



Til:
Kristian Jeremiasen (S)
-HER

Besvarelse af §37-spørgsmål om Air Iceland

25. feb 2011
Sagsnr. 2011-046493
Dok. Nr. 572353

Tak for dine spørgsmål som lød:

Postboks 1037
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 32 46 14
E-mail: oed@nanoq.gl
www.nanoq.gl

1. **Hvor meget koster aftalen med Air Iceland for Landskassen?**
2. **Hvor længe vil aftalen virke?**
3. **Vil aftalen også gælde for almindelige ikke embedsmænd?**
4. **Vil der være afskedigelser i Air Greenland som konsekvens af aftalen og efterfølgende reduceret opgave for Air Greenland?**
5. **Hvor stor en størrelse kommer Air Greenland til at miste i indtægter?**
6. **Vil flybilletpriserne stige for flyrejser internt Grønland?**
7. **Er der planer for at reducere priserne for flyrejser ud af Grønland for ikke embedsmænd også?**
8. **Finder Naalakkersuisut det ikke bekymrende, at den kapital der siver ud af landet vil blive øget i kraft af aftalens indgåelse?**

1: Ved uændrede rejsemønstre sparer aftalen med Air Iceland Landskassen penge, da man vil spare penge på de rejser man i forvejen foretager via Island.

Ved ændrede rejsemønstre, kan den samlede betydning for Landskassen ikke forudsiges, da der er for mange samfundsøkonomiske faktorer i spil. Derudover er betydning for Landskassen også afhængig af henholdsvis Air Greenlands og Mittarfeqarfiits tilpasning til den ændrede konkurrencesituation ved Air Icelands ruter til og fra Grønland, samt eventuelt kommende ruter fra andre udbydere.

Det vurderes at indkøbsaftalen med Air Iceland som udgangspunkt har mindre betydning for den samfundsøkonomiske situation på området herunder for Mittarfeqarfiit, der indgår i Landskassens regnskab som en nettostyret virksomhed.

Det må antages, at de indgåede indkøbsaftaler vil bidrage til, at flere passagerer end hidtil vil benytte ruten via Island. Dette vil kunne medføre tab for Mittarfeqarfiit som følge af mistede passagerafgifter i forbindelse med mellemlandinger. Det er således anslået af Mittarfeqarfiit, at lufthavnsvæsenet vil have følgende nedgang i omsætningen på passagerafgifter (opgjort i DDK), når der flyves over Island:

Antal pax over Island	1.000	2.000	5.000	10.000
Tab – vinterafgifter	522.080	1.044.160	2.610.400	5.220.800
Tab – sommerafgifter	744.640	1.489.280	3.723.200	7.446.400

Bemærk at omsætningsnedgangen vil være i intervallet mellem vinterafgifter og sommerafgifter, da afgiftsniveauet varierer afhængigt af om der rejses i vinter- eller i sommerhalvåret.

Ovenstående omsætningstab forudsætter, at antallet af rejsende holdes stabilt på det nuværende niveau. En omsætningsnedgang for Mittarfeqarfiit vil medføre et behov for øget tilskud til drift og vedligeholdelse, alternativt skal Mittarfeqarfiits omkostnings- og/eller indtægtsniveau tilpasses.

Det må forudsættes at større konkurrence på ruter over Atlanten med deraf faldende priser, vil medføre flere tilrejsende til Grønland. Dette vil have en positiv samfundsøkonomisk effekt på bl.a. turismeerhvervet såvel som øvrige erhverv i Grønland herunder Mittarfeqarfiit. Dette skal også ses i sammenhæng med det forventede øgede behov som følge af vækst i råstofsektoren.

Når dette er sagt, skal det tilføjes, at de samfundsøkonomiske effekter er en effekt af liberaliseringen af luftfartsområdet, der de seneste år har indebåret godkendelse af andre luftfartsselskabers beflyvning af Grønland efter konkret ansøgning. Selvstyrets indkøbsaftale med Air Iceland anses derfor som ubetydelig for den samlede samfundsøkonomiske udvikling i forhold til luftfartsområdet.

2: Aftalen er fortløbende uden opsigelsesdato.

3: Ja, indkøbsaftalen kan benyttes til de rejser som Selvstyret betaler for. Dette omfatter udover rejser for embedsmænd, at politikere, uddannelsessøgende, patienter m.v. vil kunne benytte aftalen.

4 og 5: Det vurderes ikke, at indkøbsaftalen i sig selv vil have betydning for Air Greenland, herunder personalesammensætningen. Det må antages, at den generelle udvikling på luftfartsmarkedet med flere udbydere vil have betydning for Air Greenland.

Air Greenland har opstillet følgende model, som belyser selskabets omsætningstab (opgjort i DDK) ved flyvning til Danmark over Island tur/retur med andet selskab end Air Greenland:

Antal pax over Island	1.000	2.000	5.000	10.000
Omsætningstab for AG	8.335.986	16.671.972	41.679.931	83.359.862

Det er vigtigt her at understrege, at de nævnte tal alene omfatter et potentielt omsætningstab, og tallene er dermed ikke lig det reelle tab på bundlinjen for selskabet.

6: Dette kan ikke forudsiges præcist. Indkøbsaftalen vurderes ikke at have større betydning for dette forhold.

Den nuværende prisdannelse for Air Greenland, er resultatet af en vis krydssubsidiering mellem de kommercielle ruter, således at noget af Air Greenlands indtjening på de mere profitable ruter (eksempelvis mellem Nuuk og Kangerlussuaq) overføres til de mindre profitable ruter (eksempelvis mellem Nuuk og Paamiut).

En af konsekvenserne ved et fuldt liberaliseret marked, hvor flere operatører potentielt konkurrerer om den samme passagermængde, er, at en kryds subsidiering som vi ser den i dag, ikke længere vil være mulig. Det betyder, at der vil være flere ruter, hvor det nuværende prisniveau sænkes, men også, at flere destinationer enten vil opleve en prisstigning og/eller en nedgang i frekvenser, som naturligt vil afspejle efterspørgslen på de pågældende ruter. En konsekvens kan være, at Landskassen må indgå servicekontrakter for flere destinationer, end det er tilfældet i dag, for at sikre et rimeligt prisniveau samt et acceptabelt antal flyafgange.

Dette er ikke i sig selv en dårlig udvikling. Det er blot vigtigt at holde sig denne mulige udvikling for øje. Det er dog meget mere reelt at beslutningerne om servicekontrakter foregår ved åbenhed via tilskud på finansloven end at bestyrelserne i selskaberne træffer disse beslutninger og krydssubsidierer indtjeningen på de kommercielle ruter til de ikke kommercielle ruter.

Priserne på de ruter, som er omfattet af servicekontrakter (primært distriktsbeflyvningen), vil under alle omstændigheder ikke blive berørt af denne aftale, da hver servicekontrakt er finansieret direkte af Landskassen.

7: Naalakkersuisut kan som udgangspunkt kun indgå indkøbsaftaler på vegne af Selvstyret. Dette medfører som tidligere nævnt, at rejser der er finansieret af Selvstyret er omfattet af den indgåede indkøbsaftale dvs. rejser der foretages af embedsmænd, politikere, studerende, patienter m.v.

8: Nej, formålet med indkøbsaftalen har været at mindske omkostninger ved at Selvstyret benytter sig af indkøbsaftalen. Air Iceland har også inden aftalens indgåelse været brugt til rejser i Selvstyrets regi. At mindske de samlede omkostninger til rejser anses derfor at skabe et bedre grundlag for en større økonomisk selvformåenhed.

Med venlig hilsen

Palle Christiansen