



Medlem af Inatsisartut, Per Berthelsen, Siumut

-HER

## **Besvarelse af § 37-spørgsmål vedrørende konsekvenserne for Air Greenland af øget konkurrence fra Air Iceland**

24. april 2012  
Sagsnr. 2012-064622  
Dok. Nr. 889410

Postboks 909  
3900 Nuuk  
Tlf. (+299) 34 50 00  
Fax (+299) 34 54 10  
E-mail: [iaan@nanoq.gl](mailto:iaan@nanoq.gl)  
[www.nanoq.gl](http://www.nanoq.gl)

Jeg vil gerne takke medlem af Inatsisartut, Per Berthelsen, for spørgsmålene vedrørende konsekvenserne for Air Greenland af øget konkurrence fra Air Iceland.

Dine spørgsmål er besvaret i kronologisk rækkefølge nedenfor.

Indledningsvis skal jeg gøre opmærksom på, at Air Greenland er et aktieselskab, der ejes af den danske stat, Grønlands Selvstyre og SAS. Air Greenlands økonomiske dispositioner og forretningsstrategier er dermed ikke underlagt Naalakkersuisuts ansvar eller direkte indflydelse.

Jeg kan derfor kun besvare dine spørgsmål på et meget overordnet niveau. Ønsker du mere uddybende svar, må du henvende dig til Air Greenland.

### **1. Hvilke økonomiske konsekvenser vil det have for Air Greenland, når Air Iceland øger sin markedsandel på at flyve til og fra Grønland her til foråret?**

Naalakkersuisut er opmærksom på, at øget konkurrence fra eksempelvis Air Iceland kan få negative økonomiske konsekvenser for Air Greenland pga. tab af markedsandele. Dette vil potentielt kunne medføre nedskæringer i selskabets aktiviteter og dermed tab af arbejdspladser og indtægter.

Det er dog Naalakkersuisuts opfattelse, at Air Greenland hidtil har formået løbende at omstille sig og derved bibeholdt et robust økonomisk fundament på trods af ændringer i markedsvilkårene.

### **2. Hvorledes vil Air Greenland søge at dække sit omsætningstab ind, såfremt Air Icelands øgede markedsandele får en negativ økonomisk effekt for Air Greenland?**

Air Greenlands omsætning bygger både på flyvning på servicekontrakter, på kommercielle ruter og charter m.m. Samtidig med at selskabet de senere år har oplevet en stigende konkurrence på enkelte kommercielle ruter, har der også været en stigende efterspørgsel efter selskabets serviceydelser fra eksempelvis råstofbranchen.

Det er som allerede nævnt Naalakkersuisuts opfattelse, at Air Greenland hidtil har formået løbende at omstille sig og derved har bibeholdt et robust økonomisk fundament på trods af ændringer i markedsvilkårene.

Hvorledes Air Greenland konkret vil dække et eventuelt tab ind, må dog være op til selskabet.

### **3. Hvilken betydning får det for rejsende i Grønland på kortere og længere sigt, såfremt Air Greenland taber markedsandel og dermed omsætning?**

Det er Naalakkersuisuts opfattelse, at Air Icelands øgede aktivitet i Grønland hidtil har været til fordel for rejsende til og fra Grønland i form af flere ruter, højere frekvenser og lavere priser.

Naalakkersuisut er således tilhængere af, at flere operatører har mulighed for at konkurrere på luftfartsområdet i Grønland, så længe disse selskaber så vidt muligt er underlagt de samme regler og vilkår. Forholdene i Grønland betinger dog, at det kun er nogle luftfartsruter, som giver grundlag for, at fri konkurrence vil kunne være til fordel for kunder og operatører. På andre ruter er passagergrundlaget for begrænset til, at flere selskaber med fordel kan operere samtidigt. Her vil konkurrence på sigt kunne give sig udslag i suboptimal drift for begge/alle operatører, hvilket vil kunne betyde forringet service og højere priser for kunderne.

Det er Naalakkersuisuts opfattelse, at Air Greenlands konkurrence fra Air Iceland sker på de kommercielle ruter, hvor konkurrence er til gavn for brugerne. Desuden har erfaringerne hidtil vist, at Air Icelands ruter har åbnet adgang til et andet marked, end Air Greenlands flyvninger traditionelt har kunnet. Derved har Air Icelands flyvninger være med til at bringe flere passagerer til Grønland frem for blot at skabe konkurrence om det eksisterende kundegrundlag.

Naalakkersuisut er dog opmærksom på, at øget konkurrence potentielt kan få negative konsekvenser for rejsende i Grønland. Air Greenland flyver således i dag på en række indenrigsruter, som i varierende grad er økonomisk rentable. Dette kan blandt andet lade sig gøre, fordi Air Greenland i dag har et sammenhængende rutenetværk, hvor visse strækninger opnår en god service, fordi de kan sambeflyves med andre og mere efterspurgte destinationer. Derved kan flere byer, på trods af et begrænset passagergrundlag, serviceres med regelmæssig beflyvning, uden at det behøver at ske på en servicekontrakt.

Naalakkersuisut er vidende om, at tab af markedsandele på ruter med et stort passagergrundlag vil kunne have negativ betydning for Air Greenlands mulighed for at opretholde den nuværende beflyvning på de mindre økonomisk attraktive ruter. Dette vil enten betyde forringet service for borgerne i form af højere priser og lavere frekvenser, eller øgede udgifter for Landskassen, hvis disse ruter i stedet skal beflyves på servicekontrakter.

På ovenstående baggrund følger Naalakkersuisut udviklingen i luftfarten i Grønland nært og er til stadighed opmærksom på, om der sker ændringer i vilkår, som kan medfører serviceforringelser for borgerne eller virke hindrende for landets udvikling.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen