



Redegørelse angående mulige fremtidsscenarier for kystpassagersejladsen efter 2025 (Arctic Umiaq Line A/S)

- FM 2024



Indholdsfortegnelse

Forord	3
Indledning	4
Baggrund	4
Redegørelsens afgrænsning	5
<i>Vækst- og Udviklingsanalysen</i>	5
<i>Læsevejledning</i>	6
Arctic Umiaq Line A/S	6
<i>Kystpassagerskibet Sarfaq Ittuk</i>	6
<i>Sejlplaner for Arctic Umiaq Line A/S</i>	7
Nuværende trafikstruktur	8
<i>Lufthavne og helikopterflyvepladser</i>	8
<i>Nye lufthavne</i>	8
<i>Havneområdet</i>	9
<i>Procesplan for reform af havneområdet</i>	9
Servicekontrakter	10
<i>Ruter støttet af servicekontrakter</i>	10
<i>Kommercielle flyruter</i>	12
<i>Servicekontrakt med Arctic Umiaq Line A/S</i>	12
<i>Arctic Umiaq Line A/S' bemærkninger til Servicekontraktmodellen</i>	13
Vurdering af Arctic Umiaq Line A/S' planer	13
<i>Finansieringsbehov</i>	13
<i>Turisme og den fremtidige kystpassagerbefordring</i>	17
<i>Behov for ændring af de nuværende økonomiske rammer</i>	18
Konklusion	20
Bilagsliste	22

Forord

Passagerbefordringen spiller en afgørende rolle ved at lette mobilitet, bidrage til økonomisk udvikling og styrke den sociale sammenhængskraft i landet.

Det er fundamentalt, at alle har mulighed for at rejse rundt i deres eget land, uanset om man bor i de større eller mindre bosteder.

Søvejene spiller en central rolle i Grønlands historie og eksistens, idet de giver os mulighed for at komme tættere på hinanden og skabe forbindelser på tværs af afstande.

Det er afgørende at undersøge og udnytte ressourcerne inden for denne befordringsmulighed. Samtidig er det naturligvis vigtigt at inddrage Grønlands udvikling af lufthavne og lufttrafik, når man analyserer, hvordan befolkningen bedst kan bevæge sig rundt i landet.

Først og fremmest skal vi sikre befordringen af landets borgere, samtidig med at vi udnytter det økonomiske potentiale ved besøgende udefra, så længe det i sidste ende gavner befolkning.

Det er min forhåbning, at denne redegørelse kan bidrage til en oplyst debat og til at identificere en positiv indvirkning på den fortsatte udvikling af vores passagerbefordringssystem.

God læselyst!

Erik Jensen



Indledning

Denne redegørelse omhandler mulige fremtidsscenerier for kystpassagersejlsads efter 2025. Redegørelsens fokus vil være passagerbefordring gennem kystpassagersejlsads.

Redegørelsens formål er formuleret i Inatsisartuts vedtagne beslutningsforslag:

*"Forslag til Inatsisartutbeslutning om at pålægge Naalakkersuisut at udarbejde en plan for passagerbefordring inden 2025. Planen skal beskrive de budgetøkonomiske konsekvenser i forskellige scenarier som led i det videre arbejde i det samlede trafiksystem, og skal inkludere kystpassagerskibets muligheder for at anløbe flere bosteder i fremtiden. Planen fremlægges for Inatsisartut senest under EM2023."*¹

Beslutningsforslaget er vedtaget som punkt 56 på Inatsisartuts efterårssamling 2022. Redegørelsen blev forsinket og kan først blive fremlagt under Inatsisartut forårssamling i 2024.

Baggrund

Nærværende redegørelse er udarbejdet på baggrund af ovenstående beslutningsforslag samt Anlægsudvalgets betænkning. Af betænkningen fremgår :

"Udvalget vil dertil indstille, at der ved arbejdet omkring planen for den fremtidige passagerbefordring ligeledes ses på, hvordan rammerne fastsat i Finansloven vil kunne ændres.

Herunder vil Udvalget understrege, at det ikke skal være et nyt passagerskib, som skal besejle den nuværende sejlplan. Udvalget ønsker, at det skal være et passagerskib, som er mere tidssvarende, hurtigere, har bedre kapacitet og som kan nå ned til Nanortalik, anlægge flere havne og nå helt op til Upernavik, når havisen tillader det.

*Dette for at sikre den størst muligt gavn for hele kysten, borgerne og turismeindustrien."*²

Anlægsudvalget har endvidere bemærket, at kystsejlsadsen til de forskellige bosteder langs vestkysten gentagne gange har været taget op til politisk diskussion. Herunder § 37 spørgsmålne 86/2018, 137/2021, 159/2021, 68/2021 og 97/2022. Her har svarene fra Naalakkersuisut været, at det ikke har været muligt at anløbe flere havne på grund rammerne fastsat i tekstanmærkningerne i finansloven samt hensynet til den samlede sejlplan. Udvalget indstiller derfor, at der ved arbejdet omkring planen for den fremtidige passagerbefordring ligeledes ses på, hvordan rammerne fastsat i Finansloven vil kunne ændres.

Nærværende redegørelse sætter primært fokus på input fra Arctic Umiaq Line A/S. Der er opstillet følgende fem scenarier fra Arctic Umiaq Line A/S:

1. Afvikling af Arctic Umiaq Line A/S.
2. Uændret drift af Arctic Umiaq Line A/S.

¹ Inatsisartut, EM2022, pkt. 56, Naalakkersuisuts svarnotat og ændringsforslag i forbindelse med 1. behandling.
https://ina.gl/media/rnmp0b3l/pkt56_em2022_bf33_udskiftning_af_kystpassagerskib_sn_1beh_da.pdf / grl.
https://ina.gl/media/ofld32sm/pkt56_em2022_bf33_udskiftning_af_kystpassagerskib_sn_1beh_kal.pdf

² Inatsisartut, EM2022, pkt. 56, Anlægsudvalgets betænkning.
https://ina.gl/media/rjxkeuea/pkt56_em2022_kystpassagerskib_bf_bet_2beh_da.pdf / grl.
https://ina.gl/media/obqhdjllh/pkt56_em2022_kystpassagerskib_bf_bet_2beh_kal.pdf

3. 1:1 modernisering af Arctic Umiaq Line A/S.
4. Udvikling og modernisering af Arctic Umiaq Line A/S.
5. Langtidsleje af et eksisterende skib før Udviklingen af Arctic Umiaq Line A/S.

De fem scenarier er udvalgt ud fra forskellige service- og driftsmæssige overvejelser, som imødekommer Inatsisartuts ønsker til scenarier. Formålet med scenarierne er at give medlemmerne af Inatsisartut et grundlag til at diskutere fremtidens muligheder for passagerbefordring til søs, og hvordan Vestkysten kan bindes sammen ad søvejen fra nord til syd.

Redegørelsens afgrænsning

Der er indgået servicekontrakter for det meste af landet med Air Greenland, Norland Air og Diskoline om passagerbefordring mellem og bygder til udgangen af 2030.

Air Greenlands bidrag til passagerbefordringen vil kun blive inddraget i denne redegørelse, når det har betydning for passagerbefordringen til søs eller servicekontraktområdet. Dette skyldes, at Air Greenland selv har planlagt, hvordan de kommercielle ruter binder landet sammen efter de nye lufthavne åbner. Derfor behandles denne del af trafiksystemet ikke nærmere i denne undersøgelse og fokus bliver på hvordan Vestkysten kan bindes sammen til søs fra nord til syd.

Der er aktuelt ikke andre rederier, som varetager den kystlange passagersejls. Derfor har redegørelsen alene fokus på passagerbefordring med Arctic Umiaq Line, som på opfordring fra Departement for Boliger og Infrastruktur har udarbejdet fem scenarier den fremtidige kystpassagerbefordring. Disse scenarier vil kunne danne baggrund for Inatsisartuts fremtidige drøftelser om den kystlange passagerbefordring og er vedlagt som bilag 3.

Nærværende redegørelse vil vurdere de fem scenariers fordele og ulemper med henblik på at kvalificere Inatsisartuts beslutningsgrundlag. De fem scenarier inkluderer de budgetøkonomiske konsekvenser, som er beregnet af Arctic Umiaq Line A/S.

Vækst- og Udviklingsanalysen

Naalakkersuisut har igangsat et arbejde med Vækst- og Udviklingsanalysen. Vækst- og Udviklingsanalysen er et arbejde der er igangsat under Finanslovens *hovedkonto 87.11.09 Transportkommissionen - forundersøgelser*. Der er nedsat en projektorganisation og arbejdet er forankret i en styre- og en arbejdsgruppe.

Det er hensigten med Vækst og Udviklingsanalysen at indsamle data, bearbejde data og dele data, så der kan opnås et stærkere beslutningsgrundlag for fremtidens befordring og udvikling af samfundet. Der vil udvalgte steder i nærværende redegørelsen henvises til den kommende Vækst- og udviklingsanalyse, hvor det kan have relevans for Inatsisartuts fremtidige drøftelser.

Redegørelsen indeholder ikke en trafikmodel, som kan påvise virkningerne af de enkelte scenarier. Det ville være optimalt, hvis der var adgang til en omfattende trafikmodel, hvor man kunne skrue op og ned på de enkelte scenarier og se på virkningerne på resten af passagertrafikken. Det forventes, at trafikmodellen kan tilvejebringes gennem projektorganisationen under vækst- og udviklingsanalysen, når flere data er samlet og bearbejdet.

Læsevejledning

Redegørelsen vil indledningsvist beskrive Arctic Umiaq Line A/S og kystpassagerskibet Sarfaq Ittuk for at give relevant baggrundsinformation herom. Derefter vil den samlede trafikstruktur blive beskrevet med et særligt fokus havnene, da de er en grundlæggende forudsætning for kystpassagerbefordringen.

Herefter følger en gennemgang af servicekontrakterne, som former landets trafikstruktur, og deres betydning for kystpassagerbefordringen. Afslutningsvist vil Arctic Umiaq Lines fem scenarier blive gennemgået og vurderet.

Arctic Umiaq Line A/S

Arctic Umiaq Line A/S har efter sine vedtægter til formål at drive rederi- og transportvirksomhed.

Arctic Umiaq Line A/S er siden 1. juli 2016 100 % ejet af Royal Arctic Line A/S, som er 100 % ejet af Grønlands Selvstyre.

Arctic Umiaq Line A/S oplyser, at de årligt har mellem 21.000 til 25.000 passagerer heraf over 4.000 turister (Nationalitet på de pågældende mennesker er ikke oplyst). Arctic Umiaq Line oplyser, at de har oplevet en væsentlig stigning i indtægt pr. turistpar, som benytter kystpassagerskibet. Markedet indeholder ifølge Visit Greenland mere end 70.000 turister, hvorfor der potentielt er flere indtægter at hente for Arctic Umiaq Line A/S. Der findes forskellige typer overnatningsmuligheder på forskelligt prisniveau, og da turister ofte vælger en dyrere og mere komfortabel suite, giver dette kundesegment ofte en større indtjening pr. passager. Prisen er uafhængig af nationalitet.

Da der blev sejlet med tre i skibe i 1990'erne befordrede Arctic Umiaq Line mere end 60.000 passagerer. Overgangen til et skib halverede antallet af passagerer fra 60.000 til 30.000. Arctic Umiaq Line oplyser at man i en række år var nede på færre end 20.000 passagerer³.

Kystpassagerskibet Sarfaq Ittuk

Arctic Umiaq Line A/S har et enkelt skib, Sarfaq Ittuk. Skibet blev bygget i 1992 og blev efterfølgende renoveret og opgraderet i 2000. Skibet har en samlet længde på 72,8 meter, en bruttotonnage på 2118 tons og en fragtkapacitet på 163 tons. Sarfaq Ittuk er indregistreret i Danmark og i Dansk Internationalt Skibsregister og omfattet af DIS-Ordningen⁴ (se nærmere herom nedenfor).

Sarfaq Ittuk har plads til 230+ overnattende passagerer. Skibet har en besætning på 22+ besætningsmedlemmer. Sarfaq Ittuks besætning aflønnes under DIS-ordningen. Besætningens løn er rederiets største omkostning og overgår omkostninger til brændstof og vedligehold.

En ændring fra DIS-ordningen vil resultere i højere lønninger for personalet ombord på Sarfaq Ittuk. Dette vil forventeligt medføre billetprisstigninger på ca. 25%. DIS-ordningen bidrager derfor til at holde billetprisen nede.

Skibet har en reception og en café med plads til 90 personer, hvor der er mulighed for servering af alkohol. I skibet er der en lounge med panoramaudsigt. Skibet har desuden et foredragslokale, en butik og 24/7 kioskautomater. Passagerne har mulighed for at tilkøbe Wi-Fi ombord. Skibet har et udbygget kloak-, el-, vand- og varmesystem, samt affaldshåndtering. Overalt i skibet er der daglig rengøring.

³ Det antages, at dette har været udslagsgivende for den store passagertilvækst i Air Greenland i årene efter årtusindeskiftet jfr. Transportkommissionens betænkning side 32 figur 2.2.3.

⁴ DIS-ordningen: Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) indebærer, at de søfarende, hvad enten de er danske eller udenlandske, på danske skibe ikke skal betale skat af deres løn. DIS-ordningen er EU-godkendt og svarer til lignende ordninger i vores nabolande og andre søfartsnationer. Kilde: <https://danishshipping.dk/seneste-nyt/2024/afskaffelse-af-dis-ordning-vil-vaere-en-katastrofe-for-dansk-skibsfart/>

Skibet har mulighed for catering, håndtering af post og små pakker. Skibet håndterer fragt og bagage med en kran, der kan løfte op til 5 tons. Skibet har en passagerbåd, der benyttes til de mindre bosteder med begrænset dybgang, hvor Sarfaq Ittuk ikke kan lægge til.

Sejlplaner for Arctic Umiaq Line A/S

Sarfaq Ittuks sejlplan er inddelt i lav- og højsæson. Der kommer jævnligt forslag til ændringer i sejlplanen. Forslagene kan komme fra politisk hold, pressen eller borgerhenvendelser. Departementet er i løbende kontakt med Arctic Umiaq Line A/S, hvor forskellige scenarier for ændringer i sejlplanen undersøges.

Arctic Umiaq Line A/S har lavet nye sejlplaner for perioden 1. juni til 19. oktober hvorved Sydgrønland bliver bedre forbundet med Nordgrønland – uden omskift. Sejlplanen for 2024 er vedlagt som bilag 4.

Uden for højsæson sejles der i høj grad efter, hvad isen erfaringsmæssigt tillader og sejlplanen kan reduceres helt ned til strækningen mellem Sisimiut og Qaqortoq.

Et kystskib som Sarfaq Ittuk har en vis kapacitet. Med den nuværende sejlplan er det forsøgt at tilføje flere anløbshavne end tidligere.

I sejlplanen før 2023 var der et fast ugeprogram for højsæsonen, som tilgodeså både Nord- og Sydgrønland med ugentlige anløb. I 2023 skiftede man fra en sejlplan med ugentlige anløb til en sejlplan, som i højsæson var tilrettelagt med en 14-dages frekvens ud fra ønsket om at anløbe flere bosteder end tidligere. Det er denne sejlplan som kystpassagerskibet sejler efter ved denne redegørelses udgivelse. Sejlplanen findes vedlagt som bilag 4.

Det vil være muligt at genetablere kystpassagerbefordring med en ugentlig frekvens, såfremt der tages beslutning om hvilke anløbshavne, der skal udgå af sejlplanen. Det vil være muligt at benytte data fra 2023 og 2024 til at udvælge de anløbshavne, som skal indgå i den ugentlige rotation, hvis det er en ugentlig rotation som ønskes.

Nuværende trafikstruktur

Landets nuværende trafikstruktur for passagerbefordring er stærkt præget af landets bosætningsmønster. Grønland har den laveste befolkningstæthed i verden, unikke vejrforhold og en spredt bosætning uden veje.

Trafikstrukturen består både af kommercielle ruter til og fra Grønland, kommercielle ruter internt i landet, samt indenrigsruter støttet af servicekontrakter. Servicekontraktruterne består af passagerbefordring med helikopter, skib, samt enkelte ruter med fastvingede fly.

Det er en afgørende forudsætning for passagerbefordringen, at man har de nødvendige landingspladser og anløbsfaciliteter.

Lufthavne og helikopterflyvepladser

Luffart er en af de primære transportformer i Grønland. Befordring med fly og helikopter er primært rettet mod personbefordring, men der er også mulighed for godsbefordring i mindre skala.

Der er i alt 13 lufthavne samt 46 officielle helikopterflyvepladser. Landingsbaner og helikopterflyvepladser ejes og administreres af Greenland Airports. Landingsbaner og helikopterflyvepladser benyttes primært af Air Greenland, men benyttes også af andre operatører. Air Greenland og Greenland Airports er begge aktieselskaber og samarbejder på kommercielle vilkår.

Air Greenlands rutenetværk forbinder Greenland Airports landingspladser med hinanden, og er den hurtigste befordringsmulighed til rådighed.

Air Greenlands rutenetværk kan overordnet deles op i tre:

- 1) Helikopternetværket, som typisk forbinder mindre bosteder med andre bosteder.
- 2) Det fastvingede indenrigsnetværk, som typisk forbinder byer med andre byer.
- 3) Det internationale netværk, som forbinder Grønland med resten af verden.

Rutenetværket består samlet af omkring 70 forskellige forbindelser, der knytter hele landet sammen.

Nye lufthavne

En afgørende udvikling på luftfartsområde, som er afgørende betydning for ikke bare Arctic Umiaq Line, men også resten af Grønland, er anlæggelse af tre nye moderne lufthavne.

De tre nye lufthavne i henholdsvis Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq forventes at få afgørende betydning for udviklingen af turismen. De nye lufthavnens betydning for mængden af turister vil ikke blive behandlet yderligere i denne redegørelse, da den kommende Vækst- og Udviklingsanalyse vil behandle dette emne.

Det er dog en forventet udvikling, som er svær at sidde overhørig, når man skal planlægge den fremtidige passagerbefordring, hvorfor der vil være enkelte henvisninger hertil.

Havneområdet

Havneområdet er grundlaget for effektiv offentlig transport, forsyning, håndtering af fiskeri og turisme. Havneområdet reguleres af Inatsisartutlov om Havne⁵. Der er havneanlæg ejet af Selvstyret, kommunerne, private og det Selvstyrejede aktieselskab Sikuki Nuuk Harbour.

Der er havneanlæg i alle 17 byer og 55 mindre bosteder. Jævnfør en optælling i 2023 var der 148 selvstyrejede havneanlæg. I alt er der registreret omkring 256 kajlanlæg, anløbsbroer, læmoler, pontonanlæg, bøjelanlæg m.m.

Selvstyret udgør den centrale havnemyndighed for de selvstyrejede havneanlæg og kan fastsætte bestemmelser om varetagelse af den lokale, funktionelle havnemyndighed.

Den centrale myndighed varetages af ressortområdet for infrastruktur. Der er indgået kontrakt om varetagelse af den lokale, funktionelle havnemyndighed med 4 aktører;

- 1) Royal Arctic Line A/S, der er lokal, funktionel havnemyndighed i de 12 største havne.
- 2) Sikuki Nuuk Harbour A/S, der er lokal, funktionel havnemyndighed i Nuuk og Kangerlussuaq.
- 3) KNI Pilersuisoq A/S, der er lokal, funktionel havnemyndighed i de fleste bygdehavne og to byhavne.
- 4) Mittarfeqarfiit, der er lokal, funktionel havnemyndighed i Narsarsuaq.

I kommunale havne, udøver kommunalbestyrelsen den centrale havnemyndighed.

De kommunale myndigheder varetager tilsyn samt vedligehold af enkelte kommunale havneanlæg, såsom anløbsbroer og pontonbroer, som blandt andet benyttes af fiskere.

I privatejede havne udgør det pågældende havneselskab den lokale havnemyndighed.

Havne er kritisk infrastruktur i Grønland. Samtlige bosteders havne er vigtige for, at kystpassagersejladser kan fungere hensigtsmæssigt. Derfor har Naalakkersuisut igangsat en reform af havneområdet.

Procesplan for reform af havneområdet

Det er Naalakkersuisuts mål, at Selvstyrets havne skal kunne modtage og afskibe gods, betjene de store maritime erhverv, herunder fiskerierhvervet, samt betjene den sønære passagertrafik. Det skal ske med udvikling for øje og det skal ske på forsvarlig vis. Målet indebærer, at havnene er selv bærende for så vidt angår afholdelse af udgifter til vedligeholdelse, drift, modernisering og eventuel udvidelse af de pågældende havne.

Det er tvivlsomt, om landets havne i fremtiden vil kunne løse ovenstående opgaver med den nuværende organisering. Det skyldes i store træk en aldrende infrastruktur, samt et voksende vedligeholdelses- efterslæb på havnene.

Naalakkersuisuts arbejde er funderet i målsætninger, som beskriver de valgte mål for forvaltningen af havneområdet:

- Landets kritiske havneinfrastruktur skal beskyttes.
- Landets havneinfrastruktur skal renoveres og moderniseres.
- Alle havne skal være i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand for havnens medarbejdere og brugere.
- Etableringen af havneselskaber funderes i bæredygtige forretningsplaner.

⁵ Inatsisartutlov nr. 9 af 3. juni 2015 om havne.

- Arbejds- og ansøgningsprocesser skal være gennemskuelige.
- Brugere, der tjener penge i havnene, skal betale i havnene.
- Brugerbetaling implementeres og havneselskaber oprettes i overensstemmelse med Selvstyrets ejerskabspolitik.

Vedligeholdelseefterslæbet på Selvstyrets havneanlæg blev i 2021 opgjort til 270 mio. kr. Der er således behov for en nytænkning af forvaltningen af landets havneinfrastruktur.

Der er i havneloven givet mulighed for omkostningseffektiv havnedrift gennem implementering af brugerbetaling.

Ved at implementere brugerbetaling i de større havne med stor aktivitet, bliver flere havne økonomisk selv bærende. Havnene vil dermed selv finansiere drift og vedligehold - helt eller delvist. Forbliver landskassens bevilling til henholdsvis drift og vedligehold uændret, vil der således være flere midler tilgængelige pr. havneanlæg til de resterende havne i de mindre bosteder.

Det vil særligt være krydstogtskibe og andre store fartøjer, som forventes at generere indtægter til havnene. Både krydstogt- og trawlerindustrien efterspørger bedre faciliteter for at kunne udvikle deres erhverv. Det vil være muligt at undtage Sarfaq Ittuk fra brugerbetaling.

Servicekontrakter

Servicekontrakterne er et redskab til at understøtte passagerbefordringen, så befolkningen har adgang til regelmæssig og relativt billig befordring.

Ruter støttet af servicekontrakter

Jf. tekstanmærkning nr. 1 i finansloven for *hovedkonto 72.20.05 tilskud til passagerbefordring* har Naalakkersuisut bemyndigelse til

"(...) at indgå kontrakter med Air Greenland A/S, Disko Line A/S, Norlandair og Arctic Umiaq Line A/S om løsning af opgaver, der falder inden for formålet med nærværende hovedkonto for en periode med varighed op til 10 år fra 2021. Aftalerne kan herefter forlænges med 1 år ad gangen i 2 år, til maksimalt, samlet kontraktperiode på 12 år fra 2021.

Tilskuddet til servicekontrakterne ydes efter 4 hovedprincipper til destinationer, hvor:

- *der ellers ikke vil være transportmulighed.*
- *prisen ellers vil afholde mange fra at rejse.*
- *frekvensen ellers vil være uacceptabel lav.*
- *sammenhængen i trafikstrukturen ellers vil være dårlig"*

Naalakkersuisut har servicekontrakter med selskaberne Air Greenland A/S, Nordlandair, Disko Line A/S og Arctic Umiaq Line A/S.

Nedenstående tabel viser de enkelte trafikopgaver der er indgået servicekontrakt om, gældende fra 2021.

Tabel 1. Ikrafttrædelses- og ophørsdatoer for de enkelte trafikopgaver.

Nr. / scenarie	Trafikopgave	Ikrafttrædelse	Ophørsdato
1	Qaanaaq distrikt	1/7-2021	31/12-2030
2	Upernavik distrikt	1/7-2021	31/12-2030
3	Uumannaq	1/7-2021	31/12-2030
4S	Disko-bugten, sommer, skib	1/1-2021	31/12-2030
5H	Disko-bugten, vinter, helikopter	1/1-2021	31/12-2030
6H	Midtgrønland, helikopter	1/1-2021	31/12-2030
6S	Midtgrønland, skib	1/1-2021	31/12-2030
7H / 7A+	Sydgrønland, helikopter	1/1-2021	31/12-2024
7S	Sydgrønland, skib	1/1-2021	31/12-2030
8	Tasiilaq distrikt	1/7-2021	31/12-2030
9	Ittoqqortoormiit	1/7-2021	31/12-2030
10	Qaanaaq, fastvinget	1/7-2021	31/12-2030
11	Nerlerit Inaat, fastvinget	1/7-2021	31/12-2026
AUL	Kystpassagerskibssejlads, Sarfaq Ittuk	1/1-2021	31/12-2025

Air Greenlands helikopternetværk opererer mellem de bosteder, som er tilknyttet rutenetværket. En samlet oversigt over Air Greenlands helikopternetværk er vedlagt som bilag 5.

Ruterne har generelt begrænset passagertal og er afhængig af subsidiering via servicekontrakter for at kunne tilbydes til den nuværende pris. Det kan oplyses, at det offentlige tilskud til passagerbefordring med helikopter er over 17 gange større end tilskuddet til passagerbefordring med kystpassagerskibet, selvom der kun befordres 2 – 2,5 gange så mange passagerer.

Disko Line A/S har skibe af varierende størrelse med kapacitet fra 10 til 60 passagerer. Disko Line udfører bl.a. rutesejlads for Selvstyret i Diskobugten og i Midt- og Sydgrønland. Disko Line udfører også charter og turistsejlads med deres turismegren Disko Line Explorer. Disko Line har et nyt større skib under bygning, som skal operere i Sydgrønland fra sommeren 2024.

Disko Line A/S og Arctic Umiaq Line A/S repræsenterer forskellige produkter med forskellige opgaver. Disko Line A/S servicerer hovedsageligt på kortere og mere lokale afstande. Derfor foregår transporten med langt mindre fartøjer, og der vil i udgangspunktet ikke være mulighed for overnatning eller bespisning ombord. Disko Lines fartøjer er grundet deres størrelse mere sårbare overfor udfordringer skabt af vejrforhold.

Arctic Umiaq Line A/S har til sammenligning et langt større passagerskib med mulighed for overnatning og bespisning. Dette kan være relevant i en samfundskritisk nødsituation, hvor der behov for at give en større mængde mennesker husly og mad med relativt kort varsel alt efter hvor skibet befinder sig. Kystpassagerskibets størrelse gør det i stand til at håndtere mindre mængder havis hvilket sikrer robusthed i befordringen.

Sejlplanen differentierer efter høj- eller lavsæson. Sejlplanen er vedlagt som bilag 4.

Som det fremgår af vedlagte bilag 5 har Air Greenland servicekontrakt på en række bosteder med både fly og helikoptere. Servicekontrakternes beløbsstørrelser er afhængige af passagergrundlaget. Dette betyder, at hvis de tilstedeværende passagerer benytter forskellige transportformer, vil den samlede omkostning være større, end hvis der kun var én transportform til rådighed. Ud fra en rent budgetøkonomisk betragtning er det derfor ikke hensigtsmæssigt at tilknytte flere servicekontrakter til den samme destination.

Kommercielle flyruter

Air Greenlands fastvingede fly opererer, hvor der er lufthavne med offentlig adgang i hele landet. Air Greenland har internt i Grønland og mellem Grønland og Danmark samt mellem Grønland og Island. Fastvingede fly opererer på helårsbasis og sikrer hurtig transport. Icelandair har ruter mellem Island og Nuuk, Ilulissat, Narsarsuaq og Kulusuk. Icelandairs ruter opereres som rent kommercielle ruter.

Der må med de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat forventes nye operatører mellem udlandet og Grønland, ligesom det må forventes, at flere passagerer skal transporteres ud af lufthavnsbyerne og til omkringliggende bosteder.

Servicekontrakt med Arctic Umiaq Line A/S

Royal Arctic Line A/S har oplyst, at Sarfaq Ittuk forventes sødygtig indtil udgangen 2026. Herefter er det usikkert, om skibet fortsat kan betjene ruten. Der bør således snarest ske afklaring af:

- Muligt ophør af den subsidierede kystpassagersejls.
- Omkostninger i Royal Arctic Line A/S til enten levetidsforlængelse af Sarfaq Ittuk eller byggeri af nyt skib.
- Overvejelse omkring mulige synergieffekter ved fragt og passagersejls til byer og bygder.

Servicekontrakten med Arctic Umiaq Line A/S blev indgået i 2020, gældende fra 2021, med 5 år som aftaleperiode, hvilket svarer til den forventede restlevetid på kystpassagerskibet Sarfaq Ittuk.

Tabel 2. Servicekontrakt med Arctic Umiaq Line A/S

Kystpassagerskibet	Sarfaq Ittuk
Operatør	Arctic Umiaq Line A/S
Servicekontrakttilskud	7,6 mio. kr.
Aftaleperiode	1/1-2021 til 31/12-2025

Referenceår 2021, første hele kalenderår i kontraktens løbetid

Ved seneste forhandlinger med Arctic Umiaq Line A/S, var Sarfaq Ittuks restlevetid ikke afklaret.

I forbindelse med forhandlingerne fremsendte Arctic Umiaq Line A/S et tilbud på 5 års forlængelse af den daværende servicekontrakt.

Arctic Umiaq Line vurderede, at skibet ville være sejldygtigt yderligere 5 år fra 2021. Det nuværende servicekontraktbidrag på 7,5 mio. kr. pr. år fastholdes, omend der indførtes en procentvis stigning af servicekontraktbidraget på 1,5 % pr. år fra og med 2021. Stigningen indføres på grund af øgede omkostninger til vedligeholdelse af skibet.

Der har i de seneste år været indgået tillægsaftale med Arctic Umiaq Line A/S om besejling af Qeqertarsuaq. Destinationen har tidligere kostet 200.000 kr. pr. år, men denne betaling er bortfaldet.

Arctic Umiaq Line A/S' bemærkninger til Servicekontraktmodellen

Arctic Umiaq Line A/S har overfor Departementet fremført nedenstående evaluering til den model, som servicekontrakterne udarbejdes efter:

Arctic Umiaq Line A/S oplever, at modellen i dag er en omkostningsbaseret servicekontrakt, og ønsker at overgå til en funktionsbaseret servicekontrakt i stedet. Begreberne "omkostningsbaseret servicekontrakt" og "funktionsbaseret servicekontrakt" er udviklet af Arctic Umiaq Line på eget initiativ.

En omkostningsbaseret model for servicekontrakterne skal i denne sammenhæng forstås som servicekontrakter, der er indrettet således, at de dækker det underskud, som de pågældende selskaber har ved at drive passagerbefordringen til de pågældende destinationer.

En funktionsbaseret model for servicekontrakterne skal forstås som servicekontrakter, der beskriver bestemte funktioner, som skal opfyldes ud fra en fastsat pris.

Arctic Umiaq Line har givet følgende eksempler på funktioner, som kunne indgå i servicekontrakter: Transport af medicin, post og let fragt, samt "ekstraordinære tilbud til sektorer under velfærd og sundhed, som eksempelvis ældreplejen, sundhedssektoren og socialstyrelsen".

Arctic Umiaq Line vurderer, at en funktionsbaseret model for servicekontrakterne i højere grad vil gøre Arctic Umiaq Line i stand til at underbygge samfundsgavnige funktioner. Departementet har ikke kendskab til efterspørgsel herefter og kan således ikke foretage en vurdering heraf.

Det er Arctic Umiaq Lines vurdering, at der bør opstilles klare funktionsmæssige krav, som Selvstyret kan evaluere og vurdere Arctic Umiaq Line på.

Arctic Umiaq Line fremhæver som fordel ved den funktionsbaserede model, at det inden for de givne funktioner ikke vil være behæftet med mer- eller særlige omkostninger, at kystpassagerskibet skal gennemføre yderligere anløb end hidtil. Departementet kan hverken be- eller afkræfte synspunktet, da efterspørgsel og pris ikke er nærmere beskrevet og det bør indgå i en samlet vurdering af økonomien i projektet.

Vurdering af Arctic Umiaq Line A/S' planer

Arctic Umiaq Line har på opfordring udarbejdet og fremsendt fem scenarier for den fremtidige kystpassagerbefordring til Departement for Boliger og Infrastruktur.

Scenarierne er vedlagt som bilag 3.

De foreslåede scenarier fra Arctic Umiaq Line vil få konsekvenser for anden form for passagertrafik. Dette er uanset hvilket scenarie der vælges.

Det er ikke muligt med det aktuelle datagrundlag at lave beregninger for konsekvenserne for resten af passagertrafikken i lyset af, at de nye lufthavne vil få betydelig indvirkning på rejsemønstre over hele landet.

Det anbefales, at man læser bilag 3 inden man fortsætter læsning af denne redegørelse.

Finansieringsbehov

Såfremt Arctic Umiaq Line skal gennemgå en eventuel modernisering og udvikling er der behov for betydelig finansiering

Der vil være forskellige finansieringsbehov, alt efter hvilket fremtidsscenario for Arctic Umiaq Line A/S, der vælges. Se bilag 1 vedrørende indledende investering.

Ved afvikling af Arctic Umiaq Line vil der ikke være behov for finansiering.

Ved uændret drift af Arctic Umiaq Line viser beregninger fra Arctic Umiaq Line, at det vil være usikkert, hvor stort et finansieringsbehov, der vil være.

En modernisering af Arctic Umiaq Line vil kræve en større finansiering på omkring 250-350 mio. kr. Udvikling og modernisering af Arctic Umiaq Line vil forudsætte en investering på 400-600 mio. kr.

Alle tal er fra Arctic Umiaq Line og behæftet med usikkerhed. Derfor er servicekontraktbeløbets størrelse også behæftet med stor usikkerhed.

Nedenstående tabeller har til formål at nuancere de fem scenarier ved at angive fordele og ulemper ved hvert scenarie. Nærværende redegørelse kan benyttes til at overveje, hvilke scenarier, som skal undersøges nærmere.

I tabellerne er der opstillet nogle af de økonomiske fordele og ulemper ved Arctic Umiaq Lines scenarier.

Tabel 3. Fordele og ulemper ved Arctic Umiaq Lines scenarie A

Scenarie A: Afvikling af Arctic Umiaq Line A/S	
Fordele:	<p>Hovedvægten af passagertransport på lange strækninger vil bero på luftpassagertrafik og udnytte kapacitet i luftfarten.</p> <p>Passagererne vil blive samlet på én transportform, hvorved uudnyttet kapacitet bringes i spil og samlet gør ruten mere attraktiv i et kommercielt perspektiv. Tilsvarende vil økonomien i lufthavnene forbedres.</p> <p>Passagererne vil få langt kortere transporttid.</p> <p>Denne løsning vil være i overensstemmelse med anbefalingerne i Transportkommissionens betænkning.</p>
Ulemper:	<p>Den maritime passagerbefordring over længere strækninger vil ikke længere være en mulighed. Dermed bortfalder en befordringsmulighed, der relativt var billigere for borgerne sammenlignet med fly- eller helikopterbefordring.</p> <p>Den maritime passagerbefordring er mindre påvirket af vind og tåge end lufttransport. Det kan derfor argumenteres for, at det samlede trafiksystem vil være mere sårbart, såfremt Arctic Umiaq Line afvikles.</p> <p>Ved en lukning af Arctic Umiaq Line vil man opgive mere end 50 direkte faste arbejdspladser. Dertil vil den afledte beskæftigelse også gå tabt. Der er imidlertid en stor mangel på arbejdskraft, hvorfor det må forventes at de berørte medarbejdere vil kunne opnå anden beskæftigelse.</p>

Tabel 4. Fordele og ulemper ved Arctic Umiaq Lines scenarie B

Scenarie B: Uændret drift af Arctic Umiaq Line A/S	
Fordele:	Dette scenarie opretholder muligheden for befordring til søs på lange strækninger. Beslutningen om at modernisere eller afvikle Arctic Umiaq Line A/S udskydes indtil de nye lufthavne tages i brug. Dermed kan beslutningen om Arctic Umiaq Lines fremtid tages på et mere oplyst grundlag om det marked, som rederiet skal operere i.
Ulemper:	<p>En endelig beslutning om afvikling eller modernisering udskydes nogle år og kan betegnes som en midlertidig løsning.</p> <p>Sarfaq Ittuk er ikke længere et tidssvarende fartøj, hvorfor den midlertidige løsning medfører stigende risici for driftssikkerheden.</p> <p>Skibets fremskredne alder medfører en forventning om stigende driftsudgifter, hvorfor der forventes stigende betaling enten gennem servicekontrakten eller fra de rejsende.</p>

Tabel 5. Fordele og ulemper ved Arctic Umiaq Lines scenarie C

Scenarie C: Modernisering af Arctic Umiaq Line A/S	
Fordele:	<p>Skibet forventes at kunne sejle hurtigere samt give borgerne en langt mere behagelig rejse, da et moderne skib vil have en bedre søgang.</p> <p>De løbende driftsomkostninger vil være mindre som følge af at det forældede kystpassagerskib udskiftes.</p>
Ulemper:	<p>Scenarie C indebærer en begrænset kapacitet til at udnytte den forventede vækst i turismen som følge af de nye atlantlufthavne.</p> <p>Et nyt kystpassagerskib er en stor investering, som Arctic Umiaq Line ikke kan løfte på nuværende tidspunkt. Arctic Umiaq Line foreslår, at Selvstyret betaler for skibet og betaler servicekontrakt. Der er ikke afsat midler hertil i landskassens budget.</p> <p>Den store investering vil kun medføre en begrænset forøgelse i kapaciteten, og det er usandsynligt investeringen vil kunne betale sig, og Arctic Umiaq Line vil fortsat være afhængig af servicekontrakt med Selvstyret.</p> <p>Skibet vil skulle designes til Sarfaq Ittuks behov, hvorefter konstruktionen vil kunne påbegyndes. Leveringstiden forventes at blive relativt lang.</p>

Tabel 6. Fordele og ulemper ved Arctic Umiaq Lines scenarie D

Scenarie D: Udvikling og modernisering af Arctic Umiaq Line A/S	
Fordele:	<p>Kystpassagersejladsen kan fortsætte ind i fremtiden med et moderne, tidssvarende og større skib. Dette scenarie indebærer mulighed for sejlads i døgndrift, hvormed flere destinationer, vil kunne tilknyttes Arctic Umiaq Lines rutenetværk.</p> <p>Skibet forventes at kunne sejle hurtigere samt give borgerne en langt mere behagelig rejse, da et moderne skib vil have en bedre søgang.</p> <p>De løbende driftsomkostninger vil være mindre.</p> <p>Der vil være mulighed for at indrette skibet med faciliteter målrettet den herboende borger.</p> <p>Mulighed for at få en markedsandel i den hastigt voksende krydstogtindustri, og generere indtægter fra turismesegment. Det antages af Arctic Umiaq Line, at en øget indtægt fra turister vil kunne medføre en gradvis reducere af servicekontrakten med henblik på at opnå selv bærende drift. En væsentlig fordel ved dette scenarie er at skibe af denne type allerede produceres og benyttes, hvorfor et andet skib vil kunne erhverves langt hurtigere end i scenarie C.</p>
Ulemper:	<p>Stor investering på minimum 450 mio. kr. som Arctic Umiaq Line ikke kan finansiere selv, og derfor kræver medvirken fra landskassen efter en eller anden model. Der er ikke afsat midler hertil i landskassens budget.</p> <p>Det forventes af Arctic Umiaq Line, at flere borgere vil fravælge Air Greenland til fordel for kystpassagerskibet. Såfremt denne antagelse er korrekt, vil det sandsynligvis medføre ønske fra Air Greenland om genforhandling af servicekontrakter.</p> <p>At satse på skibsbaseret turisme på nuværende tidspunkt er omfattet af betydelig risiko, da forretningsmodellen afviger fra den internationalt baserede krydstogtindustri og konkurrerer derimod.</p> <p>Befordringen bliver afhængig af et udenlandsk kundesegment og det kan begrænse mulighederne for at prioritere herboende borgernes ønsker og behov.</p> <p>Aktiviteten forventes ikke at give større overskud, men vil kræve øget servicekontraktbetaling.</p> <p>Det tilbageværende marked for privat krydstogtvirksomhed vil være mindre. Det vil ikke være gavnligt for private aktører på markedet, hvis de skal konkurrere på ulige vilkår med et offentligt selskab med servicekontrakt.</p>

Tabel 7. Fordele og ulemper ved Arctic Umiaq Lines scenarie E

Scenarie E: Langtidsleje af et eksisterende skib for Arctic Umiaq Line A/S	
Fordele:	<p>Stærkt reduceret investeringsbehov i forhold til køb af et nyt skib. Et "nyt kystpassagerskib" vil kunne anskaffes med relativt kort varsel.</p> <p>Mulighed for at afprøve et større moderne skibs muligheder for at konkurrere med den internationalt baserede krydstogtindustri uden bindinger og uden forudgående risikobetonet investering på minimum 450 mio. kr.</p> <p>Hvis satsningen på krydstogt giver afkast, vil der potentielt være mulighed for gradvis reduktion af servicekontrakten eller kapitalopbygning til indkøb af nyt skib på længere sigt.</p> <p>Udfasning af Sarfaq Ittuk medfører lavere omkostninger til drift og vedligehold af et gammelt skib.</p> <p>Dette er en dynamisk løsningsmodel, hvor der vil mulighed for at forny kystpassagerskibet med forskellige intervaller, såfremt der skulle være ønske herom.</p> <p>Scenarie E vil ifølge Arctic Umiaq Line være den optimale metode til at opbygge erfaring. Man vil ikke kun skabe erfaring indenfor krydstogtindustri, men der vil også være mulighed for at besætningen gradvist kan oplæres og uddannes i betjening af den nye fartøjstype.</p>
Ulemper:	<p>Udgiften for landskassen til servicekontrakter vil umiddelbart være de samme som i scenarie D med køb af nyt skib, men der betales en leje i stedet for at betale for et skib.</p> <p>Som følge af, at skibet allerede vil være designet og produceret i forvejen, vil der skulle indgås en række kompromisser, da det vurderes usandsynligt at finde et eksisterende skib, der passer fuldstændigt til grønlandske behov.</p> <p>Det er højst sandsynligt, at der vil være behov for en indledende investering i omdannelse af skibet til at være isklasseret ligesom det skal indrettes med liggepladser.</p> <p>Det tilbageværende marked for privat krydstogtvirksomhed vil være mindre. Det vil ikke være gavnligt for private aktører på markedet, hvis de skal konkurrere på ulige vilkår med et offentligt selskab med servicekontrakt.</p>

Turisme og den fremtidige kystpassagerbefordring

De forskellige scenarier, som Arctic Umiaq Line A/S har opstillet, hænger tæt sammen med spørgsmålet om, hvordan turismen i landet kan udvikle sig.

En stor del af Arctic Umiaq Line forudsætning for beregningerne er baseret på, at turister bosiddende udenfor landet, skal skabe økonomisk grundlag for en mere moderne passagerbefordring.

Arctic Umiaq Lines A/S betragtninger vedrørende omlægning af kystpassagersejladser til i højere grad at udbyde krydstogtlignende oplevelser til et udenlandsk kundesegment baserer sig i høj grad på den observerede udvikling af krydstogtgæster i Grønland.

I tabel 5 fremgår udviklingen i krydstogtturisme i de grønlandske farvande fra 2015 til 2023. Det fremgår, at markedet for krydstogtgæster er voksende.

Tabel 8. Antal krydstogtpassagerer

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
I alt	25.049	24.244	38.182	45.739	46.633	-	-	43.999	76.477

Kilde: Grønlands Statistik, Statistikbanken

Udover en kraftig udvikling i antallet af krydstogtturister, er der også sket en kraftig vækst i hotelovernatninger. Tabel 6 viser antallet af hotelovernatninger efter nationalitet og tid.

Tabel 7. Antal hotelovernatninger i Grønland fordelt efter gæstens bopæl og tid

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
GRL	121.982	139.301	144.360	139.868	130.875	122.832	154.861	182.526	178.666
DK	50.496	51.817	57.090	54.818	72.246	32.709	54.660	101.954	98.893
Andre lande	95.543	101.330	107.514	106.797	118.550	40.063	66.238	156.750	158.169
Ukendt	1.002	-	10.919	12.617	15.405	11.171	21.388	21.122	22.207

Kilde: Grønlands Statistik, Statistikbanken

Det er almindeligt kendt, at den nuværende turismestruktur ikke aktuelt er gearret til at håndtere den voksende turisme.

Air Greenland har fra vinteren 2024-25 lagt deres fartplaner om, således de bedre vil kunne udnytte deres kapacitet til at skabe samme dags forbindelser til hele landet. Det er Air Greenlands tiltag for at kunne udnytte sin kapacitet samt skabe vækst i hele landet. Det er på baggrund af ovenstående uklart om Grønland som destination risikerer at nå et mætningspunkt for antallet af turister. Dette er en væsentlig faktor som forventes at blive gradvist afdækket i takt med de nye lufthavnes ibrugtagning samt færdiggørelse af Vækst- og Udviklingsanalysen.

Vækst- og udviklingsanalysen forholder sig ikke kun til passagertransport, men også til hotelkapaciteter, havneforhold, lufthavnsforhold og serviceydelser m.m. Data herfra kan ligeledes ligge til grund for beslutninger om at efterkomme de politiske ønsker om at sprede turismen ud over hele landet.

Det er Departementets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt at vente med at træffe beslutning til de nye lufthavne er taget i brug og der derfor er et opdateret datagrundlag.

Behov for ændring af de nuværende økonomiske rammer

Der er i Finansloven for 2024 på hovedkonto 72.20.05 Tilskud til passagerbefordring afsat 198,5 mio. kr. bevillingen afholdes efter sin ordlyd "til dækning af udgifter til betaling for opretholdelse af passagerbefordring i bygder og yderdistrikter på baggrund af servicekontrakter mellem Grønlands Selvstyre og operatører."

Arctic Umiaq Line ser servicekontraktbetaling som forudsætning for modernisering og udvikling af deres operation.

I tabel 4 oplistes den samlede servicekontraktbetaling i Finansloven for 2024. Arctic Umiaq Line A/S har sin nuværende servicekontrakt på 8 mio. kr. i 2024.

Tabel 8. Finansiering af servicekontrakter i Finansloven for 2024

Forventede aktivitetstal	R 2022	FL 2023	FL 2024	BO 2025	BO 2026	BO 2027
	---- 1.000 kr. ----			---- mio. kr. ----		
Qaanaaq	19.344	19.600	19.900	20,2	20,5	20,8
Upernavik	21.762	22.100	22.400	22,8	23,1	23,4
Uummannaq	20.754	21.100	21.400	21,7	22,0	22,4
Disko-bugten, skib	12.822	12.800	12.800	12,8	12,8	12,8
Disko-bugten, helikopter	19.387	19.500	19.800	20,1	20,4	20,7
Midtgrønland, skib	1.837	1.800	1.800	1,8	1,8	1,8
Midtgrønland, helikopter	5.566	2.500	2.500	2,5	2,6	2,6
Sydgrønland, skib	12.382	12.500	12.500	12,5	6,9	6,9
Sydgrønland, helikopter A+	33.249	41.800	44.400	45,0	9,6	9,6
Tasiilaq	18.840	19.100	19.400	19,7	20,0	20,3
Ittoqqortoormiit	9.168	9.300	9.400	9,6	9,7	9,9
Qaanaaq FW	4.634	4.700	4.800	4,8	4,9	5,0
Nerlerit Inaat FW	1.328	2.900	1.900	1,9	1,9	1,9
Arctic Umiaq Line A/S inkl. Qeqertarsuaq	0	7.800	8.000	8,1	7,8	7,7
Nordlandair	8.926	0	1.000	1,1	1,1	1,1
Samlerabat, AG	0	-4.500	-3.500	-3,5	-1,0	-1,0
I alt	190.000	193.000	198.500	201,1	164,1	165,9

Såfremt servicekontraktbetaling til Arctic Umiaq Line A/S skal øges, vil udgifterne i finansloven til servicekontraktbetaling enten skulle omprioriteres eller øges.

Servicekontraktstilskud skal anvendes så effektivt som muligt og i overensstemmelse med principperne for udmøntning af servicekontraktmidler jf. tekstanmærkning til *hovedkonto 72.20.05 Tilskud til passagerbefordring*, som beskrevet ovenfor i afsnittet om Servicekontrakter.

Det er vurderingen, at der leves op til disse principper. Sarfaq Ittuk binder vestkysten sammen for skibsrejsende.

Konklusion

Den kystlange passagersejlsads har eksisteret i årtier, men Arctic Umiaq Line A/S står ved en skillevej.

Kystpassagerskibet Sarfaq Ittuk bliver dyrere og dyrere at holde i drift. Det er selskabets egen vurdering, at der er behov for politisk opbakning til at øge støtten til Arctic Umiaq Line, hvis kystpassagerbefordringen skal opretholdes.

Transportkommissionen nåede i deres betænkning frem til, at der ville være en række konsekvenser ved en lukning af den kystlange passagersejlsads, som ikke nødvendigvis indgår i de driftsøkonomiske betragtninger.

Konsekvenserne er i Transportkommissionens betænkning fra 2011 beskrevet således:

"- Sociale konsekvenser. Som det er fremgået, vil de grupper, der i dag kan opnå rabatter ved sejlads, opleve større transportudgifter ved overgang til flytransport. Det drejer sig om omkring 20 % af de rejsende med skib. Hertil kommer, at der er relativt få billige flybilletter ved den nuværende billetstruktur. Besparelsen ved lukningen af den kystlange passagersejlsads er imidlertid så store, at disse grupper kan kompenseres, hvis dette besluttet politisk.

- Muligheden for med kort varsel at rejse til en række destinationer til lavere priser end til det gældende niveau for flypriser, hvortil kommer, at bagagerestriktioner er større ved flyrejser end ved rejser med skib.

- Det traditionelle og kultur-historiske aspekt samt det sociale element i at sejle mellem byer og bygder på vestkysten vil forsvinde ved en lukning af ruten.

- En række passagerer, der i dag rejser med AUL, vil måske vælge ikke at rejse, hvis den kystlange besejling lukkes. Dette kan begrænse mobiliteten og have afledte effekter i samfundet.

- Ved at gå fra et to-strengt til et en-strengt transportsystem bliver systemet alt andet lige mere sårbart, f.eks. overfor naturfænomener som ved vulkanudbrud m.m. samt ved andre forhold som f.eks. strejker. Det bør dog i denne forbindelse bemærkes, at skibstrafikkens andel af det samlede antal rejser er meget lille, jf. figur 15.2.2, hvorfor transportsystemets sårbarhed overfor naturfænomener m.v. stadig vil være stor. Ved et stop for flytrafikken vil kapaciteten i sejladsen hurtigt fyldes op. Omvendt vil der i krisesituationer være mulighed for sejlads med alle de øvrige skibe og bygdebåde, som findes i Grønland, hvilket vil kunne bidrage med en betydelig transportkapacitet. Dette vil imidlertid gælde både i en situation med og uden den kystlange rute."⁶

Det er Departement for Boliger og Infrastrukturs vurdering at ovenstående fortsat er gældende.

Transportkommissionens entydige konklusion ud fra en driftsøkonomisk betragtning lyder:

"Ud fra de opstillede vurderinger af de driftsøkonomiske konsekvenser, er det imidlertid Transportkommissionens konklusion, at der vil være en driftsøkonomisk gevinst ved at lukke den kystlange rute, så hurtigt som muligt, dvs. efter sæsonen 2010⁷."

Der er således ikke nogen tvivl om at det budgetøkonomisk vil være fordelagtigt at afvikle Arctic Umiaq Line A/S.

⁶ Transportkommissionens betænkning side 353f i den danske version og side 447f i den grønlandske version

⁷ do.

Der er dog en række forhold, som det er nødvendigt at det politisk niveau tager stilling til.

- Står Sarfaq Ittuks samlede bidrag til samfundet mål med omkostningerne i servicekontrakten?
- Ønsker man at Arctic Umiaq Line forsøger at erhverve sig en markedsandel af krydstogtgæsterne?

Hvis ja, skal man forholde sig til om Selvstyret skal investere direkte i et nyt skib til Arctic Umiaq Line eller ønsker man at være lånegarant?

- Hvis nej, vil det være naturligt at forholde sig til om det skal være et generelt princip, at selvstyrejede selskaber hverken skal eller må foretage konkurrerende aktiviteter med private aktører, der allerede tilbyder lignende aktiviteter.
- Hvilket scenarie ønsker man at Arctic Umiaq Line og Selvstyret arbejder videre med på administrativt niveau?

Der er behov for en samlet trafikmodel, der kan vise konsekvenserne af de forskellige scenarier, som Arctic Umiaq Line har beskrevet.

Der mangler at blive udarbejdet beregninger, der kan danne baggrund for investeringer, som Arctic Umiaq Line kan bruge i det videre arbejde. Dette medfører, at eventuelle investeringer på nuværende tidspunkt vil være forbundet med store risici.

Disse beregninger vil til nogen grad kunne foretages, når den faktiske effekt på antallet af turister fra de nye lufthavne er kendt og data herfra indgår i den kommende Vækst- og Udviklingsanalyse.

Formålet med nærværende redegørelse har været at underbygge den politiske proces ved at opstille scenarier, hvor fordele og ulemper kan vejes mod hinanden.

For at kunne efterleve de politiske ambitioner om udvikling på passagertrafikområdet er der behov for at afklare politisk retning. Til at afklare denne retning er der udarbejdet tre spørgsmål, som kan indgå i de videre drøftelser.

Bilagsliste

- Bilag 1 – Indledende investering
- Bilag 2 – Forventet omsætning
- Bilag 3 – Fem scenarier for Arctic Umiac Line A/S
- Bilag 4 – Sejlplan for Arctic Umiac Line A/S i 2024
- Bilag 5 - Air Greenlands rutenetværk



Bilag 1 – Indledende Investering

Scenari e	A – Arctic Umiag Line A/S afvikling	B - Fortsat drift*	C - Ny Sarfaq Iltuk	D - Modernisering
	DKK 0	DKK ?	DKK 250-350 mio.	DKK 400-600 mio.
Forventet levetid af investeringen				
	0 år	3-5 år	30 år	30 år
Løbende vedligehold, drift & finansiering af indledende investering				
Scenari e	A - Arctic Umiag Line A/S afvikling	B - Fortsat drift*	C - Ny Sarfaq Iltuk	D - Modernisering
År 1	-	67,84 mio.	155,32 mio.	185,20 mio.
År 2	-	70,56 mio.	111,15 mio.	152,44 mio.
År 3	-	71,36 mio.	113,14 mio.	154,83 mio.
År 4	-	72,96 mio.	115,24 mio.	157,31 mio.
År 5	-	74,69 mio.	117,45 mio.	167,50 mio.
År 6	-	-	119,78 mio.	162,18 mio.
År 7	-	-	122,24 mio.	165,12 mio.
År 8	-	-	124,84 mio.	168,25 mio.
År 9	-	-	127,60 mio.	171,60 mio.
År 10	-	-	130,54 mio.	185,55 mio.
År 11	-	-	133,66 mio.	178,85 mio.
År 12	-	-	136,99 mio.	182,90 mio.
År 13	-	-	140,55 mio.	187,75 mio.
År 14	-	-	144,37 mio.	193,10 mio.
År 15	-	-	148,49 mio.	211,87 mio.
År 16	-	-	150,87 mio.	180,50 mio.
År 17	-	-	96,37 mio.	123,46 mio.
År 18	-	-	98,45 mio.	123,30 mio.
År 19	-	-	100,59 mio.	129,18 mio.
År 20	-	-	102,79 mio.	139,29 mio.
År 21	-	-	105,07 mio.	135,44 mio.
År 22	-	-	107,43 mio.	135,84 mio.
År 23	-	-	109,86 mio.	142,29 mio.
År 24	-	-	112,37 mio.	143,0 mio.
År 25	-	-	114,96 mio.	159,78 mio.
År 26	-	-	117,64 mio.	150,84 mio.
År 27	-	-	120,40 mio.	157,99 mio.
År 28	-	-	123,25 mio.	159,42 mio.
År 29	-	-	126,20 mio.	166,97 mio.
År 30	-	-	129,25 mio.	178,82 mio.



Bilag 2 – Forventet omsætning

Scenari e	A - Arctic Umiag Line A/S afvikling	B - Fortsat drift*	C - Ny Sarfaq Ittuk	D - Modernisering
År 1	-	56,02 mio.	45,27 mio.	81,48 mio.
År 2	-	56,44 mio.	45,81 mio.	90,92 mio.
År 3	-	56,87 mio.	46,36 mio.	94,98 mio.
År 4	-	57,31 mio.	46,93 mio.	99,15 mio.
År 5	-	57,74 mio.	47,50 mio.	107,73 mio.
År 6	-	-	48,08 mio.	109,73 mio.
År 7	-	-	48,68 mio.	111,79 mio.
År 8	-	-	49,28 mio.	113,89 mio.
År 9	-	-	49,90 mio.	116,03 mio.
År 10	-	-	50,52 mio.	118,22 mio.
År 11	-	-	51,16 mio.	120,47 mio.
År 12	-	-	51,75 mio.	122,76 mio.
År 13	-	-	52,35 mio.	125,10 mio.
År 14	-	-	52,96 mio.	127,50 mio.
År 15	-	-	53,58 mio.	129,95 mio.
År 16	-	-	54,21 mio.	132,46 mio.
År 17	-	-	55,05 mio.	134,82 mio.
År 18	-	-	55,90 mio.	137,23 mio.
År 19	-	-	56,78 mio.	139,69 mio.
År 20	-	-	57,67 mio.	142,20 mio.
År 21	-	-	58,59 mio.	144,77 mio.
År 22	-	-	59,50 mio.	147,37 mio.
År 23	-	-	60,42 mio.	150,03 mio.
År 24	-	-	61,37 mio.	152,75 mio.
År 25	-	-	62,34 mio.	155,53 mio.
År 26	-	-	63,56 mio.	158,35 mio.
År 27	-	-	64,82 mio.	161,23 mio.
År 28	-	-	66,11 mio.	164,17 mio.
År 29	-	-	67,43 mio.	167,18 mio.
År 30	-	-	68,79 mio.	170,24 mio.



Bilag 3 - Fem scenarier for Arctic Umiaq Line A/S

Arctic Umiaq Line A/S arbejder på at udvide sin primære sejlplan fra at være mellem Ilulissat og Qaqortoq til at være mellem Upernavik og Nanortalik. Sejlplanen skal være tiltrækkende for både lokale rejsende, der primært rejser fra A til B i korte strækninger og turisten, der primært rejser i lange strækninger for at opleve bostederne.

Strækningen mellem Nanortalik og Upernavik indeholder 49 aktive bosteder. Af de 49 bosteder anløber Sarfaq Ittuk 18 bosteder i 2024 med sit 14-dages nationale format i højsæsonen, mod 11 bosteder i årene før med sit 7-dages ekspressformat i højsæsonen.

Det er ikke muligt for Sarfaq Ittuk at operere med anløb i døgndrift pga. hviletidsbestemmelser og skibets begrænsede størrelse. En øget skibsstørrelse kan muliggøre en 24/7 operation med anløb i døgndrift med et skiftehold til aften- og nattetimerne.

Denne operationsmodel er en international standard, der endnu ikke har været realiseret i Grønland med et nationalt kystpassagerskib.

Et moderne skib forventes at kunne være i kommerciel drift hele året rundt, i op til fem år ad gangen, før det kræver tørdok services. Det gør, at kystpassagererskibsrejser i vinterperioden kan normaliseres. Derimod kan Sarfaq Ittuk ikke opretholde normal drift i vinterperioden med sin årlige 2,5 måneders serviceperiode.

På baggrund af den løbende dialog der har været mellem Arctic Umiaq Line A/S og hhv. Departementet for Boliger og Infrastruktur og Departementet for Finanser og Skatter, har Arctic Umiaq Line A/S udformet fem scenarier, som synes at være de mest nærliggende at arbejde videre med.

Nedenstående scenarier er valgte og findes at besvare de af Inatsisartut stillede spørgsmål om muligheder for den fremtidige passagerbefordring til søs efter 2025. De fem scenarier falder indenfor fem kategorier:

- 1) stop,
- 2) fortsæt,
- 3) modernisering,
- 4) udvikling og modernisering og
- 5) alternativ til investering (leje).

Disse scenarier dækker i grove træk samtlige muligheder. Scenarierne dækker bredt over spektret af muligheder og er samtidigt specifikke nok til, at man kan arbejde med estimerede budgettal, der afspejler en relevans og tilknytning til en mulig virkelighed.

- **Scenarie A:** Afvikling af Arctic Umiaq Line A/S.
- **Scenarie B:** Uændret drift af Arctic Umiaq Line A/S.
- **Scenarie C:** 1:1 modernisering af Arctic Umiaq Line A/S.
- **Scenarie D:** Investering i nyt skib som led i Udvikling og Modernisering af Arctic Umiaq Line A/S.
- **Scenarie E:** Langtidsleje af et eksisterende skib før Udvikling af Arctic Umiaq Line A/S.

Scenarie A: Afvikling af Arctic Umiaq Line A/S

Hvis Arctic Umiaq Line A/S ikke betragtes som kritisk infrastruktur, sikrer Scenarie A en fuldstændig lukning og afvikling af Arctic Umiaq Line A/S. Formålet med afviklingen

er at fjerne byrderne, som Arctic Umiaq A/S oplever grundet et forældet skib. Selskabet skal i givet fald afvikles på et velovervejet og planlagt grundlag. Alle beløb neden for er Arctic Umiaq Line A/S' estimater.

Scenarie A oversigt

Investering:	0 kr.
Servicekontrakt:	8-15 mio. kr. årligt.
Driftsperiode:	2024 – 2025

Skulle man vælge at gå med det scenarie, der sikrer en fuldstændig lukning og afvikling af Arctic Umiaq Line A/S, vil det medføre en række konsekvenser. Formålet med dette scenarie er at eliminere de økonomiske byrder og det administrative ressourcekrav, der medfølger at drive Arctic Umiaq Line A/S.

- Den pålidelige og billigere overnatningsbaserede rejseform med stor passagerkapacitet i landet vil de facto lykkes.
- Interregional befordring vil kun være mulig med transportformer med lav kapacitet (såsom mindre både, helikoptere eller Dash-8).
- Sekventiel destinationstransport langs kysten vil bortfalde og A-B vil være dominerende.
- Landbaseret overnatningsturisme vil være eneste mulighed med grønlandsk islæt.
- Tab af mindst 50 arbejdspladser.
- Pengestrømme mellem Nanortalik og Upernavik på ca. 50 mio. kr. bortfalder.
- Ved udfordringer med vejr vil alle andre transportformer mellem bosteder være underlagt disse udfordringer.
- Mulighed for nødovernatningskapacitet ved særlige begivenheder, hændelser og nødstilfælde bortfalder.

Scenarie B: Uændret drift af Arctic Umiaq Line A/S

I dette scenarie ønsker Selvstyret at opretholde Sarfaq Ittuk. Scenarie B forbereder sig på de værste tænkelige situationer med pludselige totalstop, som kan opstå på forskellige måder. Dertil kommer en markant forhøjet servicekontrakt for at reducere de betydeligt stigende risici. Scenarie B kan med en forhøjet servicekontrakt sandsynligvis opretholdes til år 2029, hvorefter Arctic Umiaq Line A/S igen vil stå overfor valget mellem scenarie A eller C/D/E. Alle beløb neden for er Arctic Umiaq Line A/S' estimater.

Scenarie B oversigt

Investering:	20 mio. kr. i tørdok, 2026
Servicekontrakt:	15 mio. kr. årligt
Driftsperiode:	2025 – 2029

Et scenarie med en uændret drift af Arctic Umiaq Line A/S indebærer, at man holder fast i det materiel, man har i dag (Sarfaq Ittuk), og at man fastholder den "klassiske forretningsmodel". Formålet med denne model er risikominimering og at mindske behovet for ændringer i driften og de medfølgende effekter på økonomi og investeringer.

Tidshorizonten for hvor længe dette scenarie kan holdes i spil er afhængigt af, hvor risikovilligt man driftsmæssigt er villig til at være. Tidshorizonten for dette scenarie må generelt anses for at være relativt kortsigtet. En vurdering fra Sarfaq Ittuks skibsledelse og Royal Arctic Line A/S' driftsafdeling er, at Sarfaq Ittuk forsvarligt ville kunne holdes i operation frem til og med 2029. For at det kan lade sig gøre, skal de rette investeringer foretages, hvad angår vedligehold og nødvendige komponentudskiftninger. Konsekvenserne af denne fremgangsmåde vil i hovedtræk være følgende:

- Signifikant stigende omkostninger over tid grundet et allerede eksisterende vedligeholdelsesmæssigt efterslæb.
- Signifikant stigende risici for driftssikkerheden over tid.
- Minimale muligheder for at udvikle forretningen og dermed også for at dække faktiske omkostninger.
- Signifikant stigende risici for et totalstop af materialet.

Scenarie C: 1:1 Modernisering af Arctic Umiag Line A/S

Hvis Arctic Umiag Line A/S betragtes som kritisk infrastruktur, sikrer Scenarie C en modernisering af selskabet via anskaffelse af et nybygget skib tilsvarende Sarfaq Ittuks; ca. 70 meter længde, uden døgnoperation og minimeret kapacitet til turisten og uden et hotel/centerskibsfunktion for bostederne under et ophold. Alle beløb neden for er Arctic Umiag Line A/S' estimater.

Scenarie C oversigt

Investering:	350-450 mio. kr.
Servicekontrakt:	35 mio. kr. årligt
Driftsperiode:	2027 – 2052

Scenariet med en 1:1 modernisering af Arctic Umiag Line A/S indebærer, at man anskaffer sig et nybygget skib med ca. samme størrelse som Sarfaq Ittuk. Rationalet bag denne løsning er at fortsætte forretningen i samme form som i dag, men med moderne og driftssikkert materiel, hvor driftsomkostningerne i højere grad er kendt langt ud i fremtiden, og de driftsrelaterede risici er minimeret.

Udfordringen ved denne model ligger primært i følgende punkter:

- Forretningen og kundegrundlaget kan ikke udvides (tilsvarende scenarie A).
- Risici og betydelige omkostninger ifm. modning af projektet i form af bl.a.
 - Budgetteringsfase.
 - Designfase.
 - Indkøbs- og kontraktfase.
 - Konstruktionsfase.
 - Endelig klargøringsfase.

Alle faser er er behæftet med mulighed for fejlvurderinger og medfølgende konsekvenser.

Scenarie D: Udvikling og Modernisering af Arctic Umiag Line A/S

Scenarie D sikrer en volumeudvikling og modernisering af selskabet via anskaffelse af et nybygget skib med en ca. 100+ meters længde, med døgnoperation og øget kapacitet til turisten og et hotel/centerskibsfunktion for bostederne under et ophold. Alle beløb neden for er Arctic Umiag Line A/S' estimater.

Scenarie D oversigt

Investering:	450-550 mio. kr.
Servicekontrakt:	45 mio. kr. årligt med gradvis reduktion mod 0 kr. afhængigt af modningen
Driftsperiode:	2027 – 2052

Scenariet, der indebærer den foreslåede udvikling og modernisering af Arctic Umiag Line A/S, er baseret på erhvervelsen af et nyt skib, enten til at overtage den primære drift fra Sarfaq Ittuk eller som erstatning af Sarfaq Ittuk. I dette scenarie vil det være nærliggende at lade skibets ejerskab ligge hos Selvstyret.

De største udfordringer i denne model omfatter blandt andet (men er ikke nødvendigvis begrænset til):

- Stor indledende investering.
- Indsats for at gå fra udelukkende lokal til lokal og global udbyder af befording.

- Turismemålgruppen er relativt ukendt i grønlandsk kontekst.

Der er til gengæld forbundet en række faktorer med et nyt skib, som udgør mulighederne, der skal udnyttes:

- Større andel af forbrugsvillige passagerer med til finansiering af driften.
- Døgndrift med mulighed for tilføjelse af mindre og unikke destinationer.
- Skibet kan sejle 365 dage om året, kun afbrudt af servicedokninger.
- Skal kun til servicedokninger hvert fem år.
- Markant løft i selve sejloplevelsen for alle ombord i forhold til Sarfaq Ittuk.
- Potentielt et løft i kapaciteten for både den lokale rejsende og turisten.
- Inklusion af flere og mere isolerede unikke anløb i hele landet.
- Faciliteter ombord til formål der er rettet mod den lokale borger.
- Tilpasning af rammerne til formålet.
- Større effekt på det nationale turistmarked uden øget pres på hoteller.
- Faktiske markedsandele i de 76.744 krydstogtpassagerer i Grønland (tal fra Grønlands statistik 2023).
- Bevist koncept, jf. Hurtigruten og Havila langs Norges kyst.
- Direkte understøttelse af den nationale turismestrategi.

Nogle af de største fordele ved tilgangen i dette scenarie er:

- Skibet, der vil kunne erhverves, er eksisterende enten i drift, under byg eller som færdigt design.
- Designfasen elimineres, hvilket giver en markant hurtigere responstid fra beslutning til handling.

Byggefasen elimineres helt eller mestendels, hvilket sikrer en markant mindre risikobetonet proces.

Scenarie E: Langtidsleje af et eksisterende skib før Udviklingen af Arctic Umiag Line A/S

Scenarie E sikrer udviklingsarbejdet tid og grundlæggende erfaringer. Samtidigt giver det Grønlands Selvstyre tid til at observere og evaluere effekten af infrastrukturen med et ca. 100 meter langt skib. Scenarie E udskyder investeringen i et nybygget skib. Scenariet har samme servicekontraktbehov som scenarie D.

Scenarie E

Est. investering:	0 kr.
Est. servicekontrakt:	45 mio. kr. årligt
Est. driftsperiode:	2026 – 2031/35

Scenariet, hvor der indchartres et skib af den ønskede type og størrelse for en mellemlang periode på mellem 5 og 10 år, inden der indsættes et nyt i drift, giver en række fordele, som alle kommer hovedejeren til gode. Få ulemper ved dette eksisterer, når man ser på det større billede og over en længere periode. I dette scenarie kan det dog blive en udfordring at finde et passende og tilgængeligt skib, som ejeren vil chartre på ønskede vilkår.

Der er til gengæld forbundet en række faktorer med et nyt skib, som udgør mulighederne, der skal udnyttes. Ud over stort set de samme, som gør sig gældende for scenarie D, kan fremhæves:

- En indkørings- eller mellemfase, hvor forretningsmodel og drift kan gennemføres med minimum af bindingsmæssige konsekvenser.
- Crewmæssig overgangsfase hvor oplæring og uddannelse vil kunne udrulles gradvist.

Nogle af de største fordele ved tilgangen i dette scenarie er:

- Minimal indledningsvis investering.
- Risikoenlig anskaffelse af nyt skib.
- Optimale forhold for erfaringsdannelse og forretningsudvikling.
- Maksimal klarhed omkring ønsker til endeligt nyt skib.
- Mulighed for at forlænge tidsperioden for modellen ved behov.

Byggefasen udskydes og underlægges rolige og tålmodige rammer, hvilket sikrer en markant mindre risikobetonet proces.

Arctic Umiaq Line A/S anbefaling

Arctic Umiaq Line A/S' ledelse anbefaler scenarierne i følgende rækkefølge. Rækkefølgen er opstillet ud fra præmissen om, at Arctic Umiaq Line A/S betragtes som kritisk infrastruktur, samt at Selvstyret er investeringsvillige og tilbyder en tidssvarende servicekontrakt. Rækkefølgen er: Først starter scenarie B (uændret drift). Herefter arbejdes der videre med scenarie E (langtidsleje af eksisterende skib). Når scenarie E er påbegyndt, og det lejet skib er i drift, kan scenarie C (1:1 modernisering af Arctic Umiaq Line A/S) eller D (udvikling og modernisering af Arctic Umiaq Line A/S) påbegyndes. Når scenarie C eller D er fuldt etableret, stopper scenarie E. Situationen vil derfor tage nedenstående form:

En parallel opstilling kan ifølge Arctic Umiaq Line A/S opstilles som følgende:

Scenarie B starter

- 2024: Arctic Umiaq Line A/S identificerer et eksisterende skib for langtidsleje
 - Høj sandsynlighed for et behov for investering til isklasse + liggepladser
 - Langtidslejen indgås, en ny sejlplan med 24/7 operation og salg åbnes

Scenarie E starter

- 2025: Skibet renoveres for at imødekomme Arctic Umiaq Line A/S' betingelser
- 2025: Arctic Umiaq Line A/S øger sin besætning og medarbejdere
- 2026: Et indlejet skib erstatter Sarfaq Ittuk fra Q1, 2026

Scenarie B slutter

- Sarfaq Ittuk overgår til en servicefunktion som et hotelskib/charterskib
- Sarfaq Ittuk assisterer i højsæsonen som skib nr. to
- Indstilling om Sarfaq Ittuk sættes til salg eller ikke
- 2028: Ny redegørelse for kystpassagersejladser fra lejeperiodens erfaringer
- 2029: Igangsættelse af Scenarie D (eller C), efter redegørelsen og behandlingen
- 2030: Anskaffelsen af et nybyg igangsættes

Scenarie D/C starter

- 2032: Nybygget eget skib erstatter det indlejede skib i Q1, 2032

Scenarie E slutter

- 2037: 1/3 Fem-årig checkpoint, reduktion af servicekontrakt
- 2042: 2/3 Fem-årig checkpoint, reduktion af servicekontrakt
- 2047: 3/3 Fem-årig checkpoint, servicekontrakten ophører
 - Skibsfinansieringen afsluttes og skibet opererer selvstående
 - Skibet forventes at operere til år 2062, før svært vedligehold starter

AUL Sejlplan: 1. Juni, 2024 - 19. Oktober, 2024 (20 uger = 10 rotationer)

N/S	Destination	Ankomst	PT	Afgang	Uge dag	CN
↓	Nuuk (Service stop)	08:00	09:00	17:00	Lørdag	0
↓	Nuuk Full Fjord System (Sightseeing)				Søndag	1
↓	Nuuk	18:00	03:00	21:00	Søndag	1
↓	Qeqertarsuatsiaat	06:00	00:15	06:15	Mandag	2
↓	Paamiut	14:00	01:30	15:30	Mandag	2
↓	Arsuk	23:00	00:15	23:15	Mandag	2
↓	Narsaq	08:00	01:30	09:30	Tirsdag	3
↓	Qaqortoq	11:30	02:30	14:00	Tirsdag	3
↻	Nanortalik	20:00	03:00	23:00	Tirsdag	3
↑	Qaqortoq	07:00	03:00	10:00	Onsdag	4
↑	Narsaq	12:00	03:30	15:30	Onsdag	4
↑	Qaqortoq	17:30	03:30	21:00	Onsdag	4
↑	Arsuk	06:00	00:15	06:15	Torsdag	5
↑	Paamiut	13:00	01:30	14:30	Torsdag	5
↑	Qeqertarsuatsiaat	22:15	00:15	22:30	Torsdag	5
↑	Nuuk (Service stop)	07:30	13:30	21:00	Fredag	6
↑	Maniitsoq	07:00	03:30	10:30	Lørdag	7
↑	Kangaamiut	14:00	00:15	14:15	Lørdag	7
↑	Itilleq	19:15	00:15	19:30	Lørdag	7
↑	Sisimiut	22:00			Lørdag	7
↑	Sisimiut			10:30	Søndag	8
↑	Attu	16:30	00:15	16:45	Søndag	8
↑	Kangaatsiaq	19:15	00:15	19:30	Søndag	8
↑	Aasiaat	23:00	00:30	23:30	Søndag	8
↑	Ilulissat	06:30	03:00	09:30	Mandag	9
↑	Qeqertarsuaq	14:30	00:30	15:00	Mandag	9
↑	Ilulissat	20:00	01:00	21:00	Mandag	9
↻	Uummannaq	13:00	06:00	19:00	Tirsdag	10
↓	Ilulissat	11:00	09:15	20:15	Onsdag	11
↓	Qasigiannugit	22:30	00:30	23:00	Onsdag	11
↓	Qeqertarsuaq	07:00	03:30	10:30	Torsdag	12
↓	Aasiaat	14:00	02:30	16:30	Torsdag	12
↓	Kangaatsiaq	20:00	00:15	20:15	Torsdag	12
↓	Attu	22:45	00:15	23:00	Torsdag	12
↓	Sisimiut	06:30	03:30	10:00	Fredag	13
↓	Itilleq	12:30	00:15	12:45	Fredag	13
↓	Kangaamiut	17:45	00:15	18:00	Fredag	13
↓	Maniitsoq	21:30	01:00	22:30	Fredag	13
↓	Nuuk (Service stop)	07:30	09:30	17:00	Lørdag	14

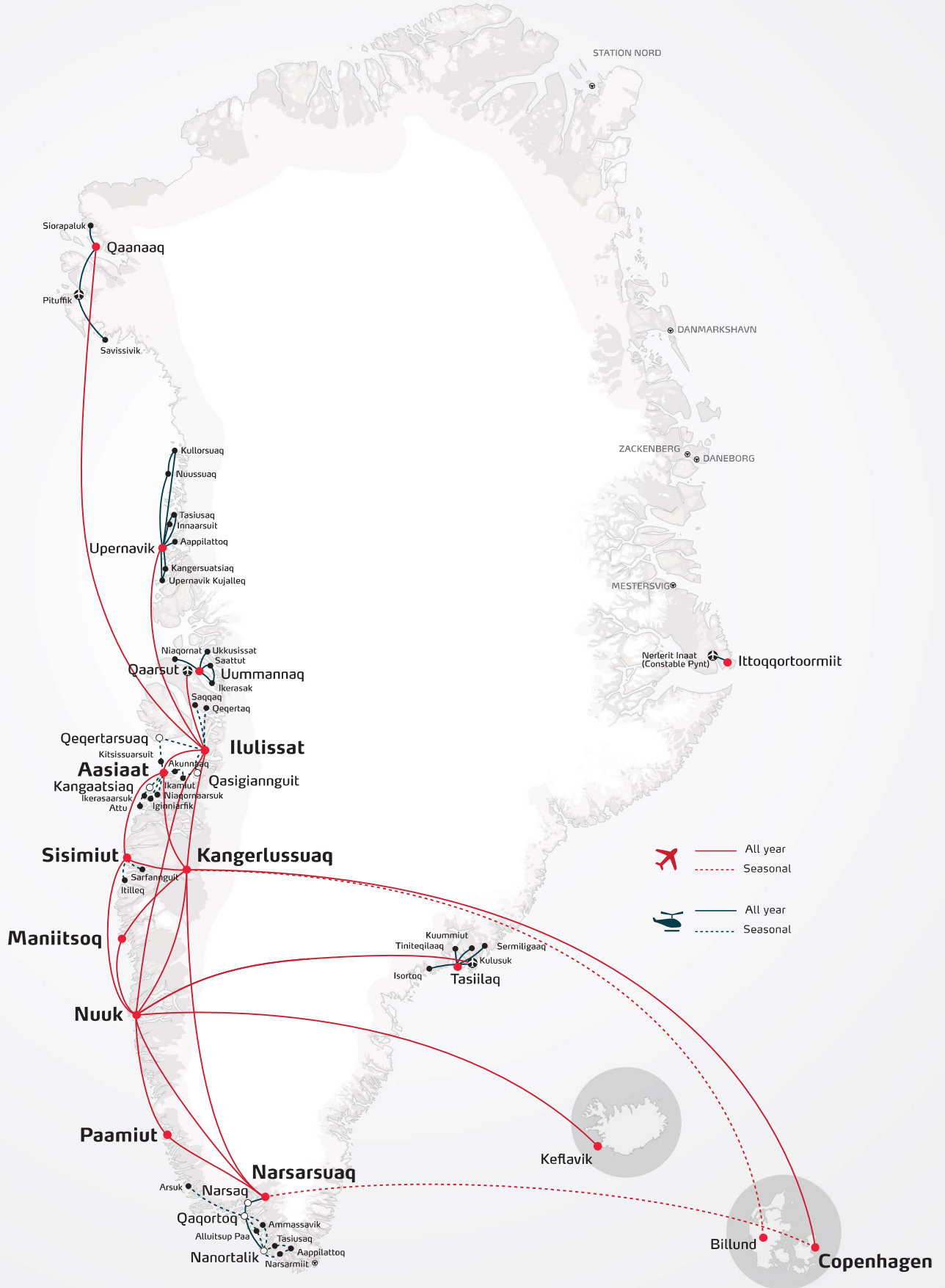


air greenland

Timmisartuussinermi aqqutit (januaari – marsi) 2024

Rutenetværk (januar – marts) 2024

Route network (January – March) 2024





air greenland

Timmisartuussinermi aqqutit (juuni – oktobari) 2024

Rutenetværk (juni – oktober) 2024

Route network (June – October) 2024

