Air Greenland AS
Postboks 1012, DK 3900 Nuuk
Greenland

Telephone +299 34 34 34
Fax +299 32 72 88
www.airgreenland.gl

air greenland

Transportkommissionen
PO Box 909
3900 Nuuk

Nuuk, 19. februar 2010

HØRINGSSVAR 1 – TRANSPORTKOMMISSIONEN

Kære Transportkommission,

Tak for muligheden for at kunne afgive svar og levere input under jeres arbejde. Generelt er det Air Greenlands opfattelse at dokumentet har et korrekt fokus og rammer de problemstillinger, som også efter vores mening, skal behandles. Vi har i tillæg en række kommentarer, som vi her skal fremkomme med:

1. Vision

1.1 Billig

Vi er enige i den overordnede vision, men noterer os at det noget relative og værdiladede begreb "billig" er anvendt. Da ordet let kan misforstås og vil have forskellig betydning for forskellige modtagere mener vi det bør erstattes af fx "omkostningsbevidst" eller tilsvarende. Henset til de forhold, der udøves transport under i Grønland, vil priser sammenlignet med fx Danmark, EU, USA m.fl. i en objektiv forstand næppe blive opfattet som billige, jf. bl.a. høringsbrevets pkt. 3.

1.2 Erhvervsudvikling

Vi noterer os desuden at visionen ikke omtaler erhvervsudvikling, hvilket vi også efterlyser i dokumentets indhold. Vi ser gerne et fokus på både befolkning og muligheden for erhvervsudvikling, herunder turisme.

1.3 Sikkerhed

Da lovgivning og sikkerhed er afgørende faktorer indenfor trafikafvikling, ikke mindst i Grønland, mener vi at visionen også bør have denne dimension med.

2. Ad pkt. 3 "Den grundlæggende problemstilling"

2.1 Vækstbyer

P 4/13 omtales koncentrationen af befolkningen i landets tre største byer, Nuuk, Sisimiut og Ilulissat. Af hensyn til det videre arbejde er det Air Greenlands opfattelse at Qaqortoq også skal optages som en vækstby og at man skaber et fokus på disse 4 byer når det

Air Greenland AS
Postboks 1012, DK 3900 Nuuk
Greenland

Telephone +299 34 34 34
Fax +299 32 72 88
www.airgreenland.gl

gælder udvikling og investering i infrastrukturen. Dette både ud fra en befolkningsmæssig tilgangsvinkel, men også ud fra et potentiale for erhvervsudvikling.

2.2. Lang sigt

P 5/13 omtales det langsigtede perspektiv. Air Greenland er enig i at kommissionens arbejde skal have fokus på langsigtet udvikling, 30-50 år som beskrevet, og ønsker i den forbindelse at anføre at der ikke i kommissionens arbejde bør træffes omfattende beslutninger for den korte bane, dvs. de kommende 5 år.

3. Ad pkt. 4 "Lufttrafikken: centrale problemstillinger"

3.1 Langsigtet fokus på placering af lufthavne

P 5/13 nævnes placering af atlantlufthavne. Air Greenland er enig i at dette er et vigtigt emne at få belyst og afklaret, så der kan skabes ro til fremadrettede investeringer i og omkring en langsigtet infrastrukturplan. Med et kort fokus og skiftende retning er det svært for investorer at foretage investeringer i supplerende infrastruktur og erhvervsudvikling.

3.2 Kangerlussuaq som hub/hovedlufthavn og 1199m baner i vækstbyerne

Air Greenland anbefaler fastholdelse af Kangerlussuaq som Atlantluthavn og at man i supplement hertil udvider landingsbanerne i de nævnte vækstbyer; Nuuk, Sisimiut og Ilulissat fra 799/950m til 1199m. Ligeledes anbefales det at man anlægger en tilsvarende landingsbane i Qaqortoq og nedlægger Narsarsuaq som Atlantlufthavn. 1199m baner giver mulighed for at anvende en række flytyper, der ikke kræver STOL (Short Take Off and Landing) egenskaber (som DHC7 besidder).

Ved at anvende et "hub & spoke" system sikrer man flest mulige frekvenser fra hver enkelt tilsluttet by til Danmark og lokalt i Grønland, mens en decentralisering af atlantlandingsbaner vil medføre et fald i frekvenser, fx som tilfældet er med Narsarsuaq i dag, hvor der kun er én ugentlig forbindelse til Danmark det meste af året.

Ad skema 1 p 6/13 noteres det at scenariet med Kangerlussuaq som hub og 1199m baner i vækstbyerne ikke er medtaget, hvilket vi mener det bør være. Samme skema behandler slet ikke scenariet med 1199m baner, hvilket vi mener er et område Transportkommissionen bør undersøge.

3.3 Regularitet og passagerrettigheder

I tillæg til ovenstående kan det oplyses at Kangerlussuaq er en stabil lufthavn vejrmæssigt og at anlæggelse af atlantbaner langs den grønlandske kyst vil forringe regulariteten i afviklingen af trafikken. Denne problemstilling forværres ydermere af at

man ikke kan forvente at selskaber, som Air Greenland eller kommende atlantkonkurrenter, under mere ustabile vejrforhold vil afholde passagerernes ufrivillige irregularitetsomkostninger (overnatning, mad, ombooking m.v.), hvilket Air Greenland gør i dag, uden at være forpligtet til det.

Generelt er der ikke sat et fokus på forhold omkring regularitet i de fremsatte modeller. De nuværende atlantlufthavne er placeret hvor de er ud fra bl.a. et hensyn til flyveforholdene. Der er restriktioner på begge lufthavne, men henset til påvirkningen fra vind og vejr giver placeringen god mening. Dette er forhold som man bør være meget opmærksom på i arbejdet med de fremtidige scenarier, da landingsbaner i kystbyerne, især til brug for jetfly, ikke vil kunne tilbyde samme regularitet. Dette fakta finder understøttelse i flere af de tidligere rapporter omkring lufthavnenes placering som er udarbejdet gennem de seneste 10-15 år.

3.4 3000m bane i Nuuk på ny lokation

Scenarie med Kangerlussuaq anser vi for at være 1. prioritet, mens vores anden prioritet vil være anlæggelsen af en 3.000m bane ved Nuuk: Det er Air Greenlands vurdering at såfremt man kigger på etableringen af en atlantlufthavn i Nuuk, skal dette ikke være baseret på en forlængelse af nuværende bane til 1799m, men skal være anlæggelsen af en ny lufthavn (med 3.000m landingsbane) på en ny placering med tværbaner for at forbedre regulariteten. Det noteres i den forbindelse at nuværende bane i Nuuk ligger meget vejrudsat og med en række dispensationer i forhold til placering op ad de omkringliggende bjerge. Herudover er lufthavnsbygninger og terminalforhold ikke tilpasset passagermængderne og der er efter vores vurdering et kæmpe investeringsefterslæb.

Kigger man på anlæg af atlantlufthavn i Nuuk skal man også forholde sig aktivt til Kangerlussuaqs rolle. Lukkes denne lufthavn, mister man en alternativ lufthavn i beflyvningen af Nuuk og nærmeste alternativer vil være Keflavik og Iqaluit, hvilket giver en reduceret nyttelast. Dette adskiller sig dog ikke væsentligt fra i dag, bortset fra at Nuuk egnen, som kystområde, er mere vejrudsat end Kangerlussuaq og en bane kortere end 3.000m vil medføre at man skal flyve med ”mindre” flytyper (dvs. ikke af Airbus 330-størrelse) og dermed reduceres nyttelasten for alvor. Man skal ikke blot tage hensyn til passagerer, men også til den fragt og post som også skal befordres ad luftvejen: Der kommer 1.914 tons gods (fragt/post) ind til Grønland med rutemaskiner – og i alt produceres der over 8.000.000 ton km gods/deadload på Air Greenlands rutenet

3.5 Fastholde DHC7 en årrække endnu

Ad skema 1 p 6/13 omtales også den nuværende struktur, hvortil det må tilføjes at de flytyper man fremover kan anvende vil være begrænsede, jf. bl.a. Bilag B. DHC7 er

Air Greenland AS
Postboks 1012, DK 3900 Nuuk
Greenland

Telephone +299 34 34 34
Fax +299 32 72 88
www.airgreenland.gl

udgået af produktion og den bedst mulige afløser, DHC8-100/200, har en mindre nyttelast end DHC7 og en række restriktioner på de fleste korte baner. Den kan derfor kun anvendes på de længere landingsbaner, der pt tæller Thule, Nuuk, Kangerlussuaq, Kulusuk og Narsarsuaq. DHC8-100/200 har til gengæld en række fordele i fart og omkostninger, som gør den til en god arvtager på de lidt længere baner, men det er værd at bemærke at den også på de længere baner vil have en række restriktioner foranlediget af vejr og baneforhold. Som Bilag B korrekt beskriver, kan DHC8-100/200 også anvendes *med restriktioner* på enkelte af de korte (799m) baner.

Air Greenlands DHC7 har vi vurderet til at have en fortsat levetid på 10-15 år i Grønland, hvorfor man med fordel kan basere infrastrukturen på denne flytype og 799m banerne i den periode.

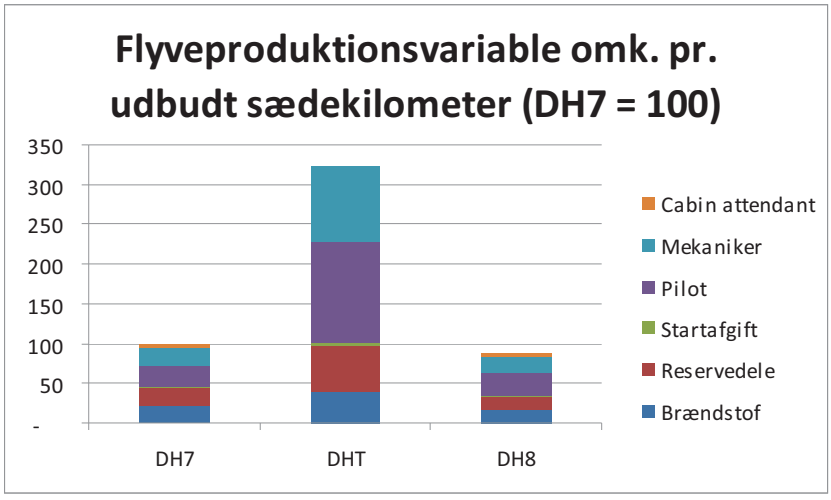
3.6 Flytyper

Til illustration af problemstillingen omkring anvendelse af forskellige flytyper har Air Greenland lavet et regnestykke, hvor tre eksisterende flytyper sammenlignes. Regnestykket er baseret på en sammenligning af den afstand en DHC7 tilbagelægger på én time og de omkostninger det generer. Sammenligningsfaktoren er omkostning pr. sæde sammenholdt med flyvehastighed.

DH7 = DHC7

DHT = DHC6/Twin Otter

DH8 = DHC8.



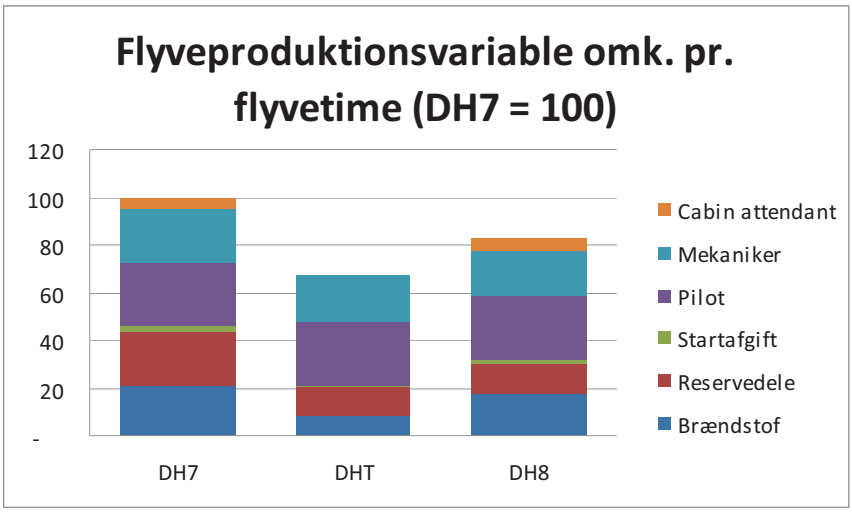
Figur 1: Flyveproduktionsvariable omkostninger pr. udbudt sædekilometer

Ad pkt. 4 p 7/13 3. afsnit er vores regnestykke også medvirkende til at illustrere det uhensigtsmæssige i at omdanne nuværende 799m baner til simple baner med henblik på beflyvning med mindre fly (fx Twin Otter eller Dornier 228). Den generelle tommelfinger-regel er: "jo mindre fly, jo højere sædepris". Figur 1-2 illustrerer at man ikke kan kigge

Air Greenland AS
Postboks 1012, DK 3900 Nuuk
Greenland

Telephone +299 34 34 34
Fax +299 32 72 88
www.airgreenland.gl

isoleret på produktionsprisen, der i sagens natur er mindre for et lille fly, men at man skal sammenholde denne omkostning med antallet af sæder:



Figur 2: Flyveproduktionsvariable omkostninger pr. flyvetime

Af hensyn til at kalkulerne indeholder fortrolige oplysninger er regnestykket sat op som indeks uden tal. Som BILAG 1 til dette brev kan vi udlevere den totale kalkule under forudsætning af at bilaget undtages fra offentliggørelse. Henvendelse kan ske til Christian Keldsen på ck@airgreenland.gl eller telefon 34 31 10.

4. Ad pkt. 5.2 "Skibspassagertrafik"

Til understøttelse af punktet kan vi oplyse at Arctic Umiaq Line i 2009 har genereret et underskud udover den underskudsdækning det offentlige har stillet og at ejerne af selskabet har meldt ud at selskabet ophører med drift efter august 2010. Termen "trange vilkår" kan med fordel fortolkes som at der er et begrænset underlag for at drive kommerciel skibsfart og at Kommissionens opgave må være at tage stilling til om der fremadrettet skal drives subsidieret skibstrafik, evt. i konkurrence med kommercielle transportformer som luftfarten. Vi kan hertil oplyse at flypriserne i dag er lavere end mange af de priser, der udbydes af AUL i den kystlangs trafik og at man bør overveje om et evt. tilskud til søfarten ville kunne bruges til bedre gavn ved at tilbyde folk befordring ad luftvejen. Air Greenland har tidligere redegjort for at mængderne indenfor skibstrafikken kan befordres med fly.

5. Ad Bilag B

Mulighederne ved at anlægge de længere baner, dvs. 2200m og 3000m, som tidligere har været omtalt i debatten, bør også medtages. Generelt bør Bilag B udbygges, så operationelle data bliver mere omfattende, såfremt man vælger at anvende bilaget som en del af beslutningsgrundlaget.

Air Greenland AS
Postboks 1012, DK 3900 Nuuk
Greenland

Telephone +299 34 34 34
Fax +299 32 72 88
www.airgreenland.gl

6. Servicekontrakter indenfor luftfart

6.1 Servicekontrakter er en realitet

Vi noterer os at der ikke i høringsbrevet er omtale af servicekontrakterne indenfor luftfarten. Der eksisterer i nuværende scenarie 10 servicekontrakter og det er efter vores mening vigtigt med en analyse af det fremtidige behov for størrelse og antal af kontrakter.

6.2 Langsigtede kontrakter

I den forbindelse er det vigtigt for os at understrege, at med de problemstillinger kommissionen har skitseret og de demografiske forudsætninger der er lagt til grund, vil der formentlig være behov for servicekontrakter og ikke mindst investeringer i fortsættelsen heraf. For Air Greenlands vedkommende drejer det sig om investering i helikopter-materiel. I forhold til leasing er køb af flymateriel en langt billigere løsning, men køb og finansiering af investeringer forudsætter længere kontrakter end de nuværende 5-årige. Det er derfor vores anbefaling at man udbyder min. 10-årige kontrakter ved næste udbudsrunde i 2012. Vore samlede anbefalinger i forhold til servicekontrakterne er:

- Langsigtede servicekontrakter på mindst 10 år
- Kontrakterne skal være baseret på en form for open costing
- Kontrakterne skal i deres formulering tage højde for tilpasning af ruter i takt med bosætningsmønsterets udvikling i bygder og yderdistrikter
- Årlig index-regulering

6.3 Partnerskaber og kritisk masse

Henset til de erfaringer Selvstyret og Air Greenland sammen har gjort siden servicekontrakternes indførelse er det vigtigt at der kigges på en form for kritisk masse, også hvad angår tildeling af kontrakterne hos én udbyder. Helikoptere og fly skal ud til rutinemæssige og iblandt uforudsete check, og her er det vigtigt med back up individer. Disse udfordringer har Air Greenland kunnet løse ved at flytte rundt på flåden imellem forskellige kontrakter, mens en operatør med kun én helikopter ikke vil have denne mulighed og vil være tvunget til at medtage omkostninger til erstatningsmateriel. Samling af kontrakterne, evt. i en partnerskabsmodel, vil derfor fjerne noget af sårbarheden som man vil opleve ved at samtlige kontrakter er splittet op på forskellige operatører.

6.4 Analyse af behov for nye servicekontrakter

En meget vigtig vurdering, der skal foretages er det afledte behov for nye servicekontrakter, såfremt man ændrer på den nuværende trafikstruktur. Her tænkes på

hvis Kangerlussuaq nedlægges som hub og denne etableres i Nuuk eller Keflavik i stedet. Dette kan meget vel medføre at der opstår behov for nye subsidier til ruterne i de mindre byer, fx Maniitsoq, Aasiaat + flere byer langs kysten, der i dag ikke har den kritiske masse der skal til for at opretholde et højt serviceniveau, men som i dag nyder godt af strukturen som Kangerlussuaq som hub giver mulighed for, fx et højt antal frekvenser qua samflyvninger, mellemlandinger m.v.
Forudsætter man at en ny lufthavn i Nuuk skal brugerfinansieres via afgifterne må det forudsættes at en stor del af den besparelse Nuuk-rejsende vil opnå som følge af ikke først at skulle flyve til Kangerlussuaq modregnes af en voldsom stigning i passagerafgifter. Rejsende udenfor Nuuk, der også i dag rejser via en hub, vil udover den fortsatte rejse til hub´en i Nuuk også skulle betale den øgede afgift til brug af lufthavnen, hvorved kun rejsende fra Nuuk vil opleve en besparelse, mens øvrige rejsende formentlig vil opleve rejsen som dyrere. I den forbindelse er det værd at bemærke at Grønland har nogle af verdens højeste passagerafgifter i forvejen.

7. Omkostning til brug af trafiksystemet

7.1 Datagrundlag

Generelt må bilag A anses for værende mangelfuldt, da det kun tager højde for Air Greenlands trafiktal. Grønland beflyves også af andre selskaber, hvilket også var tilfældet i 2006 (Air Iceland og Arctic Travel Group). Det vil være mere retvisende at anvende data fra fx Mittarfeqarfiit, der tager alle starter/landinger samt passagerer med, uanset selskab.

7.2 Omkostningsfordeling til brug af lufthavne

Da det er et faktum at både Air Greenland, som nuværende eneste lokale selskab, og udenlandske selskaber, som fx Air Iceland og diverse charterselskaber, anvender de grønlandske lufthavne bør Transportkommissionen også kigge på hvordan omkostningerne skal fordeles imellem brugerne. Air Greenland har tidligere påpeget en skævdeling i opkrævningen af afgifter mellem selskaber, der bevirker at lokale selskaber med helårstrafikering medvirker til at finansiere eksterne selskabers flyvninger i højsæsonen. Vi mener at dette er en problemstilling som skal belyses i kommissionens arbejde, da det er væsentligt at sikre indtægter og ret fordeling af omkostninger for et land der ønsker øget konkurrence indenfor luftfart. Air Greenland nyder ingen storkundefordele, snarere tværtimod og det kunne være interessant at der blev taget generel stilling til dette scenarie. Se BILAG 2 til underbygning af ovenstående.

Dette relaterer sig igen til et ønske om fokus på erhvervsudvikling, for anlægges fx Alcoa værket og/eller kommer der vækst i turismen, for blot at nævne nogle eksempler/muligheder, vil det åbne nye muligheder for lufttransport og i den forbindelse

er det vigtigt at man har taget politisk stilling til om denne udvikling skal bidrage til fortsat vækst, også i infrastrukturen. Her kan man også stille spørgsmålet til oplægget om fokus skal være på den intragrønlandske trafik eller trafikken til udlandet – eller måske begge dele.

8. Cabotage og trafikrettigheder

Ud fra et hensyn til at et nationalt luftfartsselskab skaber arbejdspladser og skatteindtægter i sit hjemland har alle nationer en såkaldt cabotage-beskyttelse baseret på Chicago konventionen af 1944 i sin luftfartslovgivning. Heraf fremgår en sikring af lufttrafikken til de nationale selskaber, med mulighed for at tildele opgaverne til udenlandske selskaber hvis de nationale selskaber ikke har kapaciteten til at løse opgaverne. Grønland valgte i april 2004 at ophæve det relevante regelsæt på dette område (AIC B 09/96) og dette er endnu ikke afløst. Det udarbejdede udkast til en afløser, benævnt "Beflyvningsparadigmet" medtager ikke cabotage-beskyttelsen og stiller derfor Grønland i en uhensigtsmæssig forhandlingssituation i forhold til forhandling af trafikrettigheder med omkringliggende nationer, ligesom det medvirker til at opgaver der kunne være løst nationalt går til udenlandske selskaber. Effekten heraf vil være at et selskab som Air Greenland for at imødegå en stigende konkurrence i højsæsonen må se sig nødsaget til at ændre på beflyvningen af de mindre rentable ruter. Denne helhedsbetragtning bør også danne grundlag for Transportkommissionens betragtning, hvorfor vi har medtaget behovet for klar og rimelig lovgivning.

Transportkommissionen bør efter vores mening også forholde sig til dette, ikke mindst når der kigges på servicekontrakterne, da et afgørende element også bør være hvor der skabes flest nationale uddannelsespladser og arbejdspladser. Til illustration af Air Greenlands betydning for landets skatteindtægter henvises til BILAG 3.

9. Vigtige budskaber

Det står os lidt uklart hvad den videre proces vil være omkring indlevering af materiale og høring af kommissionens arbejde, så vi har valgt at fremlægge vores synspunkter omkring infrastrukturen i dette skriv. Afslutningsvis vil jeg derfor gerne her fremhæve Air Greenlands vigtigste budskaber set med et lokalt luftfartsselskabs øjne:

1. Stillingtagen til landingsbaner
    a. Prioritet: 1199m baner i 4 vækstbyer og Kangerlussuaq som hub
        i. 2. prioritet: 3000m bane i Nuuk på ny lokation. Suppleret med 1199 baner i 3 øvrige vækstbyer
    b. Ingen simple landingsbaner.

Air Greenland AS
Postboks 1012, DK 3900 Nuuk
Greenland

Telephone +299 34 34 34
Fax +299 32 72 88
www.airgreenland.gl

2. Servicekontrakternes længde skal være min. 10 år af hensyn til mulighed for investering
3. Omkostninger til brug af trafiksystemet skal være ligeligt fordelt
4. Rammefaktorerne for de kommende 5 år skal ikke ændres

Vi ser frem til den fortsatte dialog og til at følge arbejdet. Air Greenland står meget gerne til rådighed for Transportkommissionen.

Med venlig hilsen

Air Greenland AS





Christian Keldsen
Executive Assistant

Michael Binzer
CEO

Air Greenland AS
Postboks 1012, DK 3900 Nuuk
Greenland

Telephone +299 34 34 34
Fax +299 32 72 88
www.airgreenland.gl

air greenland

BILAG 1

Som BILAG 1 til dette brev kan vi udlevere den totale kalkule under forudsætning af at bilaget undtages fra offentliggørelse. Henvendelse kan ske til Christian Keldsen på ck@airgreenland.gl eller telefon 34 31 10.

Air Greenland AS
Postboks 1012, DK 3900 Nuuk
Greenland

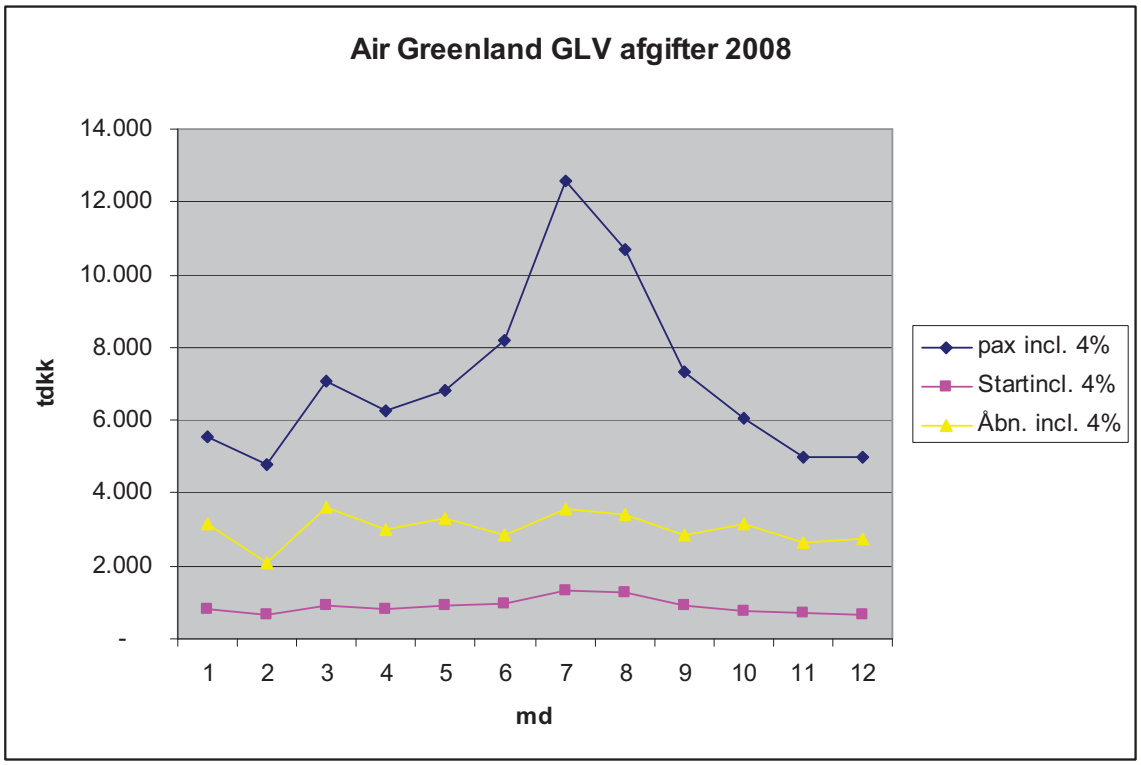
Telephone +299 34 34 34
Fax +299 32 72 88
www.airgreenland.gl

air greenland

BILAG 2

Air Greenlands omkostninger til Mittarfeqarfiit (GLV).

- Air Greenland står for ca. 95 % af GLV´s indtægter målt i antal passagerer (2007-tal)
- Air Greenland betaler hvert år ekstra åbningsomkostninger for at kunne operere den kendte fartplan. Disse åbninger indgår som en budgetteret del af GLV´s indtægter. Se gul kurve nedenfor. Åbningsafgifter ligger nærmest som en fast månedlig betaling over hele året.
- Ifølge GLVs 2007 årsrapport står indtægten på åbningsafgifter ikke mål med omkostningen til overtidsbetaling ved en åbning
- Det betyder at andre luftfartsselskaber, fx Air Iceland, nyder fordel af Air Greenlands åbninger og ikke bidrager forholdsmæssigt til den grønlandske infrastruktur
- Frem for at dække lønomkostninger via åbningsomkostninger kunne dette ske via passagerafgifter, hvorefter fordelingen vil blive rimeligt fordelt mellem de selskaber, der anvender lufthavnene



Air Greenland AS
Postboks 1012, DK 3900 Nuuk
Greenland

Telephone +299 34 34 34
Fax +299 32 72 88
www.airgreenland.gl

air greenland

BILAG 3

Air Greenlands bidrag i form af skatter i perioden 2002-2007. Skatter og afgifter til Mittarfeqarfiit er *ikke* medtaget i oversigten. I tillæg til denne oversigt kan det nævnes at Air Greenlands omsætning udgør ca. 10 % af det grønlandske BNP.

