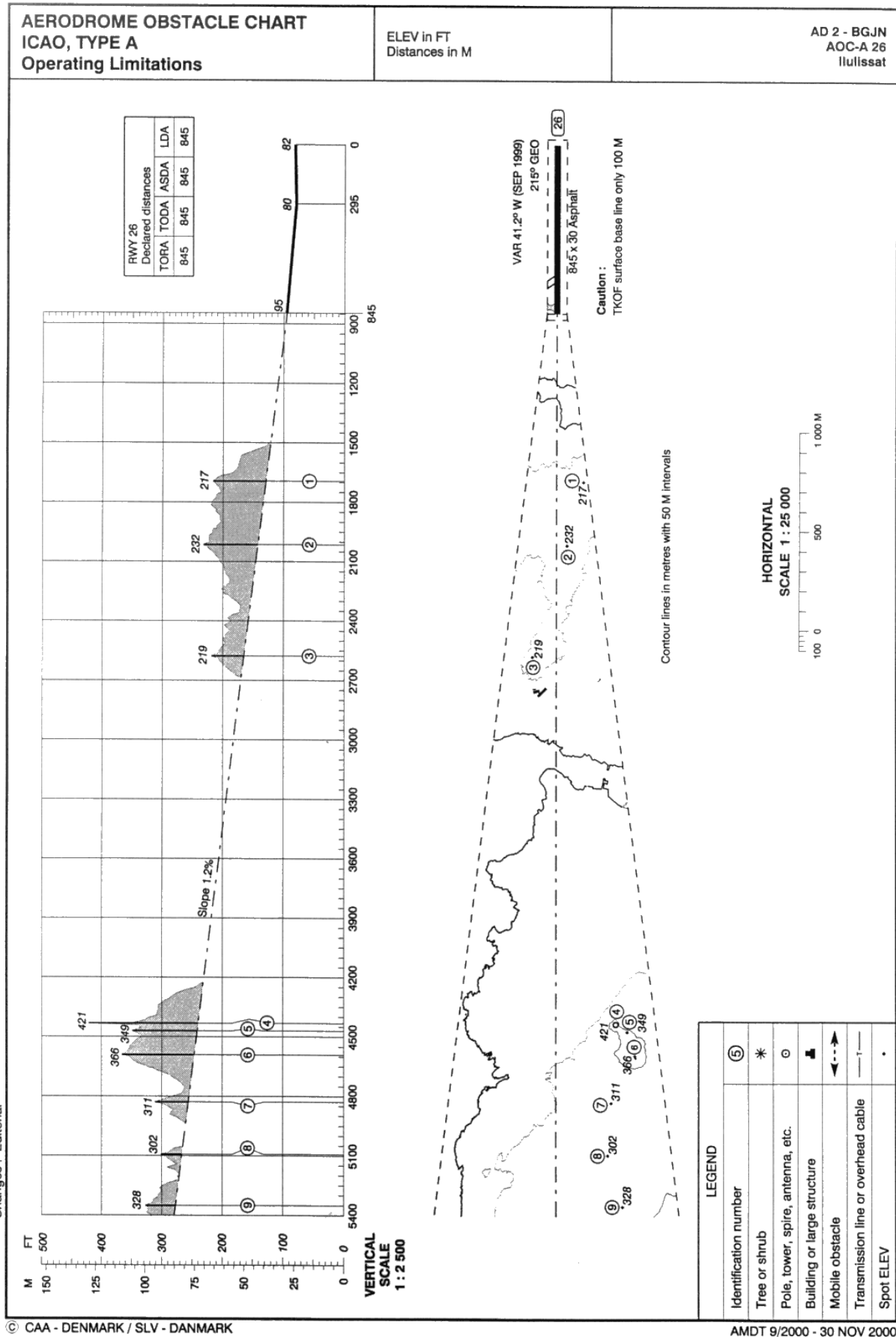
Lufthavnen har ikke specielle cargo faciliteter eller frysehus.

Lufthavnen er beskrevet i SLV's publikation "AIP for Grønland", således som det fremgår af de følgende sider.

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat



En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat



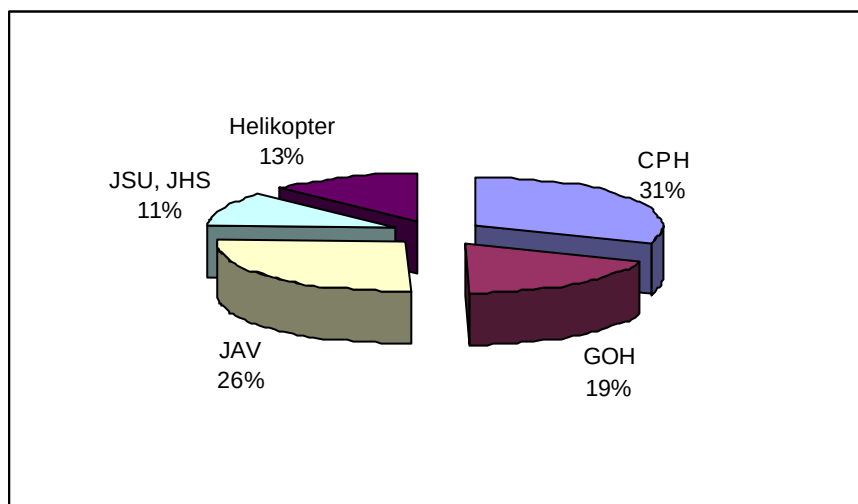
© CAA - DENMARK / SLV - DANMARK

AMDT 9/2000 - 30 NOV 2000

5.1.2 Trafikmængder

Antallet af passagerer udgjorde i perioden 01.10.99 – 30.09.00 i alt 6.299 ankommende og 6.261 afgående passagerer, der fordelte sig som følger på de forskellige destinationer og trafiktyper (fly destinationer og helikoptertrafik):

Figur 3: Fordeling af ankommende trafik til Aasiaat



Det ses, at Atlantdelen af trafikken udgør 31% af den samlede trafikmængde eller 1.917 passagerer om året.

5.1.3 Frekvenser og transporttid i forbindelse med Atlant trafik

Også Aasiaat har forbindelse til alle Københavner fly med en transit tid på ca. 1,5 – 2,5 time i Kangerlussuaq. Den samlede transporttid bliver herved 7-8 timer afhængig af tidspunkt på året og ugedag. Ruten Aasiaat-Kangerlussuaq beflyves af DHC 7 fly.

5.2 Markedspotentiale ved samhandel med Canada

Forbindelsen til Canada sker i dag ved en ugentlig flyvning mellem Kangerlussuaq og Iqaluit (Frobisher Bay) med videre forbindelse til og fra Ottawa og Montreal. Ruten beflyves af First Air med en Boeing 727 Combi d.v.s. et kombineret passager og fragtfly. Det skal bemærkes, at der pr. 30. oktober 2001 sker en lukning af den nævnte rute på grund af dårlig lønsomhed.

Aasiaat er venskabsby med Kuujjaq i Canada, der er hovedkvarter for Makivik Corporation, som er moderselskab for en lang række Inuit virksomheder i Nunavik. Makivik Corporation er også moderselskab for First Air og Inuit Air. På politisk niveau er der fra Makiviks side tilkendegivet et ønske om en tættere samhandel og økonomisk udvikling mellem de to byer. Imidlertid forudsætter det fra Makiviks side, at landingsbanen i Aasiaat bliver forlænget, således at der kan åbnes en

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

flyrute med større og mere moderne fly end DHC 7. Både First Air og Inuit Air benytter DHC 8 fly, de noget ældre HS 748 samt Boeing 727 og 737 fly.

Der er i forbindelse med nærværende analyse d. 14.03.2001 pr. e-mail og efterfølgende rykker pr. fax rettet henvendelse til Makiviks direktion, Vice President Mark T. Gordon for at få konkretiseret planerne for det trafikale og økonomiske samarbejde, men der er ved redaktionens slutning ikke modtaget svar fra Makivik. Mark T. Gordon har været kontaktperson i dialogen med daværende Borgmester Ane Hansen, Aasiaat.

Sammenfatning:

- Aasiaat har knyttet venskabsbånd med Kuujjak i Nunavik samt med Makivik Corporation i Canada, der har tilkendegivet en interesse i et nærmere økonomisk og handelsmæssigt samarbejde mellem de to byer. De politiske intensioner er ikke videreført i konkrete projekter.
- Makivik Corporation forudsætter imidlertid, at landingsbanen i Aasiaat bliver forlænget med henblik på beflyvning med First Air's eller Inuit Air's flymateriel.

5.3 Markedspotentiale fra turisterhvervet og fra fiskeeksporten

Turisterhvervet er endnu ikke udbygget i Aasiaat, idet hotelkapaciteten i sommeren 2001 kun udgør ca. 40 senge i hotellejligheder plus overnatningskapaciteten på Sømandshjemmet. Turistkontoret er nyorganiseret medio 2000 og arbejder med de indledende tiltag til produktudvikling og markedsføring af bl.a. kajak og fjordturisme samt moskus safari. Det skønnes, at der i år 2000 har været omkring 1000 ferieturister i Aasiaat. Der er gode initiativer på vej, men ikke initiativer, der volumenmæssigt vil berettige til en forlængelse af landingsbanen og direkte flyvninger til Aasiaat fra markederne. Modtagerapparatet er hverken kvantitativt eller kvalitativt tilstrækkeligt hertil.

Med hensyn til fiskeeksporten er der ikke i Aasiaat de samme initiativer som i Ilulissat med henblik på eksport af ferske fisk til Europa, Japan og USA. Mulighederne er stort set de samme, idet hellefisk, krabber og rejer også landes i Aasiaat, men de forarbejdes og eksporteres i frossen tilstand. Såfremt der skulle komme en eksport i stand af frisk fisk til markederne i Europa, kan eksporten ske på samme måde som beskrevet i afsnit 4.2 for Ilulissat. Dette vil være den økonomisk og logistisk mest hensigtsmæssige transportmodel for eksport af frisk fisk fra Aasiaat.

Sammenfatning:

- Turismens til Aasiaat er endnu på et indledende stade med begrænset overnatningskapacitet og et svagt udbygget modtagerapparat. Selv en væsentlig udvidelse af turismen vil ikke kræve udvidelse af fly- eller lufthavnskapaciteten.
- Der er ikke initiativer i Aasiaat med henblik på eksport af fersk fisk til de udenlandske markeder. Såfremt en sådan eksport skulle komme i stand, vil transporten mest hensigtsmæssigt ske indenfor det nuværende flytransportsystem.

5.4 Privatisering eller kommunalisering af lufthavnen

Fra både kommunal og privat side er der i Aasiaat udtrykt et ønske om at overtage lufthavnen i kommunalt regi eller i en selskabskonstruktion med kommunal deltagelse.

Det fremføres, at lufthavnens nuværende åbningstider og takstpolitik ikke tilgodeser byens interesser, og at man ikke ønsker at medvirke til underskudsdækning af lufthavne i andre dele af Grønland.

Endvidere anser man det for vigtigt, at baneforlængelsen realiseres snarest med henblik på at fremme investeringer fra og integration med Makivik Corporation og Nunavik.

Kommunen har derfor indikeret, at man er indstillet på at finansiere udvidelsen af banen til de 1199 meter samt dække det løbende underskud på lufthavnsdriften. De organisatoriske og finansielle muligheder herfor er behandlet i afsnit 6.

Sammenfatning:

- Aasiaat Kommune tilbyder at finansiere udvidelsen af lufthavnen samt forestå driften af lufthavnen i et kommunalt eller selskabsmæssig regi med henblik på at effektivisere driften og fremskynde en baneforlængelse.

5.5 De anlægsmæssige muligheder for baneforlængelse i Aasiaat

GLV har udarbejdet et arbejdsnotat med henblik på udbygning af banen til en 1199 meter bane med minimum beslutningshøjde på 500 fod. I GLV's oplæg til baneudvidelse vil der ikke ske ændringer i terminal og forplads områderne og det nuværende navigationsudstyr genanvendes.

Den samlede overslagspris for udvidelse af banen op til 1199 meter er anslået til MDKK 38,0 i 2000 priser.

GLV har ikke udarbejdet oplæg til udvidelse ud over 1199 meter.

Sammenfatning:

- Når DHC 7 flyene udfases, vil der være behov for en udvidelse til 1199 meter for at tilgodes mere moderne turbo-prop fly med samme kapacitet som DHC 7 flyene. Alternativt skal lufthavnen beflyves med mindre fly såsom D 228 eller DHC 6 / Twin Otter.
- Investeringen vil ifølge GLV være på MDKK 38,0 udtrykt i 2000 priser.

6. Alternative ejerformer for lufthavne

6.1 Danske erfaringer fra organisation af lufthavne

Ser man på den generelle udvikling i verden, er der en klar trend i retning af udskillelse af lufthavnene fra de nationale luftfartsorganisationer (SLV i Danmark), således at disse virksomheder alene kommer til at varetage tilsynet med flyvirksomheden samt drift af flykontrollen (som i øvrigt også er omdannet til selvstændige virksomheder i mange lande).

De store lufthavne bliver oftest omdannet til statslige aktieselskaber, som herefter privatiseres d.v.s. aktierne udbydes enten på børsen eller sælges f.eks. til udvalgte institutionelle investorer. Denne udvikling gælder de store lufthavne, som i kraft af deres størrelse og trafikvolumen kan drives som lønsomme forretninger. Københavns Lufthavne har gennemgået denne udvikling.

Også de mindre lufthavne bliver i stigende omfang overdraget til kommunerne og/eller amterne, som har en direkte regional eller lokal interesse i lufthavnene som en del af den trafikale infrastruktur i området. I Danmark gælder det, at Statens Luftfartsvæsen (SLV) kun har en enkelt lufthavn tilbage – nemlig Rønne Lufthavn på Bornholm. Desuden driver SLV endnu Vagar Lufthavn på Færøerne, men det forventes, at lufthavnen indenfor kort tid vil blive overdraget til Færøerne. Alle øvrige Lufthavne i Danmark er ejet af amter og/eller kommuner i forskellige selskabskonstruktioner.

En del mindre lufthavne i Danmark er desuden historisk set opstået som en del af en militær lufthavn f.eks. Aarhus, Aalborg og Karup, hvor kommunerne så har påtaget sig ansvaret for den civile del af lufthavnen. Konstruktionen med en blandet militær og civil lufthavn betyder imidlertid, at den civile lufthavn kun betaler en del af driftsomkostningerne til vedligeholdelse af landingsbane, driftsudgifterne til brand- og redningstjeneste samt flyveledelse.

Der kan gives følgende oversigt over ejerforholdene i de danske lufthavne med rutetrafik:

Tabel 6: Ejerforhold i danske lufthavne

Navn	Ejerforhold	Antal passagerer i år 2000
Danske Lufthavne		
Billund	Ejes og drives af Vejle Amt samt 5 omkringliggende kommuner. Selskabsform: A/S	1.768.000
Esbjerg	Ejes og drives af Esbjerg Kommune som en del af kommunens egne aktiviteter.	82.000
Karup	Den civile del af lufthavnen drives af et selskab med deltagelse af de 9 omkringliggende kommuner. Delvis militær lufthavn Selskabsform A.m.b.a.	278.000
Københavns Lufthavne	Statsligt aktieselskab. Selskabsform: A/S	18.173.000

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

Odense	Ejes af Fyns Amt og omkringliggende kommuner. SLV lufthavn indtil 1998 Selskabsform: S.m.b.a	3.000
Rønne	Ejes og drives af SLV. Ønskes afhændet af SLV.	216.000
Sønderborg	Ejes og drives af 6 omkringliggende kommuner. Var tidligere ejet af Cimber Air Selskabsform: A.m.b.a.	94.000
Aalborg	Kommunal Lufthavn ejet af Ålborg Kommune og omkringliggende kommuner. Delvis militærlufthavn. Selskabsform: A.m.b.a.	721.000
Aarhus	Ejes og drives af Aarhus Amt samt kommunerne i Aarhus, Randers, Grenå og Ebeltøft Selskabsform: A/S	641.000
Til sammenligning		
Ilulissat	Ejes af Hjemmestyret / GLV	35.000
Aasiaat	Ejes af Hjemmestyret / GLV	12.600

Kun de største lufthavne i København og Billund samt Aalborg viser et positivt driftsresultat. Aarhus viste et positivt resultat indtil 1999, hvorefter den faldende indenrigstrafik og bortfaldet af militærtrafikken fik negativ indvirkning på driftsresultatet, således at lufthavnen i dag har et underskud på driften. De øvrige provinslufthavne havde et negativt driftsresultat med de anført passagermængder.

6.2 Svenske og norske organisationer for lufthavne

I Sverige drives de 16 største lufthavne af Luftfartsverket. Hertil kommer 23 mindre lufthavne, der ejes og drives af kommunerne i forskellige selskabsformer. Lufthavnsdriften på de mindre lufthavne er ikke lønsom, og det samlede tilskud fra kommunerne til driften af disse lufthavne er på ca. MSKK 115,0 pr. år.

Idet der er et relativt stort antal kommunale lufthavne i Sverige, optræder det Svenske Kommuneforbundet som interesseorganisation for de mindre lufthavne både i politiske sammenhænge og i dialogen med Luftfartsverket vedrørende drifts- og tilsynsmæssige forhold.

I Norge er det også Luftfartsverket, der driver langt de fleste lufthavne. De 45 største lufthavne drives af Luftfartsverket, mens et lille antal lokale lufthavne og landingspladser drives af kommuner eller i selskabsformer med kommunal og privat kapital. Også i Norge er de små lufthavne – især i Nordnorge ulønsomme og kræver løbende driftstilskud.

6.3 Selskabskonstruktion

Baseret på erfaringerne i Danmark kan der tænkes følgende to selskabskonstruktioner for lufthavne i Grønland, hvor der vil være flere offentlige ejere (f.eks. Hjemmestyret og en kommune):

A.m.b.a.:

I ”Lov om erhvervsdrivende virksomheder” er et A.m.b.a. defineret således:

§ 4. Ved et andelsselskab (andelsforening) forstås i denne lov en virksomhed omfattet af § 2, stk. 1. eller stk. 2, eller § 3, hvis formål er at virke til fremme af deltagernes fælles interesser gennem deres deltagelse i virksomheden som aftagere, leverandører eller på anden lignende måde, og hvor virksomhedens afkast, bortset fra normal forrentning af den indskudte kapital, enten fordeles blandt medlemmerne i forhold til deres andel i omsætningen eller forbliver indestående i virksomheden.

Aktieselskab:

Den mest universelle selskabskonstruktion er et aktieselskab, hvor aktierne enten kan ejes af kommuner eller en kombination af stat og kommune eller en kombination af offentligt ejede aktier og privat ejede aktier.

I begge selskabsformer er der tale om selvstændige juridiske enheder med afgrænsning af forpligtigelserne overfor kreditorerne. Forpligtigelserne er afgrænset til selskabskapitalen. Imidlertid er der ofte tale om at ejerne/kommunerne stiller garantier overfor visse kreditorer og/eller yder en underskudsdækning til lufthavnen for at sikre driften.

6.4 Ejerstruktur og kapitalisering

Såfremt ejerstrukturen skal ændres for lufthavnene i Ilulissat og Aasiaat, må den nye ejerstruktur blive en kombination af Hjemmestyre / GLV ejerskab på den ene side og et kommunalt ejerskab på den anden side. Lufthavnene ejes i dag af Hjemmestyret, som har investeret betydelige beløb i anlæggelsen af de nuværende lufthavne, landingsbaner samt tilkørselsveje m.m.. Værdien af disse lufthavne m.m. kan værdiansættes på mange måder f.eks. til genopførelsesværdien i nutidspriser, den nedskrevne værdi af lufthavnen eller værdien på grundlag af lufthavnens afkastningsevne. Ud fra en kommerciel betragtning kan man næppe forestille sig at Hjemmestyret blot afskriver disse betydelige investeringer og overdrager lufthavnene vederlagsfrit til et nyt kommunalt lufthavns-selskab.

Såfremt der skal etableres en ny ejerstruktur i forbindelse med en baneforlængelse i hhv. Ilulissat og Aasiaat, må det ske ved, at lufthavnenes nuværende værdi anvendes som indskud fra Hjemmestyrets side i nye fælles Hjemmestyre og kommunalt ejede lufthavns-selskaber for hver af de to byer.

Herefter skal der opnås enighed mellem parterne, om i hvilken udstrækning baneforlængelsen skal finansieres ved kapitalindskud fra kommunal side, fra Hjemmestyret eller ved låneoptagelse. Eller ved en kombination af de tre muligheder. Den maksimale kommunale indflydelse opnås ved, at kommunen indskyder anlægssummen for forlængelsen som et kontant kapitalindskud i selskabet. Dette kapitalindskud anvendes efterfølgende til finansiering af baneforlængelsen.

Værdien af Ilulissat Lufthavn kan f.eks. ansættes til MDKK 150,0 og en forlængelse af banen til 1199 meter vil som før nævnt ifølge GLV koste MDKK 50,0. Såfremt Hjemmestyret indskyder den nuværende lufthavn i selskabet og Ilulissat Kommune finansierer hele udvidelsen ved kapital-

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

indskud vil aktierne i et nyt Ilulissat Lufthavnsselskab blive fordelt med 75% til Hjemmestyret og 25% til Ilulissat Kommune.

I Aasiaat har investeringen i den nuværende lufthavn andraget MDKK 92,0 og en forlængelse af banen til 1199 meter vil ifølge GLV koste MDKK 38,0. Såfremt Hjemmestyret indskyder den nuværende lufthavn i et nyt selskab og Aasiaat Kommune finansierer hele baneudvidelsen ved kapitalindskud i selskabet, vil aktierne i et nyt Aasiaat Lufthavnsselskab blive fordelt med 70% til Hjemmestyret og 30% til Aasiaat Kommune.

Det ses, at selv med maksimalt kommunalt indskud i forbindelse med udvidelse af banerne vil kommunerne forblive mindretalsaktionærer i de nye lufthavnsselskaber. Dette forhold kan kun ændres ved, at Hjemmestyret politisk bestemmer, at de to lufthavne i større eller mindre udstrækning skal foræres til kommunerne eller ved, at kommunerne indskyder betydelig kapital i lufthavnsselskaberne udover anlægssummen for baneforlængelsen.

6.5 *Potentielle eksterne investorer*

Både Ilulissat og Aasiaat lufthavne er i dag underskudsgivende uden udsigt til, at driften selv ved en baneforlængelse vil komme til at give overskud. Trafikunderlaget og antal operationer på lufthavnene er simpelthen for lille set i forhold til de relativt store omkostninger ved at drive lufthavnene i Grønland.

Kommunerne har samtidig påpeget, at der er behov for en serviceudvidelse i forhold til det serviceniveau, der er fastlagt af GLV. Dette kan være rigtigt set fra kommunernes side, men et øget serviceniveau vil forøge nettoomkostningerne og dermed driftsunderskuddet.

På denne baggrund er det vanskeligt at forestille sig, at eksterne investorer vil føle sig tilskyndet til at investere i de to lufthavne, med mindre der stilles en garanti for underskudsdekning fra Hjemmestyret og/eller fra kommunernes side.

6.6 *Driftsorganisation*

Driftsorganisationerne for hhv. Ilulissat og Aasiaat lufthavne hører i dag under GLVs driftsområde Nord, hvor Ilulissat har en central placering.

Det er ikke denne analyses opgave at analysere, om GLV varetager driften i Ilulissat og Aasiaat på den mest hensigtsmæssige og lønsomme måde, men der er uden tvivl stordriftsfordele ved at drive flere lufthavne sammen i et land som Grønland. Det gælder overordnet ledelse og ekspertise, det gælder indkøb af udstyr og driftsmidler og det gælder især personaleudnyttelse, hvor der i Diskoområdet er fælles ressourcer at trække på i tilfælde af sygdom, ferier og andet fravær.

Såfremt Ilulissat og Aasiaat bliver selvstændige lufthavnsselskaber, skal hver lufthavn kunne dække alle funktioner. Lufthavnen skal bl.a. kunne tilbyde flytrafikkontrol, hvor man enten selv kan uddanne AFIS operatører (meget dyrt), eller man kan købe tjenesten hos GLV eller SLV. Det er sandsynligt, at bemanningen skal øges for at sikre, at lufthavnen kan imødekomme myndighedskravene og for at sikre, at lufthavnen kan holdes åben til enhver tid.

På den anden side vil det måske blive lettere at integrere lufthavnsdriften med anden kommunal virksomhed f.eks. ved at have fælles brandstation med byen og ved at udnytte kommunale ansatte til opgaver i lufthavnen og omvendt.

Selvom de to lufthavne omdannes til selvstændige selskaber, vil der fortsat være en tilsynsmyndighed for at sikre, at alle driftsmæssige og sikkerhedsmæssige forskrifter overholdes. Denne tilsynsmyndighed udøves af SLV og omfatter alle tjenester, udstyr, bane og lysanlæg m.m..

6.7 *Kommunernes engagement i kommerciel virksomhed*

En eventuel drift af lufthavne kan anses som kommerciel virksomhed, hvor der konkurreres med andre lufthavne f.eks. for at tiltrække turister og øge fiskeeksporten. Desuden har det været kommunernes ønske at få indflydelse på driften af lufthavnene i området. En sådan aktivitet er ikke forenelig med lovgivningen for kommunal virksomhed hverken i Danmark eller Grønland, jf. Landstingslov nr. 22 af 3.november 1994.

Som ovenfor anført vil lufthavnsdrift i Grønland også kræve en løbende dækning af driftsunderskuddet, hvilket desuden vil betyde, at skattekrone anvendes til at understøtte kommerciel virksomhed.

Problemstillingen har været kendt i mange år i Danmark, og man har fra politisk side og fra tilsynsmyndighederne valgt at ”forbigå problemet i tavshed”.

Et kommunalt engagement i lufthavnsvirksomhed i Grønland vil imidlertid have stor politisk opmærksomhed og et kommunalt engagement vil kræve, at Landsstyret og det kommunale tilsynsråd giver tilladelse til denne aktivitet ud fra en betragtning om, at lufthavnsdrift er en del af den trafikale infrastruktur for hhv. Ilulissat og Aasiaat.

6.8 *Konsekvenser for Hjemmestyret og GLV*

Såfremt der etableres kommunale selskaber for de to lufthavne, og såfremt de nye anlægsinvesteringer i form af baneforlængelser finansieres gennem kapitalindskud fra de to kommuner eller lånefinansieres gennem de to lufthavnsselskaber, vil Hjemmestyret ”spare” investeringen i de to baneforlængelser, som – i det mindste for Ilulissats vedkommende - vil komme, når DHC 7 flyene skal udfases og erstattes af mere moderne turbo-prop fly.

Samtidig gælder det, at Hjemmestyret vil bevare aktiemajoriteten og kontrollen i selskaberne, idet indskudsværdien af de oprindelige anlægsinvesteringer er større end omkostningerne ved baneforlængelsen.

GLV har som før nævnt et driftsunderskud på Ilulissat og Aasiaat. Hvis de to lufthavne lægges over i egne driftsselskaber ”, slipper” GLV for dette underskud, som så skal afdækkes af kommunerne eller af kommunerne og Hjemmestyret i fællesskab.

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

Set fra Hjemmestyrets side vil underskuddet i GLV blive reduceret, men i stedet vil der blive behov for en direkte underskuddsdækning til de to lufthavnselskaber. Hjemmestyrets andel af dette underskud vil afhænge af aktiefordelingen og aktionæroverenskomsten i de to selskaber.

Som nævnt bliver GLV frigjort for et underskud, men samtidig vil der blive behov for at etablere et alternativ regionskontor i stedet for Ilulissat og bortfaldet af to lufthavne vil betyde, at en del faste udgifter skal fordeles på færre og mindre lufthavne i området.

Sammenfattende gælder det:

- På europæisk og på verdensplan bliver et stadigt større antal store lufthavne privatiserede og et stort antal mindre lufthavne drives i selskabsform i kommunalt / amtskommunalt regi.
- De foretrukne selskabsformer for kommunale lufthavne i Danmark er A.m.b.a.'er og aktieselskaber. De mindre lufthavne er generelt underskudsgivende og modtager løbende kommunale driftstilskud.
- Vurderet ud fra en kommerciel betragtning kan kommunerne i Ilulissat og Aasiaat ikke blive majoritetsaktionærer i eventuelle nye selskaber for de to lufthavne, idet de oprindelige anlægsinvesteringer langt overstiger en evt. kommunal investering i forlængelse af banerne til 1199 meter.
- Der kan næppe tiltrækkes eksterne private investorer, idet lufthavnene vil være underskudsgivende.
- Kommunernes engagement i lufthavnene vil kræve tilladelse fra det kommunale tilsynsråd, idet lufthavnsdrift kan betragtes som en kommerciel virksomhed.

7. Sammenfatning

På baggrund af de foretagne analyser omkring udvidelse af landingsbanerne i Ilulissat og Aasiaat kan der gives følgende sammenfatning:

Sammenfatning vedrørende udvidelse af banen i Ilulissat:

Turisme:

- Turistsektoren har allerede i dag mulighed for gennemførelse af direkte flyvninger fra Island og Canada med DHC 7 fly, men Grønlandsfly og tour-operatørerne har ikke vurderet denne forretningsmulighed som kommerciel lønsom.
- En 1199 meter bane vil muliggøre direkte fly fra Island og Canada med moderne turbo-prop fly og en sådan banelængde vil være nødvendig for indenrigstrafikken, når DHC 7 flyene udfases.
- En bane på 1799 meter vurderes som uhensigtsmæssig i en turistmæssig sammenhæng under hensyn til overnatningskapacitet, fleksibilitet i rejselængder og for miljøet.

Fiskeeksport:

- At der er et betydeligt marked for eksport af fersk fisk til de sydeuropæiske markeder, Japan og Nordamerika.
- At der allerede i dag kan etableres et pris billigt og fleksibelt distributionssystem med Grønlandsfly og SAS , der kan få fisken frem til markederne på 3-4 dage.
- At direkte flyvninger fra en forlænget bane på 1199 meter ikke vil forkorte den samlede distributionstid. Direkte flyvninger vil være væsentligt dyrere (op til dobbelt så dyr), vil kræve store garantier for flyvningerne samt vil være mindre fleksibel med hensyn til distribution til flere markeder.
- At det må anses for mere hensigtsmæssigt totalt set at udnytte allerede eksisterende ledig kapacitet fremfor at tilføje yderligere kapacitet og yderligere tomkapacitet til fly transportsystemet.
- At der ikke er behov for baneudvidelse af hensyn til fiskeeksporten, sålænge den ledige DHC 7 kapacitet kan udnyttes.

Sammenfatning vedrørende udvidelse af banen i Aasiaat:

- Aasiaat har knyttet venskabsbånd med Kuujjak i Nunavik samt med Makivik Corporation i Canada, der har tilkendegivet en interesse i et nærmere økonomisk og handelsmæssigt samarbejde mellem de to byer. De politiske intentioner er ikke videreført i konkrete projekter.
- Makivik Corporation forudsætter imidlertid, at landingsbanen i Aasiaat bliver forlænget med henblik på beflyvning med First Air's eller Inuit Air's flymateriel.
- Turismens til Aasiaat er endnu på et indledende stade med begrænset overnatningskapacitet og et svagt udbygget modtagerapparat. Selv en væsentlig udvidelse af turismen vil ikke kræve udvidelse af fly- eller lufthavnskapaciteten.
- Der er ikke initiativer i Aasiaat med henblik på eksport af fersk fisk til de udenlandske markeder. Såfremt en sådan eksport skulle komme i stand, vil transporten mest hensigtsmæssigt ske indenfor det nuværende flytransportsystem.
- Når DHC 7 flyene udfases, vil der være behov for en udvidelse til 1199 meter for at tilgodese mere moderne turbo-prop fly med samme kapacitet som DHC 7 flyene. Alternativt skal lufthavnen beflyves med mindre fly såsom D 228 eller DHC 6 / Twin Otter.

Sammenfatning vedrørende kommunal deltagelse i ejerskab og drift af lufthavne:

- På europæisk plan og på verdensplan bliver et stadigt større antal store lufthavne bliver privatiserede og et stort antal mindre lufthavne drives i selskabsform i kommunalt / amtskommunalt regi.
- De foretrukne selskabsformer for kommunale lufthavne i Danmark er A.m.b.a.'er og aktieselskaber. De mindre lufthavne er generelt underskudsgivende og modtager løbende kommunale driftstilskud. Det samme gælder for provinslufthavne i Norge og Sverige.
- Vurderet ud fra en kommerciel betragtning kan kommunerne i Ilulissat og Aasiaat ikke blive majoritetsaktionærer i eventuelle nye selskaber for de to lufthavne, idet de oprindelige anlægsinvesteringer langt overstiger en evt. kommunal investering i forlængelse af banerne til 1199 meter.
- Der kan næppe tiltrækkes eksterne private investorer, idet lufthavnene vil være underskudsgivende.
- Kommunernes engagement i lufthavnene vil kræve tilladelse fra det kommunale tilsynsråd, idet lufthavnsdrift kan betragtes som en kommerciel virksomhed.

Bilag

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

Gennemførte interviews i Grønland og Danmark:

Organisation	Kontaktperson
Arctic Fish	Steen Bangsgaard
Aviation Consult	Henning Norby
DANSAM	Peter Bay
Direktoratet for Boliger og Infrastruktur	Jesper Merrild Jesper Christensen
GLV	Jesper Juhl Mike Høgh
Greenland Tourism	Stig Rømer Winther
Grønlandsfly	Finn Ølund Hans Peder Hansen
Hotel Arctic	Erik Bjerregaard
HS Analyse	Henrik Skydsbjerg
Ilulissat Erhvervsråd	Søren Bundgaard
Ilulissat Tourist Service	Flemming Nicolaisen
SAS	Michael
Tidligere Grønlandsfly	Peter Fich
Aasiaat Kommune	Hans Peter Christensen
Aasiaat Tourism Service	Frederik Lundblad