

Fly- og skibstrafik i Vestnorden, hvorfra og hvorhen?

Analyse og prognose

Jón Þorvaldur Heiðarsson

Hjalti Jóhannesson

ANP 2004:774

Fly- og skibstrafik i Vestnorden, hvorfra og hvorhen?

Analyse og prognose

ANP 2004:774

© Nordisk Ministerråd, København 2004

ISBN 92-893-1070-7

Nordisk Ministerråd

Store Strandstræde 18
DK-1255 København K
Telefon (+45) 3396 0200
Telefax (+45) 3396 0202

Nordisk Råd

Store Strandstræde 18
DK-1255 København K
Telefon (+45) 3396 0400
Telefax (+45) 3311 1870

www.norden.org

Det nordiske transportsamarbejde

Det nordiske samarbejde om transportspørgsmål omfatter infrastrukturelle spørgsmål, trafiksikkerhed, forskning, samordning om det bredere internationale samarbejde og om udviklingen i Nordens nærområder. Samarbejdet ledes af transport- og trafiksikkerhedsministrene med embedsmandskomiteen for transportspørgsmål som forberedende organ.

Nordisk Ministerråd

blev oprettet i 1971 som samarbejdsorgan mellem de nordiske landes regeringer. Ministerrådet fremlægger forslag til Nordisk Råds sessioner, viderefører rådets rekommandationer, rapporterer til Nordisk Råd om samarbejdets resultater og leder arbejdet inden for de forskellige emneområder. Samarbejdet koordineres af samarbejdsministrene, der er udpeget af det enkelte lands regering. Ministerrådet træder sammen i forskellige sammensætninger - afhængigt af hvilke spørgsmål, der skal behandles.

Nordisk Råd

blev oprettet i 1952 som et samarbejdsorgan mellem de folkevalgte forsamlinger og regeringer i Danmark, Island, Norge og Sverige. Finland indtrådte i 1955. Færøernes, Grønlands og Ålands delegationer indgår i henholdsvis Danmarks Riges og Finlands delegationer. Rådet består af 87 medlemmer. Nordisk Råd er initiativtagende og rådgivende og har kontrollerende opgaver i det nordiske samarbejde. Nordisk Råds organer er plenarforsamlingen, præsidiet og udvalgene.

Indhold

1.	Indledning	11
1.1	Baggrund	11
1.2	Lande i Vestnorden i nøddeskal	12
1.2.1	Island	13
1.2.2	Færøerne	13
1.2.3	Grønland	13
1.2.4	Nationalprodukt pr. indbygger	14
2.	Data og metoder	15
3.	Handel mellem lande i Vestnorden	17
4.	Antal passagerer til lande i Vestnorden 1994-2003	21
4.1	Passagerer mellem lande i Vestnorden 1994-2003	21
4.1.1	Antal passagerer mellem Færøerne og Island	21
4.1.2	Antal passagerer mellem Grønland og Island	22
4.2	Antal passagerer til de vestnordiske lande 1994-2003	23
4.2.1	Antal passagerer til Island	23
4.2.2	Antal passagerer til Færøerne	24
4.2.3	Antal passagerer til Grønland	25
4.2.4	Antal passagerer til lande i Vestnorden i forhold til antal indbyggere	26
4.2.5	Stigning i persontrafik til lande i Vestnorden	27
5.	Flytrafik i Vestnorden	29
5.1	Udviklingen i flytrafik 1994-2003	29
5.1.1	Udviklingen i flytrafik mellem Færøerne og Island 1994-2003	29
5.1.2	Udviklingen i flytrafik mellem Island og Grønland 1994-2003	29
5.1.3	Flyvningens omfang i Vestnorden 1994-2003	32
5.2	Flytrafik i Vestnorden 2003	36
5.2.1	Beskrivelse af flyvepladser til international flyvning i 2003	36
5.2.2	Flyruter og udbud inden Vestnorden i 2003	38
5.2.3	At rejse mellem Grønland og Island	39
5.2.4	At rejse mellem Island og Færøerne	40
5.2.5	Kan man uhindret flyve til Vestnorden?	41
5.2.6	Flyveudbud i Vestnorden i 2003	42
5.2.7	Er der nok flyveudbud i Vestnorden?	44
5.3	Sandsynlig udvikling i flytrafik de næste ti år	48
5.3.1	Er der økonomisk grundlag for flytrafik mellem de vestnordiske hovedstæder?	48
5.3.2	En prognose om flytrafikkens udvikling til Island de næste ti år	49
5.3.3	En prognose om flytrafikkens udvikling til Færøerne de næste ti år	52
5.3.4	En prognose om flytrafikkens udvikling til Grønland de næste ti år	53
6.	Transport ad søvejen	57
6.1	Transport ad søvejen i udvikling 1994-2003	57
6.1.1	Rutesejlads inden Vestnorden 1994-2003	57
6.1.2	Anden sejlads i Vestnorden 1994-2003	59
6.2	Bådruter og destinationer 2003	59
6.2.1	Rutesejlads inden Vestnorden 2003	60
6.2.2	Anden sejlads inden Vestnorden 2003	62
6.2.3	Kargosejlads til andre lande i 2003	62
6.3	Beskrivelser af havne og anden infrastruktur	66
6.4	Sandsynlig udvikling i fragtsejlads de næste ti år	72

7. De vigtigste konklusioner	77
7.1 Flyforbindelser.....	77
7.2 Transport ad søvejen.....	78
7.3 Tanker om projektet og videre undersøgelser.....	79
Referenser.....	81
Bilag 1	85
Bilag 2	91

Figurer

FIGUR 1	NORDEN	12
FIGUR 2	ANTAL PASSAGERER IMELLEM FÆRØERNE OG ISLAND 1994-2003(GENNEMSNIT TUR-RETUR).....	22
FIGUR 3	ANTAL PASSAGERER MELLEM GRØNLAND OG ISLAND 1994-2003 (GENNEMSNIT TUR-RETUR).....	22
FIGUR 4	ANTAL PASSAGERER MELLEM ISLAND OG GRØNLAND 1994-2003(GENNEMSNIT TUR-RETUR).....	23
FIGUR 5	PASSAGEREANTAL TIL ISLAND 1994-2003 ÅRSTIDER	24
FIGUR 6	ANTAL PASSAGERER TIL FÆRØERNE 1994-2003 ÅRSTIDER	25
FIGUR 7	ANTAL PASSAGERER TIL GRØNLAND 1994-2003 ÅRSTIDER	26
FIGUR 8	ANTAL PASSAGERER TIL LANDE VESTNORDEN I FORHOLD TIL ANTAL INDBYGGERE	26
FIGUR 9	STIGNING I ANTAL REJSENDE TIL LANDE I VESTNORDEN, 1994-2003	27
FIGUR 10	STIGNING I PERSONTRAFIK TIL LANDE I VESTNORDEN 1994-2003 (TRE ÅRS GENNEMSNITSVÆKST)	28
FIGUR 11	FLYPASSAGERER MELLEM FÆRØERNE OG ISLAND 1994-2003.....	34
FIGUR 12	TRANSPORT AF FRAGT MED FLY MELLEM ISLAND OG FÆRØERNE 1994-2003	35
FIGUR 13	TRANSPORT AF POST MED FLY MELLEM ISLAND OG FÆRØERNE 1994-2003	36
FIGUR 14	UDBUDET AF FLYVEPLADSER TIL TRE VERDENSDELE 2003	43
FIGUR 15	FORHOLD MELLEM ØKONOMISK UDVIKLING OG ANTAL PASSAGERER TIL ISLAND 1990-2004	49
FIGUR 16	PROGNOSE OM ØKONOMISK UDVIKLING 2003-2013	50
FIGUR 17	PROGNOSE OM ANTAL PASSAGERER TIL ISLAND 2004-2013	51
FIGUR 18	FORHOLDET MELLEM ØKONOMISK UDVIKLING OG ANTAL FLYPASSAGERER TIL FÆRØERNE 1991-2013.....	52

Tabeller

TABEL 1	DE NORDISKE LANDE, PRODUKTION PR. INDBYGGER I 2002	14
TABEL 2	DEN VIGTIGSTE EKSPORT, PROCENTER AF SAMLET EKSPORT FRA HVERT LAND 2002	17
TABEL 3	HANDEL MELLEM LANDENE I HENHOLD TIL LANDERNES TOTALE EKSPORT	17
TABEL 4	EKSPORT AF VARER FRA ISLAND TIL FÆRØERNE, TOTALT 1994-2003.....	18
TABEL 5	EKSPORT AF VARER FRA FÆRØERNE TIL GRØNLANDS, TOTAL 1994-2003.....	18
TABEL 6	EKSPORT AF VARER FRA GRØNLAND TIL FÆRØERNE, TOTAL 1994-2003.....	18
TABEL 7	EKSPORT AF VARER FRA ISLAND TIL GRØNLAND, TOTAL 1994-2003	19
TABEL 8	EKSPORT FRA GRØNLAND TIL ISLANDS, TOTAL 1994-2003	19
TABEL 9	EKSPORT FRA FÆRØERNE TIL ISLAND, TOTAL 1994-2003	19
TABEL 10	ANTAL PASSAGERER MELLEM ISLAND OG FÆRØERNE 1994-2003	21
TABEL 11	VÁGAR LUFTHAVN I NØDDESKAL	37
TABEL 12	KEFLAVÍK LUFTHAVN I NØDDESKAL	37
TABEL 13	REYKJAVÍK LUFTHAVN I NØDDESKAL	37
TABEL 14	AKUREYRI LUFTHAVN I NØDDESKAL	37
TABEL 15	EGILSSTAÐIR LUFTHAVN I NØDDESKAL	38
TABEL 16	KANGERLUSSUAQ LUFTHAVN I NØDDESKAL	38
TABEL 17	NARSARSUAQ LUFTHAVN I NØDDESKAL	38
TABEL 18	UDBUD AF PLADSER MELLEM ISLAND, FÆRØERNE OG GRØNLAND.....	39
TABEL 19	UDBUDET AF FLYVNINGER FRA FÆRØERNE.....	42
TABEL 20	UDBUDET AF FLYVNINGER FRA ISLAND.....	43
TABEL 21	UDBUDET AF FLYVNINGER FRA GRØNLAND	43
TABEL 22	RUTSEJLADS MELLEM ISLAND OG GRØNLAND 1997-2003.....	59
TABEL 23	OVERSIGT OVER SEJLADS MELLEM ISLAND OG FÆRØERNE 2003 OG 2004	61
TABEL 24	OVERSIGT OVER SEJLADS MELLEM ISLAND OG GRØNLAND	61
TABEL 25	RUTSEJLADS MELLEM ISLAND OG ANDRE LANDE 2003	62
TABEL 26	EKSAMPLER AF TRANSPORT FOR STORINDUSTRI PÅ ISLAND I 2003	64

TABEL 27	RUTSEJLADS MELLEM GRØNLAND OG ANDRE LANDE 2003	65
TABEL 28	RUTSEJLADS MELLEM FÆRØERNE OG ANDRE LANDE 2003	66
TABEL 29	FÆRØERNES VIGTIGSTE TRANSPORTHAVNE	67
TABEL 30	GRØNLANDS VIGTIGSTE TRANSPORTHAVNE	68
TABEL 31	ISLANDS VIGTIGSTE TRANSPORTHAVNE.....	70

1. Indledning

I 2004 er der fokus på Vestnorden, Færøerne, Grønland og Island i nordisk samarbejde, samtidigt som Island har formandskabet i Nordisk Ministerråd. Et af de punkter man analyserer i år er, hvordan det er muligt at øge kommunikation mellem disse lande. I denne rapport analyserer vi fly- og skibstrafikken.

Det islandske trafikministerium aftalte i januar 2004 med RHAs forskningsinstitut ved Universitetet i Akureyri (Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri), at institutionen påtager sig opgaven at udfærdige en omfattende analyse af trafik mellem de vestnordiske lande og fra de vestnordiske lande til andre lande. Planen var at opgaven skulle være færdig ultimo juni 2004, og at den bliver præsenteret på møde med de nordiske trafikministre i august 2004.

Geograf Hjalti Jóhannesson og national økonom Jón Þorvaldur Heiðarsson var ansvarlige for arbejdet med opgaven. Politolog og administrator for universitetets forskningsinstitut i Akureyri Grétar Þór Eypórsson var leder af opgaven. Rapporten er skrevet på islandsk og oversat til dansk af Matthías Kristiansen (kap. 5 til 7).

1.1 Baggrund

I foråret 2003 præsenterede en nordisk samarbejdsgruppe en rapport om „Vestnorden i det nordiske samarbejde“. Samarbejdsministrene i Nordisk Ministerråd havde bedt samarbejdsgruppen om at vurdere Vestnordens stilling i det nordiske samarbejde. Der blev præsenteret forskellige ideer og direkte forslag, som kunne styrke samarbejdet mellem nationer i det nordlige Atlanterhav. Man foreslår at samarbejdet i Vestnorden bør styrkes på mange måder, f.eks. med fly- og skibstrafik, turisme, forskning, miljøbeskyttelse og administration af fiskeriet. Det blev lagt vægt på at det ville være af generel interesse for Norden som helhed at indføre et nærmere samarbejde med nabostaterne ved det nordlige Atlanterhav. Nordisk Ministerråd har opfordret Vestnorden til at etablere regionale retningslinjer mod vest. Med dette hentyder man til det østlige Canada, Irland, Nordirland og Skotland, samt de skotske øer.

Den direkte relation til denne opgave er, at der i rapporten fandtes et forslag om at Nordisk Ministerråd skulle gennemføre en omfattende vurdering af omfanget af fly- og skibstrafik internt i den vestnordiske region, og mellem Vestnorden og andre lande (Siv Friðleifsdóttir, 2004).

I Nordisk Ministerråds referat står der at Nordisk Råd har anmodet Ministerrådet om at støtte etableringen af en ny flyrute mellem Færøerne, Island og Grønland. Nordisk Ministerråd påpegede, at allerede nu er der forbindelser mellem disse lande. På den anden side blev det fremhævet, at Ministerrådet ikke har mulighed for at yde økonomisk støtte i denne forbindelse. Desuden er det ikke nok kun at se på de enkelte flyruter, fordi de må have forbindelser med andre flyruter i regionen. På grund af denne reaktion fra Ministerrådet foreslog samarbejdsgruppen, der udarbejdede rapporten, at man undersøger mulighederne uafhængig af fly- og skibstrafikken i regionen. Formålet med dette er at udfærdige et omfattende dokument, som f.eks. kunne være bilag til Europas planlæg-

ning, ”Trans-European Network“. Det forelægges på denne måde de politikere, som er ansvarlige for fly og skibstrafik i de omtalte lande (Nordisk Ministerråd, 2004).

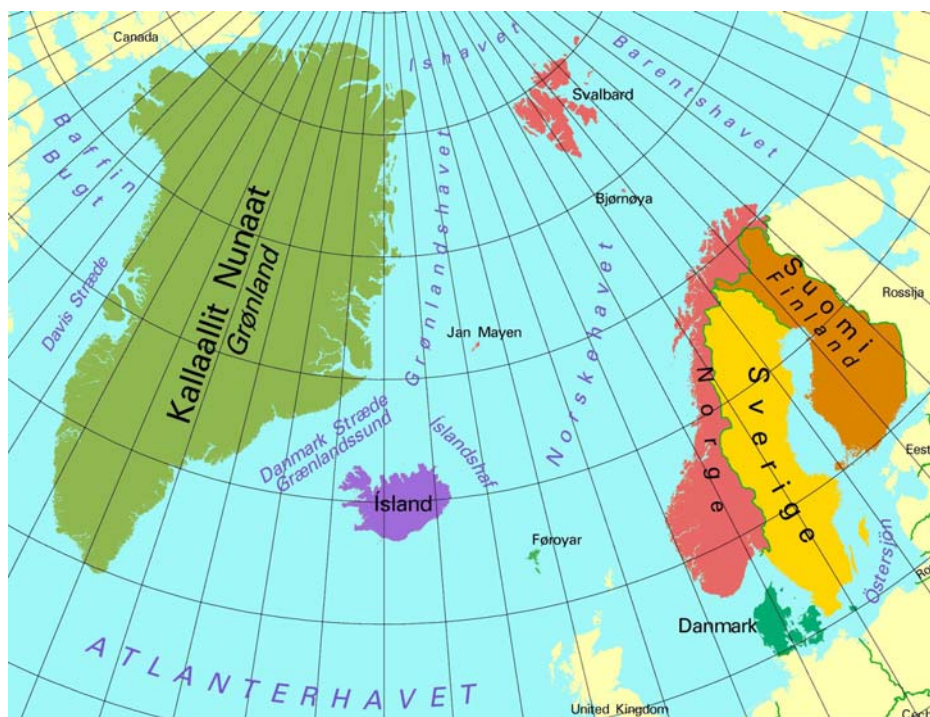
1.2 Lande i Vestnorden

Meningen er at lave en udførlig redegørelse for faktorer som har indvirkning på trafik situationen i disse samfund, belyse hvad de har til fælles og hvilke forhold som adskiller dem. Redegørelsen er begrænset til kun at sætte fokus på faktorer som har tilknytning til arbejdsmarkedet, turisme, fly- og skibstrafik.

De tre lande i Vestnorden har mange fællestræk. De er f.eks. alle øsamfund med spredt befolkning og store afstande, både indenlands og med hensyn til udlandet. Dette gør at samfundene er afhængige af fly- og skibstrafik. Ligeledes er disse lande afhængige af andre lande hvad handel angår, ikke mindst på grund af sin ensidige eksportproduktion. Alle landene har været eller er i rigsfællesskab med Danmark.

Turisme er som næringsvej vokset i omfang de sidste år. Det gælder for alle disse lande, selv om omfanget ikke er lige stort i alle landene. Derfor er det vigtigt at vurdere påvirkning af fly- og skibstrafik på turismen som næringsvej.

I denne vurdering er det vigtigt at se på om gensidig fly- og skibstrafik mellem disse tre lande er så stor som man i første omgang skulle tro på grund af naboskabet, eller om andre lande spiller en større rolle i denne sammenhæng. I denne forbindelse er vigtigt at tænke på at Færøerne og Grønland har rigsfællesskab med Danmark. Dette forhold kan nok sætte sit præg på både landenes gensidige forbindelser og deres forbindelser med andre lande og regioner.



Figur 1 Norden

Kort: Nord Regio

1.2.1 Island

Hovedparten af indbyggerne i Vestnorden lever på Island, som har ca. 290.000. Indbyggertallet er de sidste 10 år vokset betydeligt, med omkring 1% pr. år. Island har en central position i den vestnordiske region, da Grønland mod øst kun er i 287 km afstand, Færøerne mod vest kun er i 420 km afstand. Lufthavnen i Keflavik i Island er et vigtigt bindeled og har et stort antal flyafgange til mange byer, både vest og øst for Atlanterhavet. Om denne centrale position og udbud af flyruter fra Island genspejler det system fly- og skibstrafik vi har internt i Vestnorden, må vurderes i denne analyse.

Sammenlignet med gennemsnittet i EU-lande er arbejdskraft i grundproduktion omkring 50% højere, industrien har omkring 80% af EUs gennemsnit og servicenæringen omkring 6% højere end gennemsnittet i EU er (Hanell & Ringö, 2003).

Turismen er vokset meget hurtigt i Island. Indtægterne af turismen er omkring 13% af valuta-indtægterne, hvilket gør det til den mest betydningsfulde næringsvej efter fiskeriet. Turismen giver omkring 5.400 årsværk og bidrager med ca. 4,5% af Islands GNP. Turismen vokser hvert år med omkring 9%. I 2002 kom der over 277.000 udenlandske turister til Island. De fleste af de udenlandske turister kom fra andre nordiske lande, mens den næststørste gruppe kom fra USA eller Canada. Endvidere kom der godt 30.000 turister med krydstogtskibe (www.icetourist.is).

1.2.2 Færøerne

Færøerne er den mindste nation i Vestnorden med ca. 48.000 indbyggere. Siden 1990 er indbyggertallet hvert år faldet grundet fraflytning som skyldtes en lokal økonomisk krise. De senere år er det dog steget igen og på nuværende tidspunkt er indbyggertallet højere end 1990. Færøerne ligger nord for Skotland og midt imellem Norge og Island. Færøsk fly- og skibstrafik kendetegnes af større vægt på passagertrafik ad søvejen end det ses på Grønland og Island. Færøerne, består af mange øer, hvilket gør brugen af passagertransport på vandet nødvendigt og afstanden til Europa kortere. Færingernes styrke på dette område understreges af, at de er ansvarlige for den eneste færgerute ad søvejen mellem Island og andre lande¹.

Sammenlignet med gennemsnittet i EU-lande er arbejdskraft i grundproduktion omkring tre gange vigtigere for Færøerne, industrien har omkring 70% af EUs gennemsnit og servicenæringen er næsten det samme (Hanell & Ringö, 2003).

Turisme ligger på en andenplads med hensyn til valuta-indtægter, men det er langt efter fiskeri og fiskeindustrien, som bidrager med hele 97% af valuta-indtægterne. Der findes ikke helt pålidelige oplysninger om turismens omfang, de bedste tal bygger på registrering af overnatninger. I 2001 kom ca. 41.000 turister til øerne og prognosen er 46.000 turister i 2006.

1.2.3 Grønland

Grønlands befolkning var på 56.854 den 1. januar 2004. Nationen vokser langsomt, men befolkningstætheden varierer meget fra område til område (www.statgreen.gl). Lokal og international fly- og skibstrafik kendetegnes af store afstande og andre geografiske

¹ For uden de krydstogtskibe som kun har anløb i landene.

omstændigheder, samt et begrænset antal indbyggere. Grønland er hele 2.2 millioner km² og de isfrie områder er fire gange større end Island, dvs. ca. 410.000 km². Af denne grund findes ikke mange tætbefolkede områder. En stor del af Grønland er på samme længdegrad som østsiden af Canada. Desuden findes de fleste beboede områder på det sydvestlige Grønland, og denne kendsgerning gør afstanden til de andre lande i Vestnorden og Europa endnu større. Hvis man ser på tal over international passagertrafik, er kontakten mest med Europa, og ca. ¾ dele af trafikken kommer fra Danmark. Kun fragt bliver dog transporteret med skib.

Sammenlignet med gennemsnittet i EU-lande er arbejdskraft i grundproduktion omkring 3,5 gange større på Grønland. Årsværk i industrien tilsvarende 65% af EUs gennemsnit, mens servicen kun er to procent lavere end EUs gennemsnit (Hanell & Ringö, 2003).

Fiskeriproduktionen giver ca. 95% af valuta-indtægterne, men turismen bliver stadig mere betydningsfuld. Man har gjort en stor markedsindsats for turismen, og Greenland Tourism har websider hvor Grønland bliver præsenteret som et turistland. Man regner med at der kom 29.712 turister til Grønland i 2003 (www.statgreen.gl). Den årlige vækst i turisme har været betydelig. De fleste turister kom i 2001, med over 32.000. Opbygningen af turisme og markedsføringen har været forbundet med ideer om bæredygtig udvikling i Norden (Johnston & Twynam, 2004)

Nationalprodukt pr. indbygger

Nationalprodukt pr. indbygger i de tre lande i 2002 præsenteres i tabel 1. Tilsvarende tal præsenteres også som sammenligningsgrundlag for de andre nordiske lande.

Tabel 1 De nordiske lande, produktion pr. indbygger i 2002

Samlet produktion pr. indbygger 2002 (EUR)	
Norge	33.410
Island	27.284
Danmark	27.190
Færøerne	25.752
Finland	24.410
Sverige	24.330
Grønland	21.821

Kilde: Nordic Statistics, Grønlands Statistik og Hagstova Føroya

2. Data og metoder

Den største del af analysens data bygger på materiale fra transportfirmaer om deres internationale transport, både internt i Vestnorden og til andre lande. Endvidere hentes data i betydelig grad i officielle informationer fra Statistisk Centralbureauer i hvert land, luftfartsdirektoratet samt andre officielle institutioner i regionen. Der bygges også på samtaler med de ansvarlige i de forskellige firmaer, samt lokale specialisters vurderinger.

Oplysninger om udenrigshandelen kommer fra Statistisk Centralbureauer. Firmaer i transportsektoren har givet oplysninger om omfanget af transport og udbud af transport, både i Vestnorden og internationalt. Dette gælder både udviklingen i de sidste 10 år og hvordan transporten foregår i dag. Prognoser om hvad fremtiden vil vise med hensyn til transport i regionen, bygger på samtaler med ledere for transportfirmaer og ansvarlige for trafik i de respektive lande. Vi bygger ligeledes på svar på spørgsmål fra de forskellige transportfirmaer. Desuden bygger vi på private samtaler når vi vurderer om udbud af transport er tilstrækkelig.

3. Handel mellem lande i Vestnorden

Fiskeriindustrien er det erhverv, som bidrager til den største del af valutaindtægterne i de tre lande. Tabel 2 viser de tre vigtigste eksportprodukter (SITC) for de tre lande.

Tabel 2 De vigtigste eksport produkter, procent af total eksport fra hvert land i 2002

Færøerne	03 Fisk, krebsdyr, bløddyr og varer deraf 93,3 %	08 Foderstoffer (undtagen umalet korn) 4,7 %	25-27, 29 Råvarer 1,6 %
Island	03 Fisk, krebsdyr, bløddyr og varer deraf 53,0 %	68 Ikke jernholdige metaller 18,9 %	08 Foderstoffer (undtagen umalet korn) 8,9 %
Grønland	03 Fisk, krebsdyr, bløddyr og varer deraf 89,8 %	79 Andre transportmidler 3,0 %	91-97 Andre varer 4,3 %

Kilde: Nordic Statistics

På Færøerne og i Island er gruppe 08 kun foder fra fiskeri (f.eks. fiskemel), og derfor kan man sige at fiskeri består af gruppe 03 og 08. Det er opsigtsvækkende at hele 98% af Færøernes eksport i 2002 består af disse to grupper. De samme grupper var i 2002 i alt 62% af Islands eksport. Dette forholdstal er faldet i Island, og man forudser at det bliver ved med at falde de næste år. Næsten 90% af Grønlands eksport i 2002 kom fra fiskeri. Landene har derfor meget lidt at sælge hinanden, eftersom de stort set producerer de samme varer. Landenes indbyrdes handel er derfor meget lille og ikke betydningsfuld for nogen af dem i økonomisk sammenhæng. Handelen mellem Færøerne og Grønland er helt ubetydelig. Den interne handel er mest mellem Island og Færøerne. Landenes handel som forhold af samlet eksport fra hvert land kan ses i Tabel 3.

Tabel 3 Handel mellem landene i henhold til landernes totale eksport

Forhold af totaleksport året 2002	til Færøerne	til Island	til Grønland
Fra Færøerne		1,1 %	0,1 %
Fra Island	1,3 %		0,2 %
Fra Grønland	0,006 %	1,2 %	

Kilde: Hagstofa Íslands, Grønlands Statistik og Hagstova Føroya

Som man kunne forvente er handelen meget ringe, noget Tabel 3 understreger. Det er et spørgsmål om man ikke burde have et systemiseret samarbejde i markedsføringen af de varer disse lande producerer, specielt når man tænker på turismen. Et godt eksempel på et sådan samarbejde er at landene arbejder i fællesskab med at få krydstogtskibe til at sejle til regionen.

Tabel 4 viser hvilke varer der handles med internt i Vestnorden. Her bruges det internationale SITC-varegruppesystem. Informationer i Tabel 8 og 9 bygger på ISK, men regnes over til DKK med kurs på 11,6. Endvidere bygger priserne på prisniveauet i 2003, i Tabel 4-7 opgives de oprindelige informationer dog i forhold til hvert enkelt år.

Tabel 4 Eksport af varer fra Island til Færøerne, totalt 1994-2003

Varer fra Island til Færøerne, sammenlagt i årene '94-'03, SITC varegrupper.	I tusinde DKK, hvert enkelt år
79 Andre transportmidler	423.054
29 Animalske og vegetabiliske materialer, rå, i.a.n.	131.452
01 Kød og kødvarer	120.398
89 Diverse forarbejdede varer ikke andetsteds nævnt	82.038
74 Maskiner og –tilbehør til industrien ikke a.n.	63.916
72 Specialmaskiner til forskellig industrier	61.984
64 Papir og pap, varer af papir, pap og papirmasse	59.534
08 Foderstoffer (undtagen umalet korn)	59.167
03 Fisk, krebsdyr, bløddyr og varer deraf	34.760
66 Varer af ikke-metalliske mineraler ikke a.n.	28.356
43 Andre olier, bearbejdede	25.661
65 Tekstilgarn, tekstilstof og tekstilvarer	22.685
02 Mejeriprodukter og fugleæg	21.539
69 Metalverer, ikke andetsteds nævnt	20.162
67 Jern og stål	13.770
Alle SITC varegrupper totalt	1.247.729

Tabel 5 Eksport af varer fra Færøerne til Grønlands, total 1994-2003

Varer fra Færøerne til Grønland, sammenlagt årene '94-'03, SITC varegrupper.	i tusinde DKK, hvert enkelt år
03 Fisk, krebsdyr, bløddyr og varer deraf	5.509
79 Andre transportmidler	2.601
Alle SITC varegrupper totalt	12.074

Tabel 6 Eksport af varer fra Grønland til Færøerne, total 1994-2003

Varer fra Grønland til Færøerne, sammenlagt årene '94-'03, SITC varegrupper.	I tusinde DKK, hvert enkelt år
03 Fisk, krebsdyr, bløddyr og varer deraf	2.247
Alle SITC varegrupper totalt	2.335

Tabel 7 Eksport af varer fra Island til Grønland, total 1994-2003

Varer fra Island til Grønland, sammenlagt årene '94-'03, SITC varegrupper.	I tusinde DKK, hvert enkelt år
79 Andre transportmidler	90.964
65 Tekstilgarn, tekstilstof og tekstilvarer	23.973
29 Animalske og vegetabiliske materialer, rå, i.a.n.	17.189
89 Diverse forarbejdede varer ikke andetsteds nævnt	17.101
03 Fisk, krebsdyr, bløddyr og varer deraf	15.411
69 Metalvarer, ikke andetsteds nævnt	8.739
71 Kraftmaskiner og motorer	5.630
27 Gødningstoffer og mineraler, rå	4.269
Alle SITC varegrupper total	212.048

I Tabel 7 må det påpeges at gruppe 79 i 1995 var 84.557 tusind DKK. Det kunne dreje sig om salg af et skib og var en stor del af eksporten i den 10 års periode.

Tabel 8 Eksport fra Grønland til Islands, total 1994-2003

Varer fra Grønland til Island, sammenlagt årene '94-'03, SITC varegrupper.	tusind DKK, prislevel 2003
79 Andre transportmidler	124.569
29 Animalske og vegetabiliske materialer, rå, i.a.n.	91.293
03 Fisk, krebsdyr, bløddyr og varer deraf	47.586
21 Huder, skind og pelsskind, uberedte	7.328
Alle SITC varegrupper total	274.244

Tabel 9 Eksport fra Færøerne til Island, total 1994-2003

Varer fra Færøerne til Island, sammenlagt årene '94-'03, SITC varegrupper.	tusind DKK, prislevel 2003
03 Fisk, krebsdyr, bløddyr og varer deraf	193.621
29 Animalske og vegetabiliske materialer, rå, i.a.n.	165.517
79 Andre transportmidler	79.655
21 Huder, skind og pelsskind, uberedte	12.155
65 Tekstilgarn, tekstilstof og tekstilvarer	6.638
41 Animalske olier	5.431
69 Metalverer, ikke andetsteds nævnt	5.172
Alle SITC varegrupper total	485.259

Kilde: Hagstofa Íslands, Grønlands Statistik og Hagstova Føroya

4. Antal passagerer til lande i Vestnorden 1994-2003

4.1 Passagerer mellem lande i Vestnorden 1994-2003

Man kan sige at passagertrafik mellem de vestnordiske lande er koncentreret på kun to ruter, dvs. mellem Færøerne og Island, og mellem Island og Grønland. Det ser ud til at ingen passagerer har rejst direkte mellem Færøerne og Grønland i løbet af de sidste 10 år. Atlantic Airways i Færøerne har dog siden 1998 fløjet om sommeren fra Færøerne, mellemlandet i Reykjavík og så fløjet videre til Narsarsuaq. Alligevel ser man på denne flyrute som to selvstændige ruter henholdsvis mellem Færøerne og Island, og Island og Grønland.

4.1.1 Antal passagerer mellem Færøerne og Island

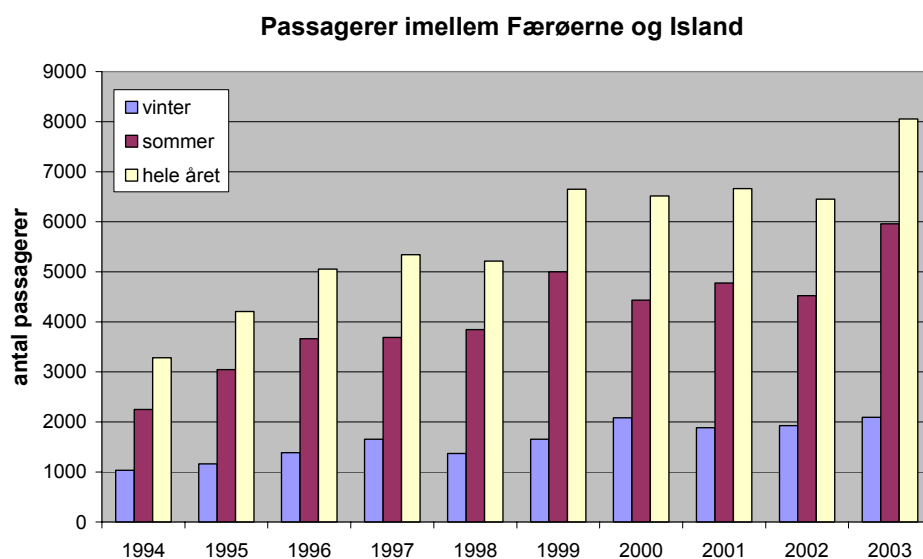
Passagerer kan rejse mellem Færøerne og Island på to måder. De kan flyve eller sejle med færgeren Norröna. På hjemmesiden til Vágar lufthavn, (www.slv.dk/vagar), findes oplysninger om antal flypassagerer mellem landene. Smyril-line har givet oplysninger til Statistisk Centralbureau i Færøerne om passagerer antal med Norröna.

Tabel 10 Antal passagerer mellem Island og Færøerne 1994-2003

År	Fra Island til Færøerne	Fra Færøerne til Island	Gennemsnit til og fra	Sommer (gennemsnit)	Vinter (gennemsnit)
1994	3.186	3.376	3.281	2.249	1.032
1995	4.271	4.146	4.208	3.048	1.160
1996	5.193	4.912	5.052	3.665	1.387
1997	5.204	5.479	5.342	3.687	1.655
1998	5.157	5.270	5.214	3.846	1.368
1999	6.523	6.781	6.652	4.998	1.653
2000	6.544	6.489	6.516	4.432	2.084
2001	6.683	6.643	6.663	4.776	1.887
2002	6.354	6.550	6.452	4.524	1.928
2003	8.067	8.040	8.053	5.959	2.094

Kilde: Vágar lufthavn og Smyril-line.

Antal passagerer fra Færøerne til Island, og fra Island til Færøerne er kendt. Dette antal er næsten det samme, fordi de passagerer som kommer ind i landet normalt rejser den samme vej tilbage. Det er dog ikke altid tilfældet. Tabel 10 viser passagerertallet. Sommer defineres som perioden maj-september.

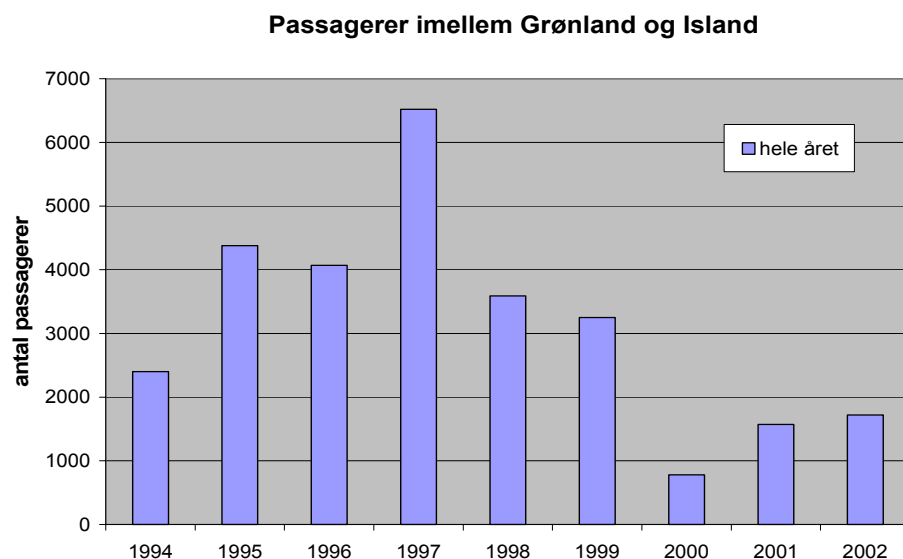


Figur 2 Antal passagerer imellem Færøerne og Island 1994-2003 (gennemsnit tur-retur)

Kilde: Vágar lufthavn og Smyril-line.

4.1.2 Antal passagerer mellem Grønland og Island

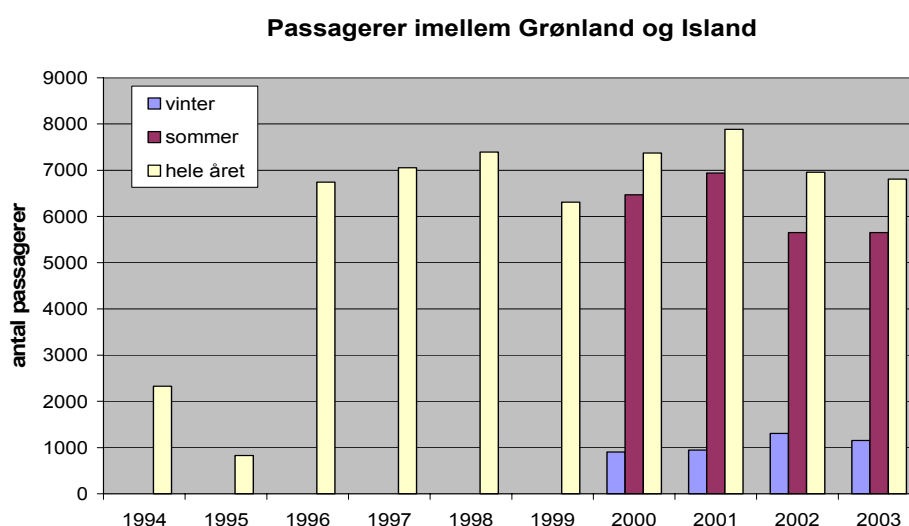
Passagerer kan kun rejse med fly mellem Grønland og Island. Der tilbydes ingen rejser med både eller færger. Grønlands Statistik har i sit årsskrift informeret om flypassagerer mellem Grønland og Island, men det oplyses ikke hvordan disse tal er fordelt på sommer- og vinterhalvåret. Endvidere oplyser man at charterfly imellem Island og Grønland ikke indgår i disse tal. Tal for 2003 er ikke tilgængelige.



Figur 3 Antal passagerer mellem Grønland og Island 1994-2003 (gennemsnit tur-retur)

Kilde: Grønlands Statistik

Man kan også regne antal passagerer mellem Island og Grønland ud ved at se på statistikken fra Reykjavik lufthavn. Denne statistik viser antal passagerer tur-retur fra udlandet hver måned. Luftfartsdirektoratet siger at man i denne sammenhæng kun registrerer passagerer tur-retur fra Færøerne og Grønland. Derfor kan man trække fly til Færøerne fra denne statistik. Der findes kun tal for hver enkelt måned siden 2000 i informationerne fra Reykjavik lufthavn. Resultatet kan ses i næste diagram.



Figur 4 Antal passagerer mellem Island og Grønland 1994-2003 (gennemsnit tur-retur)

Kilde: Flugmálastjórn Íslands (Islands luftfartsvæsen) og Vágar lufthavn

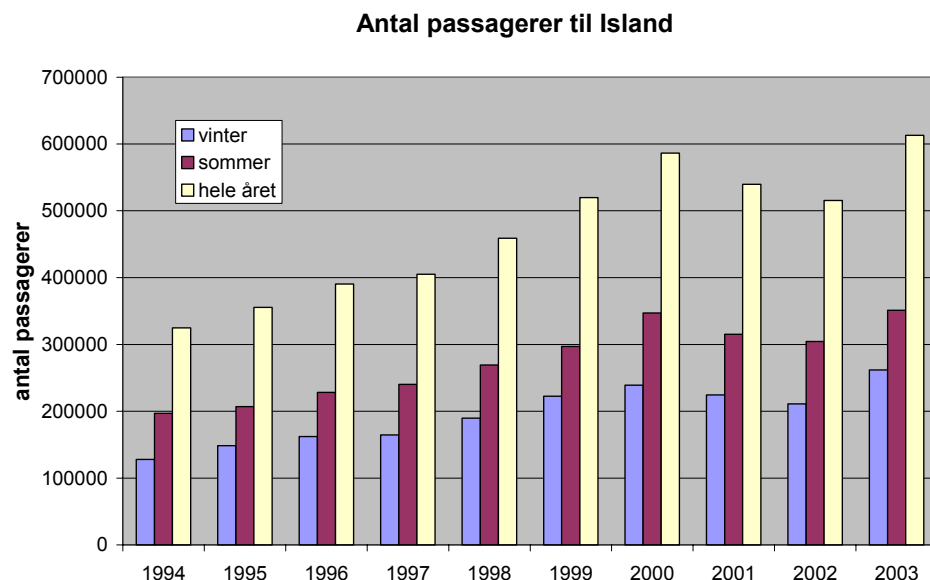
Når diagrammerne sammenlignes, kan man se at oplysningerne ikke er utvetydelige. Forfatterne fik hurtigt fornemmelsen af, at informationer om passagertal ikke var pålidelige. Det er ikke tilrådeligt at stole helt og holdent på tallene. Vi modtog ikke oplysninger fra Grønlands Lufthavnsvæsen i tide til denne analyse.

Emnet bliver behandlet mere udførligt i kapitel 5.1.3.

4.2 Antal passagerer til de vestnordiske lande 1994-2003

4.2.1 Antal passagerer til Island

Før Schengen-aftalen sørgede fremmedpolitiet for at lave statistik over de passagerer som kom til Island. Dette blev gjort til og med 2000. Denne statistik blev offentliggjort i tidsskrifter fra Statistisk Centralbureau i Island (Hagstofa Íslands). Man regnede antal passagerer i årene efter 2000 ud ved at gennemgå passagerstatistikker fra de fire internationale lufthavne (Keflavik, Reykjavik, Akureyri og Egilstaðir), samt antal passagerer med Norröna til Seyðisfjörður. Figur 5 viser det samlede antal passagerer til Island fra 1994. Sommer defineres som perioden maj-september.



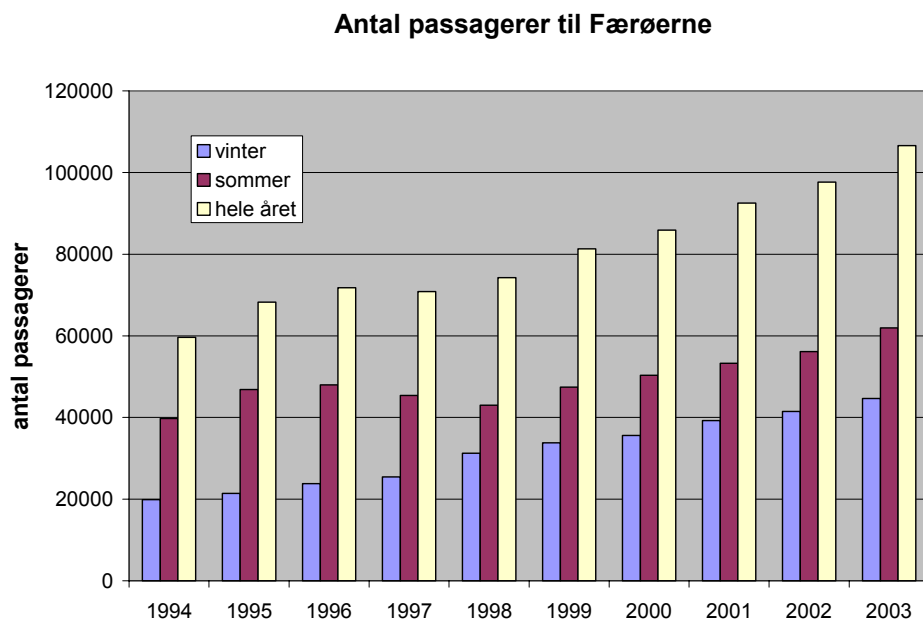
Figur 5 Passagereantal til Island 1994-2003 årstider

Kilde: Hagstofa Íslands, Flugmálastjórn Íslands (Íslands luftfartsdirektorat) og Smyril-line.

Statistikken fra 2000 og 2001 er ikke sammenlignelig da man brugte to forskellige metoder. Ifølge tallene for 2000 fra fremmedpolitiet kom der 586.263 passagerer til Island. Ifølge den anden metode (fire lufthavne og Norröna, i alt fem havne) er passagerer til Island ca. 560.000. Der findes ingen forklaring på denne forskel. Det er udelukket at 26.000 passagerer kunne komme ind i landet andre steder end de ovennævnte lufthavne eller med Norröna. Passagerer med krydstogtskibe regnes ikke med i disse tal, hverken hos fremmedpolitiet eller i de fem havnes system.

4.2.2 Antal passagerer til Færøerne

Man kan komme til Færøerne på to måder, med fly til Vágar lufthavn eller med færgen Norröna. Der foreligger informationer om afgang/ankomst i Vágar lufthavn. Hagstova Føroya har statistik over passagerer med Norröna. Smyril-line opgiver ikke, hvordan antal passagerer bliver fordelt mellem sommer og vinter. Den fordeling er derfor anslået. Før 1998 sejlede færgen ikke om vinteren, og derfor regner man med at alle passagerer i 1994-1997 rejste om sommeren. I 1998 og de følgende år anslår man, at 65% af Norrönas passagerer rejste om sommeren, men 35% om vinteren. Figur 6 viser antal passagere til Færøerne.

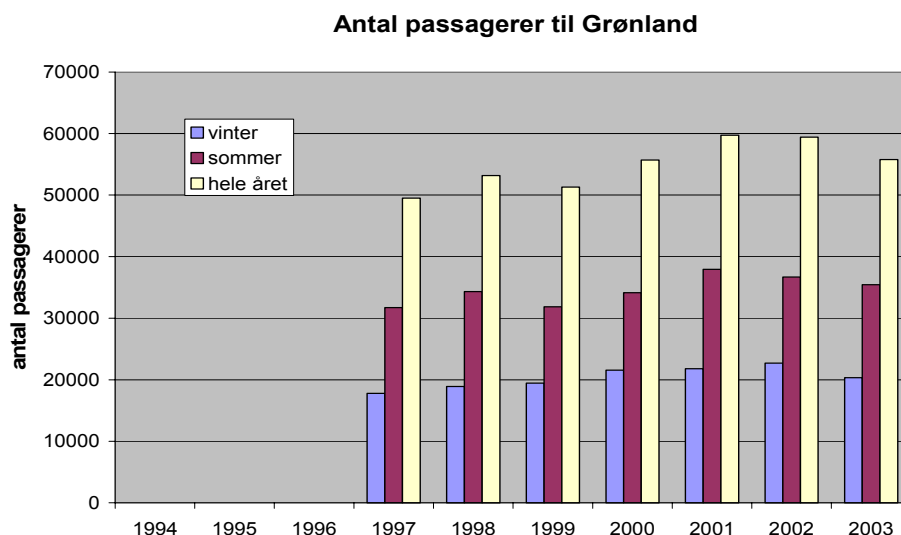


Figur 6 Antal passagerer til Færøerne
1994-2003 årstider

Kilde: Hagstova Føroya, Vágar luft-
havn og Smyril-line.

4.2.3 Antal passagerer til Grønland

Hos Grønlands Statistik findes kun oplysninger om passagerer fra Grønland. Det kan ikke skabe store problemer, fordi antal ankomstpassagerer må være nogenlunde det samme som de afrejsende. Det eneste som kan have indflydelse på disse tal, er hvis flere mennesker flytter til Grønland end væk eller omvendt. Som regel flytter flere fra Grønland end til landet. Hvis man trækker det nettoantal grønlændere, som flytter væk, fra andre passagerer, kan man finde ud af antallet af passagerer til Grønland. Man har kun statistik over antal passagerer fra 1997. Figur 7 viser antal passagerer til Grønland 1994-2003.

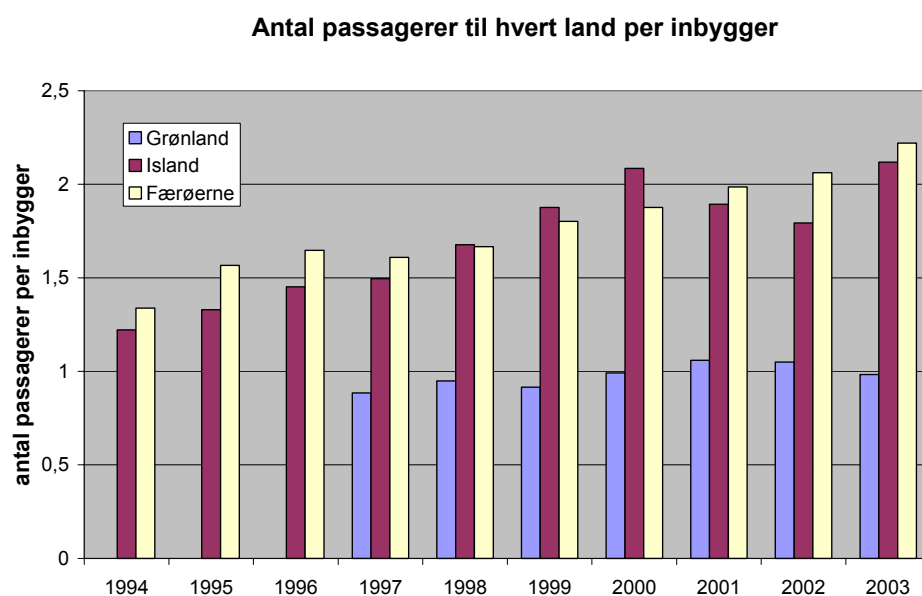


Figur 7 Antal passagerer til Grønland
1994-2003 årstider

Kilde: Grønlands Statistik.

4.2.4 Antal passagerer til lande i Vestnorden i forhold til antal indbyggere

Det er interessant at se på, hvor mange passagerer der kom til de tre lande i forhold til antal indbyggere. Denne statistik fortæller noget om den internationale trafik i disse lande. Figur 8 viser antal passagerer pr. indbygger i landene.



Figur 8 Antal passagerer til lande Vestnorden i forhold til antal indbyggere

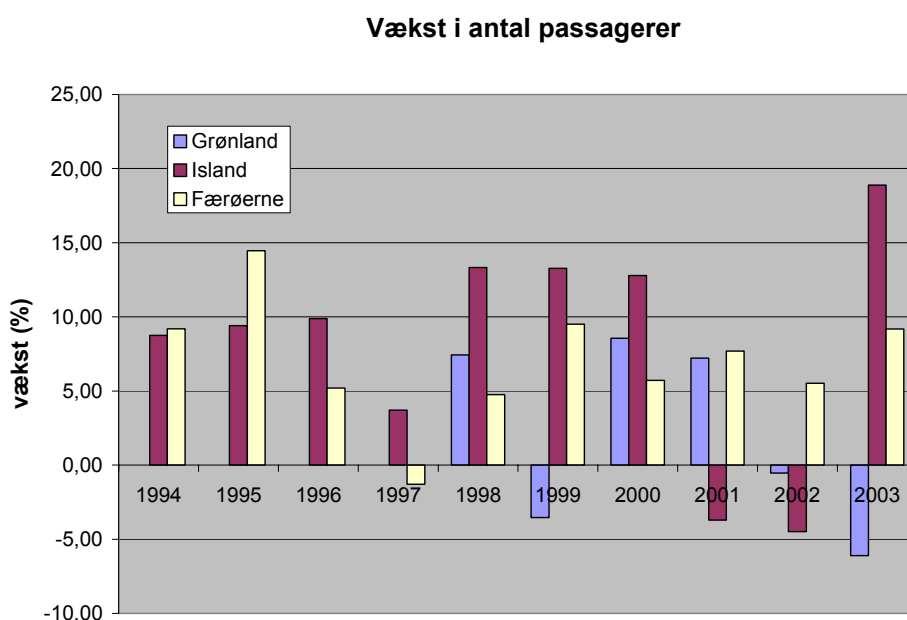
Kilde: Hagstofa Íslands, Grønlands Statistik og Hagstofa Føroya

Det er påfaldende, at omfanget af rejsende til Island og Færøerne synes at være næsten det samme procentvis sammenlignet med indbyggerantallet, og at omfanget vokser. Derimod rejser meget færre personer til Grønland, og denne tendens er ikke væsentligt ændret i de sidste mange år. Forskellen mellem disse lande vokser.

4.2.5 Stigning i persontrafik til lande i Vestnorden

Diagrammerne viser tydeligt at antal passagerer til og fra de tre lande er vokset. Denne vækst synliggøres tydeligt i det næste diagram.

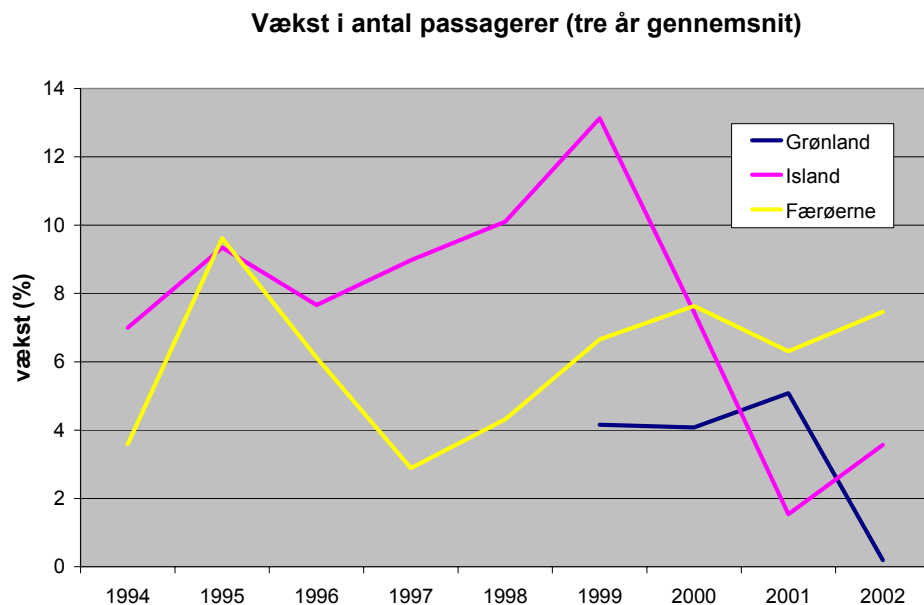
Det er ikke indlysende hvordan man skal forklare det diagrammet viser. I Island og på Grønland har antal rejsende ændret sig fra det ene år til det andet, mens tallene er mere stabile på Færøerne. Terroristangrebene den 11. september 2001 fik især konsekvenser i Island, men de gik hurtigt tilbage, noget tallene fra 2003 beviser.



Figur 9 Stigning i antal rejsende til lande i Vestnorden, 1994-2003

Kilde: se figur 6-8

Tilbøjeligheder i udviklingen over to eller flere år illustreres bedst ved at tage gennemsnittet for hvert år. Man tager da gennemsnitstal for tre års udvikling og bruger den værdi for året i midten. Figur 10 viser gennemsnitsudviklingen i tre år.



Figur 10 Stigning i persontrafik til lande i Vestnorden 1994-2003 (tre års gennemsnitsvækst)

Kilde: se figur 6-8

Hvis man kun ser på tiden før den 11. september 2001, må konklusionen være at stigning i antal rejsende i de 3 lande har været størst i Island. Det er faktisk svært at sige noget om Grønland, fordi materialet fra dette land kun når til og med 1997, men det ser ud til at stigningen er mindst der. Det ser også ud til at Færøerne næsten er upåvirket af verdenssituationen med hensyn til terroristangrebene.

5. Flytrafik i Vestnorden

5.1 *Udviklingen i flytrafik 1994-2003*

Forfatterne vil her redegøre for udviklingen i flytrafik mellem henholdsvis Færøerne og Island og Island og Grønland i perioden 1994-2003. Så vidt vi ved er disse data ikke tidligere indsamlet. Oplysningerne bygger hovedsagelig på samtaler med personer, som har arbejdet med flytrafik i tilknytning til disse lande. Vi har desuden forsøgt at dokumentere begivenhedernes rigtige tidspunkter. Historikken er ganske enkel med hensyn til Færøerne, men noget helt andet gælder for Grønland. Der er historien kompliceret, der har været mange forskellige flyveruter og mange har haft med driften at gøre. Vores informationer var ofte modstridende. Denne sammenfatning er derfor i samsvar med de mest nøjagtige fakta forfatterne kunne fremskaffe, men vi kan ikke udelukke at den indeholder enkelte fejl.²

5.1.1 Udviklingen i flytrafik mellem Færøerne og Island 1994-2003

Der har været sammenhængende ruteflyvning mellem Island og Færøerne i hvert fald de sidste ti år med to ture ugentligt om vinteren og et øget antal om sommeren. Flyvningen har altid været en del af Icelandairs og senere Flugfélag Íslands indenrigsflyvning. Man benytter de samme maskiner som til indenrigsflyvningen og desuden flyves der fra Reykjavik lufthavn, ikke fra Keflavik lufthavn. Der har været benyttet Fokker 50 på denne rute, men siden 1996 har man bl.a. benyttet British Aerospace fly fra Atlantic Airways. Flyselskaberne har haft en codeshare-forbindelse, hvor begge selskaberne disponerer over en del af siddepladserne på flyvningen. Vinteren '03-'04 benyttede man næsten udelukkende BAE maskiner fra Atlantic Airways. Fokker 50 tager 45 passagerer, BAE tager 84 passagerer. Man påstår derfor, at Atlantic Airways's øgede deltagelse på denne rute har ført til voksende udbud af pladser de sidste år, fordi de benytter større maskiner end Flugfélag Íslands disponerer over.

5.1.2 Udviklingen i flytrafik mellem Island og Grønland 1994-2003

Der har hovedsagelig været fløjet på tre ruter mellem Island og Grønland siden flyvning mellem de to områder startede. Ruterne er: Island-Narsarsuaq, Island-Kulusuk og Island-Nerlerit Inaat. Destinationen i Island har enten været Keflavík eller Reykjavík. Ruterne til Kulusuk og Nerlerit Inaat er tilknyttet hinanden. For tiden flyves der til begge disse steder i samme tur. Her vil vi gøre rede for denne flyvnings historie de seneste ti år, samt formidle nogle ældre oplysninger. Denne historie er såvidt vi ved korrekt, men vi kan ikke garantere at den ikke indeholder enkelte fejlagtige oplysninger.

² Forfatterne var færdig med rapporten in juni men der er sket mindst en ændring siden. I august bestemte Mærsk Air at holde op med at flyve mellem Vágar og København den 31. oktober.

Narsarsuaq

Flyvning fra Island til Narsarsuaq begyndte i årene efter 1950. Da fløj den ældre udgave af Flugfélag Íslands charterflyvning med turister om sommeren. De fleste turister valgte ture af 3-4 dages varighed. Flyvepladsen var en gammel militær lufthavn, som amerikanerne havde bygget, og man boede i et gæstgiveri som havde stået ubenyttet siden militæret forsvandt. Ruteflyvning til Narsarsuaq blev indført i 1970'erne og på dette tidspunkt udelukkende om sommeren. Flugfélag Íslands og senere Flugleiðir var ansvarlige for denne flyvning. Der blev benyttet jetfly som fløj fra Keflavík, og de fleste år blev der fløjet to gange om ugen. Denne rute flyvning fortsatte til op i 1990'erne, men da var driften begyndt at gå dårligt.

I visse perioder fløj Flugleiðir, Greenland Air og SAS til Narsarsuaq fra København med mellemlanding på Keflavík lufthavn, nogle gange kun for at tage brændstof. På nuværende tidspunkt flyver Air Greenland direkte mellem Narsarsuaq og København hele året.

Icelandair fortsatte alligevel at flyve mellem Island og Narsarsuaq om sommeren. Denne rute blev overført til Icelandairs indenrigsafdeling omkring 1990. Da var selskabets fjerde Fokker 50 maskine kommet til Island, og man mente det ville være mere fornuftigt at benytte den til Narsarsuaq-flyvningen end jetmaskinerne, som var blevet for store til omfanget af denne flyvning. Da Fokker-maskinerne begyndte at flyve disse ruter, flyttede man samtidigt den islandske destinationen fra Keflavík til Reykjavík. Icelandairs indenrigsafdeling fløj mellem Reykjavík og Narsarsuaq i sommeren 1994 med Fokker 50 fly. Denne flyvning var i selskabets egen regi, men driften gik ikke længere så godt. Man fortsatte alligevel med denne rute frem til 1996 med F50 maskiner. Det nye Flugfélag Íslands (FÍ) blev stiftet i 1997 ved at man slog Icelandairs indenrigsafdeling og Flugfélag Norður-lands sammen.

Sammenslutningen blev afsluttet den 1. juni 1997, hvor der blev lavet en aftale med Greenland Tourism om sommerflyvninger til Narsarsuaq. Det drejede sig om et "pool"-samarbejde med Greenland Air. Greenland Tourism bidrog til flyvningen med økonomisk støtte. Man benyttede F50 fra Reykjavík. Denne aftale med Greenland Tourism gik godt helt til efteråret 2000. I aftaleperioden lejede, Icelandair maskiner fra Atlantic Airways på Færøerne med besætning (wet lease) for at tage sig af flyvningen. I 1998 fløj Atlantic Airways British Aerospace (BAE) maskine en gang om ugen og F50 en gang om ugen. I 1999 kørte det samme system, men i år 2000 blev begge de ugentlige flyvninger fløjet med BAE. Samarbejdet mellem Greenland Tourism og Icelandair blev afsluttet efter sommeren 2000. Ruten blev fløjet med underskud, og Greenland tourism havde ikke råd til at holde den kørende. Derfor fløj man slet ikke denne rute i 2001 og 2002. Islandske og grønlandske myndigheder lavede før sommeren 2003 en aftale om at få ruten op at stå igen. Man indgik en treårig aftale om økonomisk støtte fra begge lande til ruten frem til efteråret 2005. Aftalen går ud på at billetterne ikke bliver subsidieret, men at billetpriserne er på nogenlunde det niveau de må koste for at flyruten skal være rentabel. Målet er at udnyttelsen bliver god nok til at rute flyvningen kan køre uden økonomisk støtte i 2006.

Kulusuk og Nerlerit Inaat

Man har fløjet fra Reykjavik til Kulusuk (KUS) om sommeren i flere årtier, hovedsagelig som dagsflyvninger. Icelandair og senere FÍ var ansvarlige for disse flyvninger og havde længe lov til at flyve 50 gange hver sommer til Kulusuk. Til at begynde med benyttede flyene en amerikansk flyveplads i Ikatek, men senere blev flyvepladsen i Kulusuk taget i brug. De mindre flyselskaber fløj også med turister til Kulusuk. Helgi Jónsson (Odin Air) begyndte i 1984 med ruteflyvninger mellem Reykjavik og Kulusuk, i tillæg til charterflyvningen, og fortsatte til juni 1994, da han mistede koncessionen til denne rute. Flugfélag Norðurlands fik da denne koncession og begyndte med ruteflyvning i efteråret 1994. Da Flugfélag Íslands blev etableret, overtog det ruteflyvningen mellem Reykjavik og Kulusuk og er fortsat ansvarlig for den.

Greenland Air fløj også mellem Island og Grønland. Omkring 1980 begyndte virksomheden ARCO at søge efter olie ved Nerlerit Inaat (CNP) i nærheden af Scoresbysund. Helårige flyforbindelser var en nødvendig forudsætning for oliesøgningen. Greenland Air begyndte da at flyve ruten mellem Nuuk (GOH) og Reykjavik med mellemlanding i Kulusuk. Dette gjorde man for at kunne flyve for olieselskabet mellem Reykjavik og Nerlerit Inaat. Greenland Air fløj derfor ruten GOH-KUS-RVK-CNP og tilbage. Man overnattede i Island, før man fløj videre til Kulusuk. Ruten mellem Reykjavik og Nerlerit Inaat blev hurtigt åbnet for offentligheden. Da ARCO opgav sin oliesøgning omkring 1985, fortsatte Greenland Air med at flyve til Nerlerit Inaat via Island, og denne rute fik støtte fra det grønlandske hjemmestyre. I denne periode kunne man derfor flyve med en mellemlanding mellem Islands og Grønlands hovedstæder, henholdsvis Reykjavik og Nuuk.

I 1994 fløj Greenland Air ruten GOH-KUS-RVK-CNP og tilbage, og Flugfélag Norðurlands begyndte at flyve ruten mellem Reykjavik og Kulusuk, da Helgi Jónsson holdt op med det. Dette fortsatte de næste år. Flugfélag Íslands blev etableret i 1997 og fortsatte at flyve til Kulusuk ved siden af Greenland Air. I 1998 ændrede Greenland Air denne rute, og fløj kun til Reykjavik (eller Keflavík), mens Flugfélag Íslands om sommeren fløj til Nerlerit Inaat med Metro-maskin.

I 1999 blev der ikke fløjet på ruten mellem Island og Nerlerit Inaat. Greenland Air fløj dette år direkte til Nerlerit Inaat fra Nuuk eller Kangerlussuaq. Flugfélag Íslands fløj sin rute til Kulusuk og Greenland Air fløj mellem Grønlands vestkyst og Reykjavik med mellemlanding i Kulusuk. Det var det sidste år Greenland Air fløj til Island.

Greenland Air fløj ikke til Island i 2000, men fortsatte med ruteflyvning til Kulusuk hele året. Flugfélag Íslands fortsatte med sin rute til Kulusuk. Passagerer kunne derfor rejse mellem Vestgrønland og Island med transit i Kulusuk. Til at begynde med var der samarbejde mellem de to flyselskaber og deres ruter blev koordineret for at muliggøre dette. Flugfélag Íslands fortsatte med at flyve til ud på efteråret 2000, men havde ingen planer om vinterflyvninger da det gav underskud. Det grønlandske hjemmestyre tilbød økonomisk støtte for at ruten ikke skulle afvikles og begyndte uformelle forhandlinger om hvordan man kunne sikre forbindelsen til Kulusuk og Nerlerit Inaat.

Nogle måneder senere, i begyndelsen af 2001, indgik det grønlandske hjemmestyre en aftale med Flugfélag Íslands om at flyve til Kulusuk og Nerlerit Inaat fra Reykjavik to gange om ugen, dog en gang om ugen til CNP i perioden nov.-feb. Aftalen indebærer subsidiering af billetpriser. Aftalen gælder til ultimo 2004. Man benytter F50 og Metro til flyvningen, og vanligvis flyves der ”trekant” til disse steder.

Flugfélag Íslands fløj i forbindelse med denne aftale i 2002 og 2003, mange flere sommer ture til Kulusuk. Når dette skrives, ser det ud til at samme ordning også vil gælde for 2005. Greenland Air fortsatte sin ruteflyvning til Kulusuk fra Kangerlussuaq, som til at begynde med som sagt var i samarbejde med Flugfélag Íslands. Hurtigt begyndte selskaberne alligevel at konkurrere om passagerer, post og fragt fra Kulusuk til København, fordi Greenland Air var begyndt med en direkte rute fra Kangerlussuaq til København i oktober 1997. Der var nu valg imellem to ruter fra Kulusuk til København, via Reykjavik og Keflavik med Flugfélag Íslands og Icelandair, eller fra Kulusuk til København via Kangerlussuaq med Greenland Air. Greenland Air forsøgte at dirigere passagerer, post og fragt fra Kulusuk til København via sin maskine, og dette førte til store vanskeligheder ved rejser mellem Grønlands vestkyst og Island. Konkurrencen førte til brud på samarbejdet, som igen førte til både urimelig høje billetpriser mellem Vestgrønland og Island og andre problemer.

I tillæg til den ruteflyvning vi nu har beskrevet, har der altid været en betydelig charterflyvning til Kulusuk om sommeren. Disse flyvninger fortsætter selv om ruteflyvningen til Kulusuk er vokset meget. Der er også betydelig charterflyvning til Nerlerit Inaat, selv om den ikke er så omfattende som til Kulusuk. Om sommeren rejser f.eks. mange forskergrupper til Nerlerit Inaat.

5.1.3 Flyvningens omfang i Vestnorden 1994-2003

Flypassagerer mellem Grønland og Island

Antallet af flypassagerer mellem Grønland og Island blev nævnt i kap. 4.1.2. Vi har før nævnt, at indikationer om flypassagerer mellem disse land er lidt utydelige. Vi fik ikke oplysninger fra Grønlands Lufthavnsvæsen (GLV) i god tid, men de skulle være de mest pålidelige. Statistik fra Reykjavik lufthavn burde indeholde alle passagerer, uanset om de rejser med charter eller rutefly. Tabel 4 indikerer at antallet af passagerer har været 6.000 til 8.000 de sidste år. Man kan deraf trække den konklusion at der ingen udvikling har været i antallet af passagerer mellem Grønland og Island. Tabellen viser med sikkerhed ikke de rigtige oplysninger fra årene 1994 og 1995. Vi kan ikke pege på hvor fejlen ligger. Tabel 3 viser, at man kan trække den konklusion at antal passagerer mellem landene er gået ned.

Langt det største antal passagerer mellem disse lande flyver mellem Reykjavik og Kulusuk. For det meste er det turister som kun tager et kort ophold, som i visse tilfælde kun varer en halv dag. De sidste år har der været over 7.000 pladser til Kulusuk. Det kulminerede i 1999, da Íslandsflug fløj godt 80 ture til Kulusuk i konkurrence med Flugfélag Íslands. Íslandsflugs udbud var da omkring 3.800 pladser, mens Flugfélag Íslands sandsynligvis havde lidt flere pladser.

Der har altid været nogen charterflyvning til Grønland. Grænsen mellem ruteflyvning og charterflyvning har altid været diffus. Som eksempel kan der nævnes, at Íslandsflugs tidligere nævnte flyvninger var regelmæssige charterflyvninger, og i 1999 fløj omkring 3.500 passagerer med charter mellem Grønland og Island. Disse tal bygger på udbudet af charterture det pågældende år, og det forudsættes at der var mere end 70% pladsudnyttelse. I 2003 var passagerer med charterfly sandsynligvis omkring 1.500, hvis vi benytter samme regnemetode. Det år fløj Flugfélag Íslands og Atlantic Airways charter mellem Island og Grønland. Hvis statistikken i tabel 4 er rigtig, kan man trække den

konklusion, at omkring 20% af alle passagererne rejser med charter. I 1999 var dette forhold næsten 50%, men årene 1997-2000 var atypiske, idet Íslandsflug kom ind på markedet og fløj faste ruter, selv om de blev kaldt charterflyvning.

Transport af fragt med fly mellem Grønland og Island

Her mangler der statistik fra GLV, men fragtttransport mellem de to lande har været forholdsvis ubetydelige, bortset fra når fragtttransporten til Nerlerit Inaat og Kulusuk har været via Island. Om vinteren går næsten al fragt til Nerlerit Inaat med fly. De sidste år har der været en aftale med Flugfélag Íslands om at tage sig af flyvninger til Nerlerit Inaat og Kulusuk som beskrevet i kap. 5.1.2. Dette har bevirket at der har været betydelig fragtttransport til Grønland. Passagerfly bliver så vidt muligt fyldt op med fragt, men hvis der er mange passagerer er der i mange tilfælde meget lidt bæreevne tilbage og deraf kommer der mindre fragt ombord. Der flyves også luftfragtflyvninger efter behov i henhold til aftalen. I 2003 blev der transporteret over 100 tons fragt til Grønland i 10 luftfragtflyvninger. Vi fik ikke statistik i god tid fra Flugfélag Íslands om total fragtttransport (luftfragtflyvninger plus kargo i passagerfly).

Transport af post med fly mellem Grønland og Island

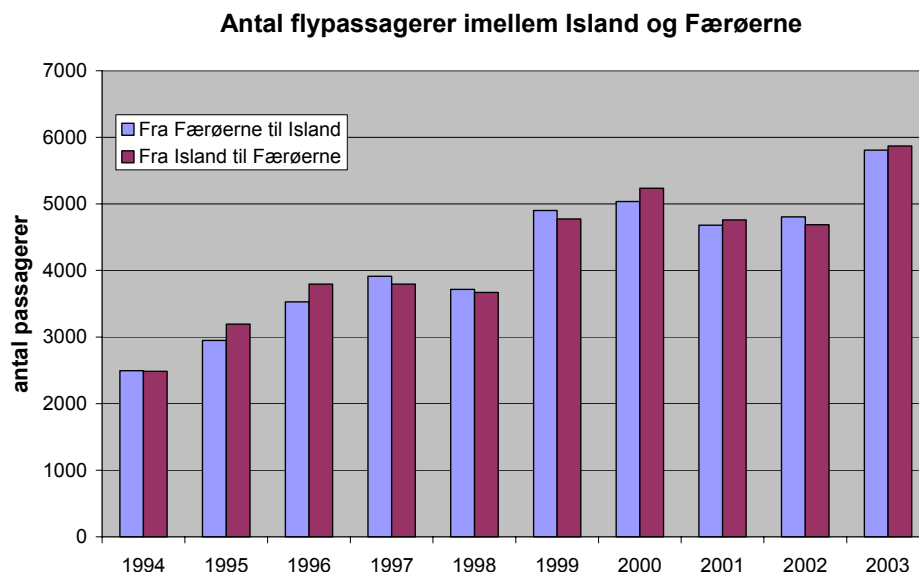
Så vidt vi har fået konstateret har der været ubetydelig transport af post mellem de to lande i løbet af de sidste år. Post til Nerlerit Inaat bliver nogle gange transporteret med fly til og fra Reykjavik ifølge Flugfélag Íslands aftale med det grønlandske hjemmestyre. Vi mangler statistik fra GLV.

Ambulanceflyvning mellem Grønland og Island

Der har altid været nogen ambulanceflyvning med patienter fra Grønland til Island. Flugfélag Íslands og dets forgængere har årligt i gennemsnit fløjet 10 til 20 ambulanceflyvninger til Grønland. Det drejer sig næsten udelukkende om flyvninger til Østgrønland. Antallet af ambulanceflyvninger er med årene gået ned. I 1999 fløj Flugfélag Íslands 16 ambulanceflyvninger til Grønland. I 2003 var der 14. Íslandsflug har haft meget få ambulanceflyvninger til Grønland i løbet af de sidste ti år, sandsynligvis ikke mere end 5, siger selskabets ledelse. Man ved ikke, hvor mange patienter der har fløjet mellem landene som generelle passagerer. men det har sandsynligvis ikke været mange.

Flypassagerer mellem Island og Færøerne

I det foregående kapitel om passagerer mellem Island og Færøerne regnes der både med passagerer med fly og skibe. Oplysninger om antal passagerer mellem Island og Færøerne med fly findes i figur 11.



Figur 11 Flypassagerer mellem Færøerne og Island 1994-2003

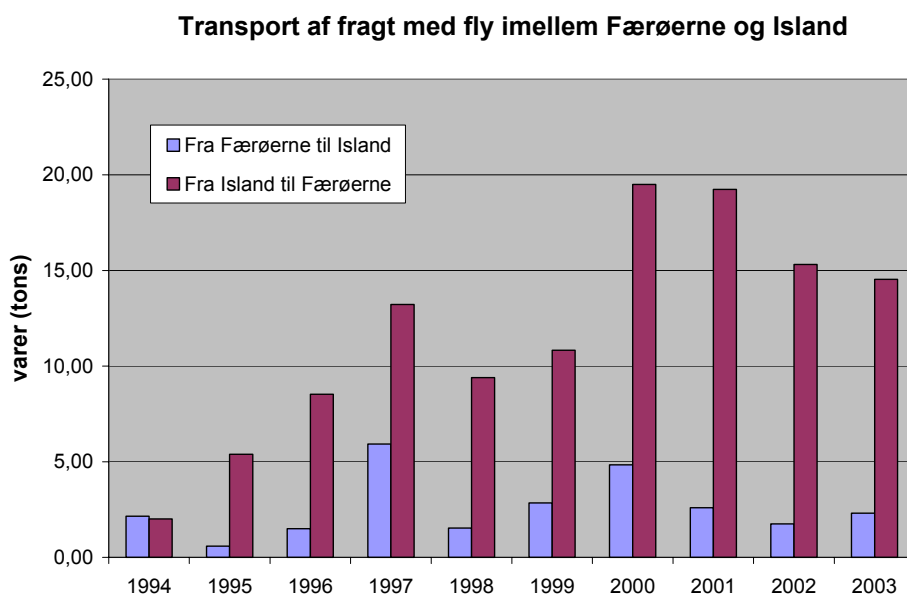
Kilde: Vágar lufthavn

Diagrammet viser at et voksende antal passagerer flyver mellem landene. Det viser sig at der i perioder er forskel på antallet af passagerer i hver retning. Det betyder med andre ord, at et betydeligt antal passagerer ikke rejser tur og retur. Det kan være en enkel forklaring på dette. Om vinteren flyves der kun to gange om ugen mellem Island og Færøerne, normalt mandage og fredage. Hvis man rejser mellem Island og Færøerne i forbindelse med et møde for sit arbejde, vil man normalt ikke benytte hele arbejdsugen på turen. Man flyver da direkte mellem Færøerne og Island den ene vej, men den anden vej flyves der via København. En passager fra Færøerne ville da f.eks. flyve direkte til Island mandag, men tilbage til København onsdag. Dette vækker spørgsmålet, om der er flere passagerer mellem Færøerne og Island end diagrammet viser. Vi kan tage et eksempel med 100 personer som rejser fra Island til Færøerne for at opholde sig der en dag i vinterhalvåret. 50 af dem rejste ud om mandagen og kom så tilbage via København om onsdagen. De andre 50 rejste til Færøerne via København om onsdagen, men så tilbage direkte til Island om fredagen. Lufthavnens tal viser at 50 passagerer rejser mellem Færøerne og Island, selv om det rigtige tal var 100. Mange kan også tænkes at rejse begge veje via København og vil da ikke figurere som passagerer mellem Island og Færøerne. Hvis dette er tilfældet, findes der et skjult behov for hyppigere flyvninger mellem Island og Færøerne. Om sommeren er der så mange flyvninger mellem de to lande, at det burde være unødvendigt at rejse via København.

En del af de passagerer som diagrammet viser, flyver uden tvivl med charter. I 2003 rejste antagelig 600 til 700 passagerer mellem de to lande med charter. Disse tal bygger på charterudbuddet det år og en højere benyttelse end 80%. Man kan derfor antage, at omkring 10% af passagertrafikken mellem de to lande foregik med charterflyvning i år 2003.

Transport af fragt med fly mellem Island og Færøerne

De danske lufttrafikmyndigheder (SLV) har oplysninger om fragt og post som bliver transporteret via Vágar til og fra Island. Tabel 12 viser transport af fragt med fly mellem Færøerne og Island. Det mest iøjnefaldende er, hvor lidt der transporteres mellem de to lande. 10 tons om året betyder, at der fragtes mindre end 100 kg gods hver gang. Fragttransport til Færøerne er vokset betydeligt, men der er ingen vækst i transporten til Island. De sidste år har dette ført til, at der importeres mange gange mere fragt til Færøerne fra Island end omvendt. Dette er i sammenhæng med den statistik over handel som findes i kapitel 3.

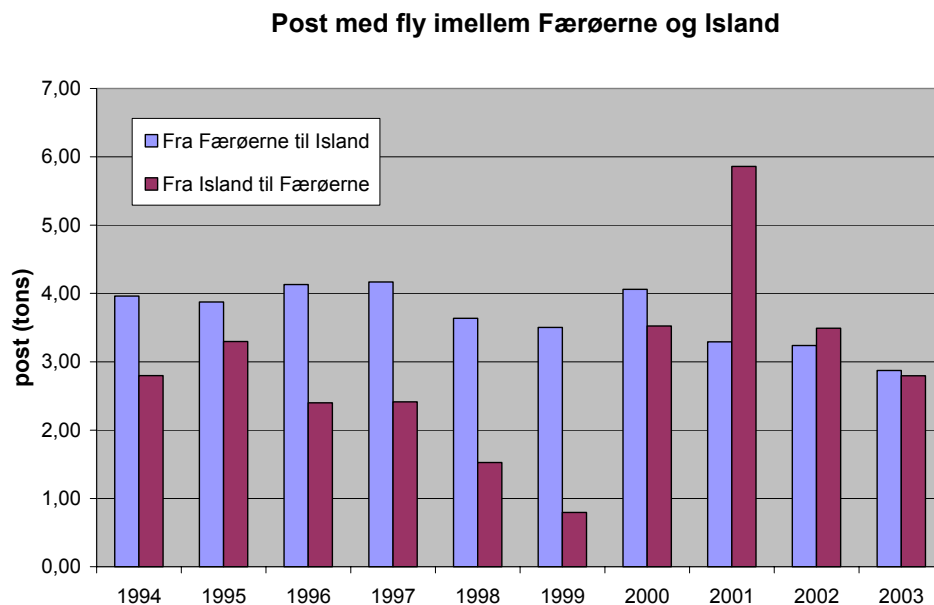


Figur 12 Transport af fragt med fly mellem Island og Færøerne 1994-2003

Kilde:SLV

Transport af post med fly mellem Island og Færøerne

Figur 13 viser posttransport med fly mellem landene. Diagrammet viser, at posttransport mellem Færøerne og Island har været ganske stabil, men dog faldende over tid. Det er vanskeligt at fortolke konklusionerne angående post fra Island til Færøerne. Det virker som om en masse post forsvandt i 1999 for at blive genfundet i 2001! Men spøg til side så må disse store svingninger i postmængden kunne forklares med organisatoriske ændringer.



Figur 13 Transport af post med fly mellem Island og Færøerne 1994-2003

Kilde: SLV

Hvis vi kun ser på diagrammets første år (1994 og 1995), og så de sidste år (2002 og 2003), så virker det som mængden post er nogenlunde den samme. Det er ganske god sammenhæng i mængden af post i begge retninger.

Ambulanceflyvning mellem Island og Færøerne

Der har næsten ikke fundet ambulanceflyvning sted mellem Island og Færøerne de sidste ti år. der findes ingen oplysninger om antallet af patienter som har rejst mellem disse lande som almindelige passagerer. Det må regnes som sandsynligt at de har været meget få, da der stort set ikke har været samarbejde mellem de to lande på dette område.

5.2 Flytrafik i Vestnorden 2003

5.2.1 Beskrivelse af flyvepladser til international flyvning i 2003

Der er kun en flyveplads i Færøerne som kan benyttes til internationale flyvninger. Det er Vágar lufthavn. Banen er kort og store fly kan ikke lande der. Der er kun en bane i Vágar. Flyvepladsen lukkes nogle gange på grund af vejrforhold. Egilsstaðir flyvepladser er Vágars reservelufthavn.

Tabel 11 Vágar Lufthavn

Længde	1.250m
Bredde	30m
Styrkegrad	PCN28
Lufthavn kan tage	800 personer
Radar	nej
Flytrafik kontrol	ja
Åbningstid	8:00 –(16:00-19:00)

Kilde: Vágar lufthavn

International flyvning er mulig fra fire flyvepladser i Island. To af dem er i det samme område, dvs. Keflavík lufthavn og Reykjavík lufthavn. De to andre er i Akureyri og Egilsstaðir. Keflavík lufthavn er den største af dem, og den er samtidig militær flyveplads for den amerikanske flåde. De tre andre er reserveflyvepladser for Keflavík lufthavn. Flyvepladserne lukkes enkelte gange på grund af vejrforhold, men det er mindst fare for det i Keflavík.

Tabel 12 Keflavík lufthavn

Længde	3.065m og 3.054m
Bredde	60m og 60m
Styrkegrad	PCN68 og PCN80
Lufthavn kan tage	3.500 personer +
Radar	ja
Flyveledelse	ja
Åbningstid	Altid åben

Kilde Keflavíkurflugvöllur

Tabel 13 Reykjavík lufthavn

Længde	1.567m og 1.230m
Bredde	45m og 45m
Styrkegrad	PCN35 og PCN25
Lufthavn kan tage	Ejes af FÍ, for små
Radar	nej, men i Keflavík
Flyveledelse	ja
Åbningstid	(7:00-8:00)–23:30 for flyvestart, altid åben til landing.

Kilde: Reykjavíkurflugvöllur og Flugmálastjórn Íslands

Tabel 14 Akureyri lufthavn

Længde	1.940m
Bredde	45m
Styrkegrad	PCN28
Lufthavn kan tage	400 personer
Radar	ja
Flyveledelse	ja
Åbningstid	7:00-23:00 +vagt

Kilde: Akureyrarflugvöllur og Flugmálastjórn Íslands

Tabel 15 Egilsstaðir lufthavn

Længde	2.000m
Bredde	45m
Styrkegrad	PCN35
Lufthavn kan tage	200 personer
Radar	nej
Flyveledelse	nej
Åbningstid	Altid åben

Kilde:Egilsstaðaflugvöllur og Flugmálastjórn Íslands

Der er to internationale lufthavne i Grønland, i Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Kangerlussuaq har måske de mest stabile vejforhold til flyvning på hele den nordlige halvkugle. Flyvepladsen bliver sjældent lukket på grund af vejrforhold. Narsarsuaq lufthavn er ofte lukket. Den sidstnævnte er den af de flyvepladser vi her beskæftiger os med, som ligger længst mod vest. Den er lukket i omkring 15% af tiden, men Kangerlussuaq er en reservelufthavn for Narsarsuaq.

Tabel 16 Kangerlussuaq lufthavn

Længde	2.815m
Bredde	60m
Styrkegrad	Ikke klart, mere om vinteren
Lufthavn kan tage	(200-300 personer) ikke klart
Radar	ja (sekundær)
Flyveledelse	ja
Åbningstid	8:00-17:00 + vagt

Kilde:GLV

Tabel 17 Narsarsuaq lufthavn

Længde	1.830m
Bredde	45m
Styrkegrad	Beton (PCN-nummer ikke klart)
Lufthavn kan tage	< 200 personer
Radar	nej
Flyveledelse	ja (næsten som Akureyri)
Åbningstid	8:00-17:00 +vagt

Kilde:GLV

5.2.2 Flyruter og udbud inden Vestnorden i 2003

Der var ingen direkte flyvning mellem Færøerne og Grønland i 2003 og heller ikke årene før det. Der var traditionel ruteflyvning mellem Reykjavik i Island og Færøerne. Flugfélag Íslands var ansvarlig for denne flyvning, men lejede en maskine og besætning (wet leasing) af Atlantic Airways i Færøerne samt benyttede sig af eget materiel. Man fløj to gange om ugen i vinterperioden, mandage og fredage. Den ene tur blev fløjet med F50 (Fokker 50 som tager 45 passagerer), den anden med BAE (British Aerospace 146-200 som tager 84 passagerer). BAE-maskinerne ejes af Atlantic Airways, det er jet maskiner som flyver næsten dobbelt så hurtigt som F50. Om sommeren fløj man fire ture om ugen og tre af dem blev fløjet med BAE. En af disse fire ture var til Keflavík, i

stedet for Reykjavík. Man fløj to gange om ugen i vinterperioden i årets sidste måneder, men da benyttede man udelukkende BAE.

Der blev fløjet fra Reykjavík til tre steder på Grønland i 2003. Ingen af disse steder er på Grønlands vestkyst, hvor de fleste grønlændere bor. Flugfélag Íslands var ansvarlig for denne flyvning. Man fløj to gange om ugen fra 24. juni til 29. august til Narsarsuaq på Sydgrønland. Dette var det første år af tre i henhold til aftalen mellem Grønlands hjemmestyre og Islands regering. Denne aftale blev lavet som resultat af at flyruten blev nedlagt, som beskrevet i kap. 5.1.2. Begge regeringer subsidierer flyvningen for at få den i gang på ny. Flugfélag Íslands lejer Atlantic Airways maskiner til denne flyvning, og de fortsætter til Narsarsuaq efter landing i Reykjavík fra Færøerne. Det var derfor gode forbindelser mellem Færøerne og Narsarsuaq selv om man mellemlandede i Reykjavík.

Flugfélag Íslands har også en aftale, med Grønlands hjemmestyre om flyvninger til Kulusuk (KUS) og Nerlerit Inaat (CNP) på Grønlands østkyst. Hjemmestyret subsidierer flyvningen i henhold til denne aftale, som gælder til efteråret 2004. Aftalen indebærer at Flugfélag Íslands altid flyver trekanten Reykjavík-Kulusuk-Nerlerit Inaat-Reykjavík (eller omvendt) to gange om ugen. Dette gælder ikke i den mørke tid, her flyves der ikke trekantsflyvning men direkte fra Reykjavík til de respektive steder, og da kun en gang om ugen til Nerlerit Inaat. Flugfélag Íslands benyttede F50 til den ene tur og SWM (Metro-maskine som tager 19 passagerer) til den anden. Om sommeren er der væsentligt flere flyvninger til Kulusuk. De fleste er i perioden 1. juli til 31. august, med 14 flyvninger om ugen. 13 af disse ture bliver fløjet med F50. Disse ekstrature til Kulusuk falder ikke under aftalen, denne virksomhed er rentabel. De fleste passagerer er udenlandske turister.

I tillæg til den ruteflyvning, vi her har beskrevet, er der charterflyvninger mellem Island og Færøerne og mellem Island og Grønland. Atlantic Airways fløj charter mellem Færøerne og Island og fløj desuden om sommeren turister fra Keflavík til Kangerlussuaq. Dette var lukkede flyvninger, kun beregnet på turister som havde købt sejlads langs Grønlands kyst. Flugfélag Íslands fløj mange charterflyvninger til Grønland i 2003, for det meste på et lille fly (Metro). De fleste af disse flyvninger var til Kulusuk og Nerlerit Inaat. Flugfélag Íslands fløj også nogle charterflyvninger til Færøerne. Flyselskabet Ernir begyndte at flyve sommeren 2003. Det var dog kun denne sommer at Ernir fløj nogle ture til Færøerne og Grønland og det kun med en 8 pladsers maskine. Tabel 18 viser udbud af pladser mellem disse lande i år 2003, både ruteflyvninger og charter. Udgangspunktet er pladser tur-retur.

Tabel 18 Udbud af pladser mellem Island, Færøerne og Grønland

	Mellem Island og Færøerne	Mellem Island og Grønland
Sommer	6.048	11.547
Vinter	4.388	2.703

Kilde: Flyselskaberne

5.2.3 At rejse mellem Grønland og Island

Den ene af rapportens forfattere rejste til Nuuk i Grønland for at indsamle referencer. Det var nødvendigt med to arbejdsdage i Nuuk. Man kunne vælge imellem to forskellige ruteplaner.

Den ene var at flyve fra Reykjavik til Kulusuk, bytte fly og flyve fra Kulusuk til Kangerlussuaq og derfra igen til Nuuk. Det var muligt at gøre dette på en dag, men kun om onsdagen. Tilbageturen ville da foregå på en lørdag. Denne tur ville have kostet omkring 168.000 ISK eller omkring 1.900 €. Det viste sig imidlertid, at flyet til Kulusuk var fuldbogget, og da var alternativet det at flyve til Kulusuk tirsdag og overnatte en nat.

Den anden mulighed var at flyve fra Keflavik til København om mandagen, overnatte og så tirsdag flyve fra København til Kangerlussuaq (tværs over Island) og derfra til Nuuk. Tilbageturen var på fredag og da ville det ikke have været nødvendigt at overnatte i København. Dette ville have koste 144.000 ISK eller omkring 1.660 €. Det betyder at tur-retur fra København til Nuuk kostede omkring 120.000 ISK eller omkring 10.200 DKK. Kommunestyremedlemmer i Nuuk fortalte, at normalt kostede billetten omkring 12.000 DKK, men enkelte gange var der tilbud og da kunne billetten koste 8.000 – 9.000 DKK.

Det sidste alternativ blev valgt. Det var billigere og rejsen foregik udelukkende på hverdage. Arbejdsugen blev da fordelt på følgende måde:

En halv arbejdsdag i Island.

To og en halv arbejdsdage i rejser.

To arbejdsdage til selve opgaven.

To dages opgave i Nuuk tog derfor næsten en hel arbejdsuge.

Flyet fra Grønland var imidlertid så meget forsinket, at det var umuligt at fortsætte til Island om fredagen. En overnatning i København var derfor nødvendig før turen tilbage til Island lørdag formiddag.

Det blev også undersøgt hvad det kostede at flyve tur-retur Keflavik til Beijing i Kina den samme uge. Det viste sig at koste omkring 85.000 ISK eller omkring 980 €. Da havde turen rigtignok begyndt lørdag med ankomst Beijing søndag, men returrejsen ville have været til London fredag med overnatning der og flyvning til Island lørdag formiddag, tilsvarende som fra Grønland. Rejserne kan naturligvis ikke helt sammenlignes, men dette eksempel viser at det er mere end 50% dyrere at rejse mellem Island og Nuuk på Grønland end mellem Island til Kina.

5.2.4 At rejse mellem Island og Færøerne.

Den anden af rapportens forfattere rejste til Færøerne og København for at anskaffe referencer. Planen var at opholde sig to arbejdsdage på Færøerne, plus at tage en halv arbejdsdag i København.

Der flyves årligt to gange om ugen fra Reykjavik til Færøerne, mandag aften og fredag aften. Forfatteren fløj derfor til Vágar mandag aften med Atlantic Airways. Opgavens arbejdsdage var tirsdag og onsdag. Han fløj så til København onsdag eftermiddag og overnattede der, indsamlede flere referencer torsdag formiddag og fløj til Keflavik om eftermiddagen. Denne tur kostede 3 arbejdsdage. En anden mulighed havde været at tage færgen Norrøna til Seyðisfjörður onsdag eftermiddag og så at leje en bil torsdag til Akureyri, som var rejsens udgangspunkt.

Det mest behagelige og fordelagtige for denne arbejdsrejse havde været hvis der var mulighed for at fly mellem Reykjavik og Tórshavn onsdag. Forfatterne har fået oplys-

ninger om, at flyselskabet har modtaget ønsker om en ekstra rute om onsdagen for kortere forretningsrejser. Denne flytur ville have kostet omkring 3.700 DKK (44.000 ISK). Med flyvning via København og den billigste billet til Island koster turen omkring 5.600 DKK (66.000 ISK) plus overnatning i København og samt en arbejdsdag mere. Det sidstnævnte alternativ blev valgt for denne rejse. Det er indlysende at i forhold til rejsen til Nuuk er det væsentligt nemmere og billigere at flyve mellem Færøerne og Island, selv om der findes mange ønsker om at tilføje en tredje ugentlige flyvning mellem Tórshavn og Reykjavik.

5.2.5 Kan man uhindret flyve til Vestnorden?

Al flyvning på Grønland er afhængig af koncessioner. Det samme gælder for Færøerne. Da danske luftfartsmyndigheder udsteder disse koncessioner. I mange år har der været to koncessioner for international flyvning mellem Danmark og de to øer. Den ene koncession blev givet til et dansk flyselskab, den anden til et indenlandsk flyselskab. Det ser ud til at der igen steder i Vesteuropa er så begrænset frihed i flytrafik som til Færøerne og Grønland. EØS åbne marked gælder på den anden side på Island, hvor Island er medlem af EØS, ikke de to andre lande. Færingerne ønsker større frihed i flyvningerne til Færøerne (se Tourism Industry Policy).

Der må søges til de danske myndigheder om koncession som før sagt. De har indtil nu rådført sig med den grønlandske hjemmestyre og lavet koncessionsaftaler i samsvar med hvad den ønsker. Det grønlandske hjemmestyre bestemmer "de facto" om koncession uddeles eller ikke. Det samme gælder for Færøerne.

Vinteren 2003-2004 søgte rejsebureauet Katla Travel om koncession til at flyve med passagerer til Kangerlussuaq på Grønlands østkyst sommeren 2004. Denne flyvning var planlagt som produkt for turister fra tyske områder, som Katla Travel solgte ture til Island. Planen var at de kunne besøge både Grønland og Island på samme tur. Ideen var også den at alle havde anledning til at løse flybillet begge veje, men billetten skulle koste omkring 50.000 ISK tur-retur. Det grønlandske hjemmestyre satte sig imod den ide at have flyvningen åben. Det grønlandske hjemmestyre ønskede ikke at hverken islændinge eller grønlændere kunne benytte sig af denne flyrute. Dette viser at grønlændere ikke er interesserede i større frihed mht. flyvning.

Men hvilke argumenter havde det grønlandske hjemmestyre? Man argumenterede med, at de som var ansvarlige for internationale flyvninger fra Grønland kunne flyve på de betingelser at de fløj hele året rundt. Disse flyselskabers drift var i minus i vinterhalvåret, men de klarede at få virksomheden i plus på årsbasis på grundlag af sommersæsonen. Hvis nogen kom og tog en del af sommerens indtægter, ville de helårige flyselskaber havne på minussiden med de internationale flyforbindelser. Dette kan i og for sig godt passe, men lad os alligevel se på denne sag i lidt større perspektiv. Det er tydeligvis markedshæmmende bestemmelser, markedet er ikke åbent. Hvorfor? Hvilke uheldige følger ville frie markedsforhold have? De grønlandske myndigheder er sandsynligvis bange for at hvis disse betingelser ikke var til stede, kunne det føre til at ingen ville være interesseret i at flyve til og fra Grønland om vinteren. Landet ville være uden flyforbindelse i flere måneder ad gangen, noget som er uacceptabelt. Men grønlænderne er ikke de eneste med dette tankesæt i Vestnorden. Islændingene tænkte i lignende baner for bare nogle få årtier siden. I Steingrímur Hermannssons biografi, Islands forhenværende statsminister, (Dagur B. Eggertsson, 1999), fortæller Hermannsson om statens støtte til Icelandair, da flyselskabet havde store problemer. Man er bange for "ubegræn-

set konkurrence” som blev regnet som farlig. Det ser også ud til at man ikke har haft tro på, at hvis Icelandair gik konkurs, ville andre komme ind på markedet som svar på efterspørgslen. Nu er den frie konkurrence indført på det islandske marked og har været et faktum der i næsten ti år. Det gik ikke så dårligt som man havde ventet, tværtimod er flyvning til og fra Island vokset siden da. Man kan i denne sammenhæng spørge, om det virkelig er fare for at noget slemt sker, selv om flyvning til og fra Grønland ikke bliver så begrænset som den nu er. Hvorfor kan flyselskaber som flyver hele året ikke konkurrere med åben charterflyvning om sommeren? De bliver måske nødt til at tage lidt højere priser om vinteren eller at effektivisere deres drift. Men efterspørgselen efter flyforbindelser til og fra Grønland er så stor hele året, at det er må antages at nogen vil altid stå parat for at arrangere den internationale flyvning. Det store antal danskere på Grønland og den kendsgerning, at de ofte har kun et kort ophold, vil nok forsikre at der altid bliver et grundlag for direkte flyruter mellem Grønland og Danmark. Der er i tillæg efterspørgsel efter luftfragt med varer som f.eks. grøntsager. Hidtil er disse varer blevet importeret fra Danmark. Erfaringen fra Island bør også nævnes. Udenlandske charterfly har fløjet til Island i mange år om sommeren, og de har ikke truet vinterflyvningen, selv om alle har adgang til at flyve med dem.

Åben flyvning mellem Keflavík og Kangerlussuaq sommeren 2004 ville have givet mange muligheder. Turister i Island havde fået tilbud om en ny destination på Grønland, og både publikum og erhvervsliv havde fået en ny mulighed for kontakt mellem disse to lande. De fleste grønlændere bor på vestkysten, og kontakten mellem Island og Grønland vil ikke vokse hvis man ikke har adgang til acceptabel kommunikation.

Vi foreslår derfor at det grønlandske hjemmestyre arbejder for øget frihed mht. flyvningen til Grønland.

5.2.6 Flyveudbud i Vestnorden i 2003

Udbuddet af flyvninger fra (eller til) landene bliver regnet ud således at vi prøver at tælle alle fly som rejste ud fra landet i år 2003 med passagerer, både rutefly og charterfly. Antal pladser i hvert fly gjorde det så muligt at udregne udbuddet af pladser fra hvert land. Udbuddet blev klassificeret i 6 grupper, dvs. sommer eller vinter, og om det var fra/til Danmark, Europa (minus Danmark) eller Amerika. Konklusionerne kan læses i de følgende tre tabeller. Oplysninger kom i god tid fra alle bortset fra Loftleidir Icelandic. Deres udbud i år 2003 er et estimat. Sommer defineres som perioden maj til september.

Tabel 19 Udbuddet af flyvninger fra Færøerne

Fra Færøerne	sommer	vinter	total
til Danmark	52.616	56.140	108.756
til Europa (uden Danm.)	16.319	10.016	26.335
til Amerika	0	0	0
Total	68.935	66.156	135.091

Kilde: Flyselskaberne som fløj til Færøerne

Tabel 20 Udbuddet af flyvninger fra Island

Fra Island	sommer	vinter	total
til Danmark	122.436	105.172	227.608
til Europa (uden Danmark)	338.990	264.428	603.418
til Amerika	110.141	112.442	222.583
Total	571.567	482.042	1.053.609

Kilde: Flyselskaberne som fløj til Island

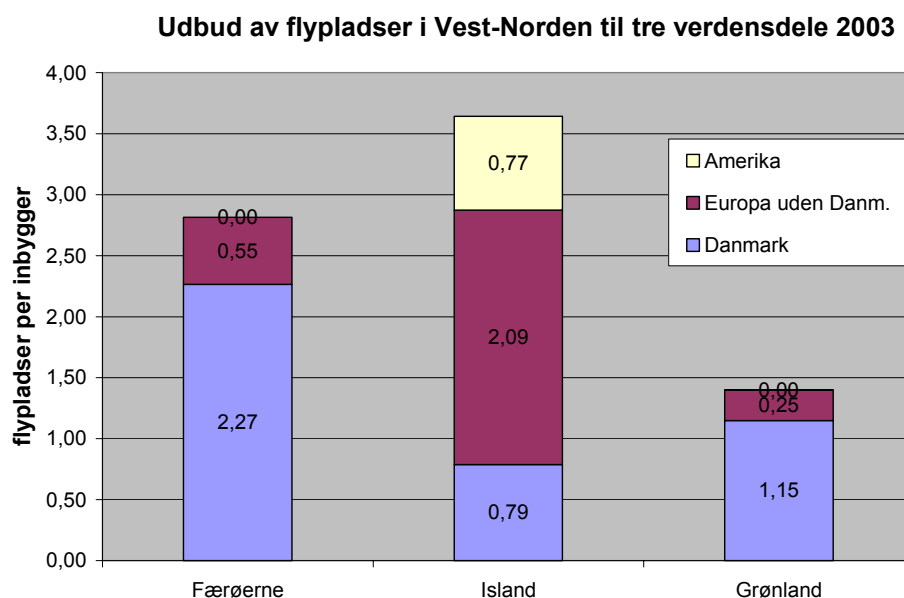
Tabel 21 Udbuddet af flyvninger fra Grønland

Fra Grønland	sommer	vinter	total
til Danmark	33.139	32.070	65.209
til Europa (uden Danm.)	11.547	2.605	14.152
til Amerika	158	0	158
Total	44.844	34.675	79.519

Kilde: Flyselskaberne som fløj til Grønland

Der blev kun fløjet til tre lande fra Grønland i 2003, Canada, Island og Danmark. Flyvninger til Europa var derfor kun til Island og de ubetydelige flyvninger til Amerika følger kun til Canada.

Figur 14 viser hvordan udbuddet er fra hvert land til de tre verdensdele som den analyse bygger på.



Figur 14 Udbuddet af flyvepladser til tre verdensdele 2003

Kilde: Se tabeller 19-21

Som ventet viser tabellen at udbuddet er allermest fra Island. Udbuddet var 3,6 pladser pr. indbygger i landet. Grunden til dette er at Icelandair forsøger ikke kun at sælge billetter til og fra Island, men også billetter mellem USA og Europa med stop-over i Island. Det mindste udbud er fra Grønland med 1,4 pladser pr. indbygger. Dette er naturligvis i sammenhæng med det antal passagerer til og fra landene som drøftes i kapitel 4.2.4.

Flyruterne fra landene vækker imidlertid størst interesse. Samme situation ses på Grønland og Færøerne. Langt den største del af udbuddet er til Danmark eller andre lande i Europa, men intet eller næsten intet er til Amerika. Situationen er en helt anden i Island. Der er omtrent lige stort udbud af rejser til Danmark og Amerika, men udbuddet af rejser til andre Europæiske lande end Danmark er godt halvdelen af udbuddet. Forklaringen på denne forskel er nok den, at Island har været selvstændigt i 60 år, mens de to andre lande fortsat er under dansk styre. Dette kan muligvis forklares ved at der er flere indbyggere på Island end i de andre lande, og at udbudet af flyruter fra Island derfor bliver lidt mere alsidig end fra de andre lande.

Udbud af fragt med fly

Det er i udgangspunktet vanskeligt at få rede på hvilken fragtkapacitet der er med fly. For det første er det meget afhængig af antallet af passagerer med hvert fly. Hvis der kun er få passagerer, er der muligheder for tungere fragt gods end ellers, for det andet vil store aktører som Icelandair Cargo ikke opgive sin fragtkapacitet.

Fragtkapaciteten kan klassificeres i to grupper, med rute-fly og med specielle fragt-fly. Fragtkapacitet med rute-fly bygger på det pladsudbud som før er blevet nævnt, men alligevel er situationen forskellig fra land til land.

Air Greenland benytter en stor Airbus-maskine (A330-200) på Grønland, og den tager mere fragt end antallet pladser skulle tilsige. Fragtkapaciteten i 2003 var godt 2.000 tons, og størstedelen af det var med denne maskine. Resten var med en Boeing-maskine som fløj til Narsarsuaq og senere maskiner fra Flugfélag Íslands som fløj til østkysten.

Icelandairs rute-fly er ansvarlige for det meste af udbuddet i Island. IcelandExpress er også ansvarlig for en del af udbuddet, og der var specielle luftfragt-flyvninger, som især Bluebird og Íslandsflug var ansvarlige for. Íslandsflug fløj 5 gange om ugen til Island i 2003. Bluebird Cargo fløj næsten hver dag. I alt var disse to flyselskabers udbud næsten 10.000 tons i 2003. Den største del af udbuddet fra Island var via Keflavik lufthavn. Ifølge lufthavnens netside (www.keflavikairport.com) blev der fragtet 24.964 tons fragt med fly fra lufthavnen i 2003, og 15.590 tons til den.

På Færøerne er transportkapaciteten mindre end antallet af pladser skulle tilsige. Det skyldes at landingsbanen i Vágar er kort og jetmaskiner ikke kan lette fuldt lastet. Så vidt forfatterne kender til fløj ingen specielle luftfragt-fly til Færøerne eller Grønland i 2003.

5.2.7 Er der nok flyveudbud i Vestnorden?

Færøerne

I interviewet med færøske repræsentanter for erhvervslivet blev der lagt vægt på at man måtte få flere rejser over hele året mellem Reykjavik og Tórshavn for at imødekomme

erhvervslivets behov, dvs. tre rejser ugentlig i stedet for to som nu. Dette vil føre til nemmere og billigere erhvervsrejser mellem de to lande. Situationen i dag er den, at det ikke er muligt at rejse på korte forretningsrejser mellem disse lande uden at rejse via København med de ekstraomkostninger og tid det kræver. Dette menes at være en vigtig barriere for udvidet handelskontakt mellem de to lande. Vi ved ikke om turistmyndighederne mener det er nok udbud med hensyn til turistbranchen, men det er alligevel indlysende, at det nuværende system er en hindring for korte rejser mellem de to lande, hvis man vil benytte rutefly tur-retur.

Island

International flyvning er mulig fra fire flyvepladser i Island. To af dem er i det samme område, dvs. Keflavík flyveplads og Reykjavík flyveplads. De to andre er i Akureyri og Egilsstaðir. Det er derfor mulighed for international flyvning til tre områder i Island, det sydvestlige Island, det centrale Nordisland og det centrale Østisland.

Det er et stort og voksende udbud af flyvninger til det sydvestlige Island. Grunden til det er, at Icelandair ikke kun transporterer passagerer til og fra Island, men også mellem Europa og Amerika. Dette medfører at udbuddet er større end efterspørgselen efter pladser til og fra Island nogen sinde kommer til at blive.

Der var udbud af internationale flyvninger til Akureyri i 2003. Denne rute blev dog afviklet før årsskiftet. Så længe der ingen internationale flyvninger er, mener turistbranchen i området at der er ikke nok udbud. Turistbranchen siger at den har nok kapacitet med hensyn til turisme, men at det er en flaskehals at få turisterne via det sydvestlige Island. Specielt kan det være en hindring i konferenceperioden i juni og august. Ofte er alle hotelværelser i Reykjavík booket på dette tidspunkt, men der er endnu udbud andre steder. Turister til Island må i mange tilfælde overnatte den første nat i Reykjavík-området før de fortsætter ud på landet. Disse turister havner derfor i problemer i konferenceperioden, og derfor dannes der en flaskehals i turiststrømmen rundt i landet. Det er på mange måder ønskelig, at turisterne kommer ind i landet mere end et sted. Det fører også til bedre udnyttelse af landets infrastruktur og kommunikation, samtidig med at det reducerer belastningen af Keflavík lufthavn. Trafikstrømmen gennem lufthavnen er vokset så meget at man bliver nødt til at foretage investeringer for millioner eller måske milliarder ISK.

Et rutefly fra LTU mellemlandede i Østisland på vej til Keflavík i sommeren 2003. Denne rute gik ikke godt og fortsatte derfor ikke i 2004. Turistbranchen mener at der bør findes et tilbud om flyvning til Østisland. Der findes en voksende servicekapacitet i området, men der mangler flyvninger. Den lokale turistbranche fik erfaring i forbindelse med mellemlandingerne, og er klar over hvad skal forbedres for at internationale flyvninger skal kunne finde sted fra Egilsstaðir.

Grønland

Turistmyndighederne i Grønland mener at generelt set er der nok udbud af flyvninger til Grønland, men at det største problem er de høje priser på flybilletter. Det næste skridt i udbuddet skal være det at etablere nye flyruter mellem Canada og Grønland. Man fløj mellem Nuuk og Iqaluit i Canada i nogle år, men denne flyvning blev indstillet i 2000. Nogle charterflyvninger finder alligevel også sted fra Canada. Der er tradition for international flyvning fra to steder på Grønland, Kangerlussuaq på vestkysten og Narsarsuaq

på Sydgrønland. Hvad dette angår har Grønland et forspring på Færøerne og Island, hvor der kun er tradition for international flyvning fra en flyveplads. Forklaringen er bl.a. den at Grønland er et uhyre stort land.

Greenland Tourism er af den opfattelse at det er nok udbud på Sydgrønland, så længe der er sommerflyvninger mellem Narsarsuaq og Keflavík. Hvis disse flyvninger ikke fandtes, var der ikke nok udbud til dette område. På vestkysten er der nok udbud, men der mangler service for at kunne tage imod flere turister i den nuværende situation. Illulissat har nok de største muligheder for et bedre udbud, fordi få steder er mere interessant i turisternes øjne.

Turistbranchen mener også der mangler flyvninger fra Nuuk til både Island og Canada på grund af erhvervslivet generelt. I denne sammenhæng er der ikke nok udbud af flyvninger til Grønlands vestkyst.

Greenland Tourism mener at udbuddet er nogenlunde i balance på østkysten. Islandske flyselskaber flyver derop med turister i store mængder.

Mulige flyruter for at forøge udbuddet

Følgende er nogle tanker om hvordan det er muligt at øge udbuddet af flyvninger indenfor Vestnorden på de områder, som har størst behov for det.

Nuuk-Reykjavík

Flyvninger mellem Nuuk og Reykjavík ville garantere øget forbindelse mellem Grønland og Island. Denne rute ville også give grønlænderne muligheder for bedre at udnytte den strøm af turister som besøger Island. Grønlænderne ville også få betydeligt større muligheder for at rejse til udlandet, fordi man kan flyve til mange destinationer i både Europa og Amerika fra Keflavík. Det er dog et problem ved Icelandairs rute til Amerika derfra. Det er i mange tilfælde dyrere at flyve fra Keflavík til Amerika med Icelandair end fra København til Amerika med Icelandair. Grønlænderne burde alligevel være interesserede i at flyve til det kontinentale Europa fra Keflavík i stedet for København. Dette gælder især hvis lavprisselskaber flyver mellem Island og Europas vigtigste byer, f.eks. London. Denne flyrute ville nok have en vis indflydelse på flyveruten Grønland-København, selv om den rute nok altid ville have et solidt driftsgrundlag. Se også drøftelse af denne flyrute i kap. 5.3.1.

Canada-Kangerlussuaq-Keflavík og retur

Grønlænderne er interesserede i en flyrute til Canada, men markedet er på grænsen til at den skal kunne være rentabel. Islændingene drøfter ofte, hvor vigtigt det er med bedre forbindelser med Canada og flyruter til landet. Grunden er både den at mange islændinge emigrerede til Canada i sin tid, men også deres interesse i landenes samarbejde omkring det arktiske. Islands præsident har ofte anbefalet øget kontakt mellem arktiske lande, og Universitetet i Akureyri ønsker at tage en førende position ved at øge den arktiske kontakt indenfor det videnskabelige område og forskning. Islændingene er derfor også interesserede i flyruter til Canada, men markedet er på grænsen til at den skal kunne være rentabel. Med hensyn til dette må spørgsmålet være, om markedet i de to lande er stort nok sammenlagt til at gi økonomisk grundlag for en flyrute til Canada. Denne flyrute vil have mange fordele. voksende kontakt mellem Island og Grønland. Voksende

kontakt mellem Grønland og Canada. Voksende kontakt mellem Island og Canada. Det må undersøges grundigt hvilken by i Canada burde være destination. Hvor i Canada er der størst interesse for Grønland og Island? Vi kan f.eks. nævne byer som Winnipeg, Halifax, St. Johns og så de oprindelige befolknings byer. Hvilke byer i Canada er islændingen mest interesseret i? Landets økonomiske centrum er Ontario-provinsen med Toronto som midtpunkt, men islændingene burde også være interesseret i andre byer, f.eks. Winnipeg.

Hvilke byer i Canada er grønlænderne mest interesserede i? I samtaler nævnte de fleste de vigtigste byer, f.eks. Toronto, Ottawa og Montreal. Det mest naturlige ville være at vælge den by som giver flest passagerer.

Det er vanskeligt at sige om andre nordiske lande ville benytte sig af denne flyrute. Passagerer fra København ville mellemlande og skifte maskine i Keflavík, og mellemlande, men ikke skifte maskine i Kangerlussuaq (en ekstra time).

Canada-Kangerlussuaq-Keflavík-København og retur

Det er naturligvis også muligt at forestille sig at den samme maskine fløj hele vejen fra København til Canada med mellemlandinger i Keflavík og Kangerlussuaq. Ville passagerer mellem Norden og Canada benytte sig af denne flyrute?

Kangerlussuaq-Akureyri-København og retur

Denne rute ville opfylde nogle vigtige mål. Øget kontakt mellem Grønland og Island og følgelig muligheder for turister til Island at komme til Grønlands vestkyst. Øget udbud af flyvninger til Akureyri i tråde med lokale ønsker. Den støtter op om de islandske myndigheders politik om Eyjafjörðurs bygdeprogram. Her forudsætter vi at Air Greenland er ansvarlig for denne flyrute og at Akureyri bliver en ny destination på den nuværende rute. Det er naturligvis muligt at benytte Keflavík i stedet for Akureyri, men Air Greenland ville nok ikke være tjent med at mellemlande der på grund af stor konkurrence i flyvninger fra Keflavík til København.

Narsarsuaq-Akureyri-København og retur

For tiden flyves der hele året mellem Narsarsuaq og København, og der findes en subsidieret sommerrute mellem Reykjavík og Narsarsuaq. Det ville være muligt at forene disse ruter. Dette vil opfylde nogle mål. Et sikkert udbud af flyvninger til Narsarsuaq fra både Island og Danmark. Øget udbud af flyvninger til Akureyri, i samsvar med lokale ønsker. Det støtter op om de islandske myndigheders politik om Eyjafjörðurs bygdeprogram.

Egilsstaðir- Færøerne

Der er ikke langt mellem Egilsstaðir og Færøerne. Kortet viser at det kun er 25% længere vej end mellem Egilsstaðir og Keflavík. Hvis indbyggerne i Østisland skal rejse til Europa, må de først flyve vest til Reykjavík, køre endnu længere mod vest til Keflavík og så flyve østover til Europa. Hvis internationale flyvninger fra Færøerne bliver udviklet således at der bliver daglige flyvninger til f.eks. København, London og andre storbyer, åbner det for den mulighed at Østisland benytter Færøerne men ikke Keflavík som udgangspunkt til Europa. Det er en meget kortere rute end via Keflavík i vest. Dette

bliver kun muligt hvis priserne fra Færøerne bliver tilsvarende eller lavere end fra Keflavík. Det ville give et fremtidig grundlag for flyvninger mellem Egilsstaðir og Færøerne, med tilsvarende maskiner som dem man benytter til indenrigsflyvninger i Island. Det er heller ikke umuligt at forestille sig denne rute fra Akureyri.

5.3 Sandsynlig udvikling i flytrafik de næste ti år

5.3.1 Er der økonomisk grundlag for flytrafik mellem de vestnordiske hovedstæder?

Landenes hovedstæder er som følger: På Færøerne har Tórshavn omkring 18.500 indbyggere, i Island har Reykjavík omkring 180.000 indbyggere og på Grønland har Nuuk omkring 15.000 indbyggere.

Der findes allerede flyrute mellem Tórshavn på Færøerne og Reykjavík, men der er ingen flyrute mellem Nuuk og Island. Spørgsmålet er derfor, om det er grundlag for flyrute mellem Reykjavík og Nuuk ved at knytte de tre hovedstæder sammen. Personer i forvaltningen på Grønland har i samtaler understreget et stort ønske om denne rute. De mener den vil føre til kontakter indenfor både handel og andre områder som vil være lønsomme for begge parter. Denne rute ville sandsynligvis også få fragtopgaver. Turistbranchen på Grønland kan endnu ikke se store muligheder i denne flyrute, fordi servicekapaciteten i Nuuk fortsat ikke er særlig omfattende. Derfor har man ikke meget at byde på for turister. Men dette kan ændre sig og da vil turister have mulighed for at komme denne vej. Måske vil denne flyrute faktisk også føre til videre opbygning i turismens infrastruktur i Nuuk.

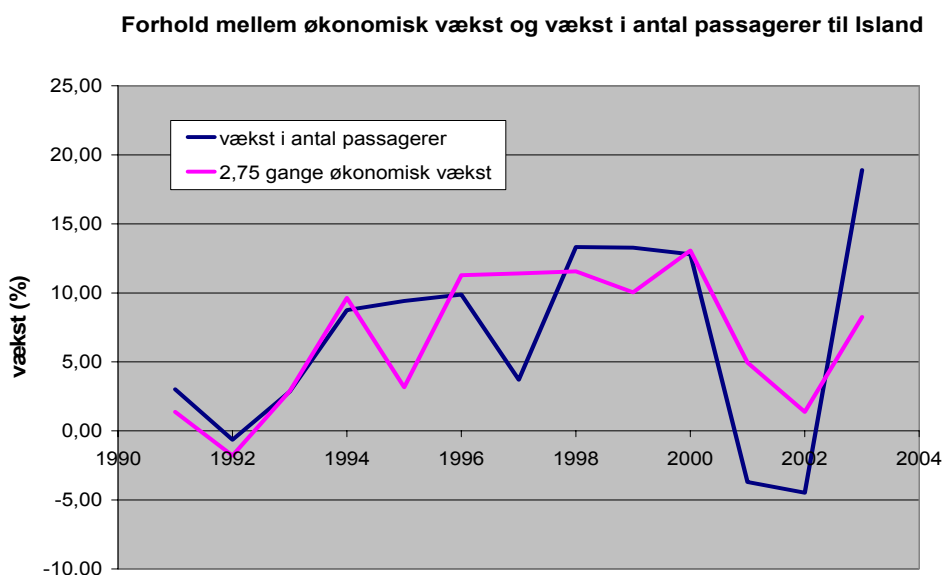
Landingsbanen i Nuuk er kun 950 m lang, og der kan kun lande små fly og specielle typer af mellemstore fly. Air Greenland mener ikke at der for tiden er grundlag for en flyrute til Reykjavík, men har ikke noget imod at andre prøver at etablere denne rute. De islandske selskaber viser større interesse. Til at begynde med behøves specielle flyvemaskiner, men de findes allerede i Island. Denne flyrute kunne ikke basere sig på billige billetpriser. Markedet på Grønland er for tiden således, at det er meget dyrt at flyve. En flyrute mellem Nuuk og Reykjavík burde derfor være konkurrencedygtig i pris, selv om islændingene ville synes billetten er dyr. Man kan ikke sige om det grønlandske hjemmestyre ville give tilladelse til en flyrute mellem Nuuk og Island. Samtaler med personer i den grønlandske forvaltningen tyder dog på at hjemmestyret ser med positive øjne på denne flyrute.

Der er planer om at forlænge landingsbanen i Nuuk, og dette vil ændre forudsætningerne for flyvning. Flugfélag Íslands mener selskabet sandsynligvis omgående vil søge om licens til at flyve ruten Nuuk-Reykjavík, hvis landingsbanen bliver så lang at F50-maskinerne kan lande i Nuuk. Maskinernes række vide er ikke et problem. BAE jet-maskinerne til Atlantic Airways kan også flyve til Nuuk hvis landingsbanen bliver lige så lang som i Færøerne, dvs. 1250 m. Flyvetiden bliver væsentligt kortere med jet-maskiner, men de er dyrere i drift end propelmaskiner. Air Greenlands indstilling kan også ændres med en længere landingsbane. I det tilfælde må hele Grønlands luftkommunikationssystem tages op til revision. Hvis landingsbanen i Nuuk bliver 1.800 m lang ville forudsætningerne ændres endnu mere. Da ville Air Greenland sandsynligvis begynde ruteflyvninger fra Nuuk til København, og så måtte selskabet også revidere hele sin fly flåde. Se også drøftelse af denne flyrute i kap. 5.2.7 her ovenfor.

5.3.2 En prognose om flytrafikkens udvikling til Island de næste ti år

Økonomisk udvikling som grundlag for prognose

Forfatteren har en gang hørt den tommelfingerregel at udviklingen i flytrafik svarer til en tredobling af den økonomiske udvikling. Hvis den økonomiske udvikling er f.eks. 3% vokser flyvebranchen med 9%. Omkring 50% af passagerer til og fra Island er is-lændinge, og derfor påvirker økonomisk udvikling i Island sandsynligvis flere eller færre rejser hos nationen. Den anden halvdel er udlændinge, og derfor er det naturligt at ræsonnere, at økonomisk udvikling i deres hjemlande bestemmer om de rejser mere eller mindre. Den økonomiske udvikling i OECD-landene benyttes som beregningsgrundlag for denne gruppe. Siden begge grupper er lige store, vejer de lige tungt og derfor regner vi på dette grundlag et gennemsnittet på den økonomiske udvikling i både OECD-landene og den økonomiske udvikling i Island. Hvis vi ser på data om denne gennemsnitlige økonomiske udvikling siden 1990, viser det sig at udvikling i antal passagerer er 2,75 gange den gennemsnitlige økonomiske udvikling. Det synes derfor at være noget om denne tommelfingerregel. Dette fremvises i næste diagram.



Figur 15 Forhold mellem økonomisk udvikling og antal passagerer til Island 1990-2004

Kilde: OECD og Hagstofa Íslands

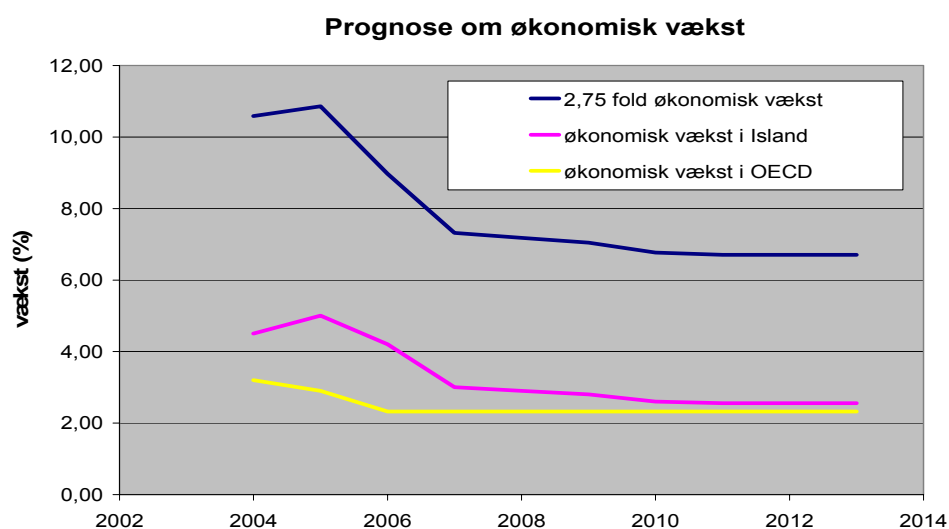
Diagrammet viser at disse tal alle er i det samme område. Det er tydeligt at noget sker i år 2001, som har indflydelse på den økonomiske udvikling og stor indflydelse på antal passagerer. Det drejer sig naturligvis om terroristangrebene den 11. september, selv om deres indflydelse naturligvis kun gør sig gældende i årets sidste fire måneder.

Hvis dette forhold er som før nævnt, er det muligt at benytte prognoser om økonomisk udvikling som udgangspunkt for prognoser om stigning i antal passagerer. Det vil vi gøre her. Vi vil fortsætte at bruge prognoser om gennemsnitlig økonomisk udvikling i både Island og OECD-landene.

Forfatterne har ikke kunnet opspore langsigtede prognoser om økonomisk udvikling i OECD-landene. Derfor benyttes IMF's prognose for årene 2004 og 2005. For de næste to år benytter IMF en fortsættelse af den gennemsnitlige økonomisk udvikling i årene 1990-2003, som var 2,32%.

De benytter det islandske finansministeriums prognoser om økonomisk udvikling i Island til år 2010 (6. maj 2004, *Úr þjóðarbúskapnum*), men den gennemsnitlige økonomisk udvikling i årene 1990-2003 for de følgende år.

Denne prognose om økonomisk udvikling findes i næste diagram, og der vises også den gennemsnitlige økonomisk udvikling gange 2,75.

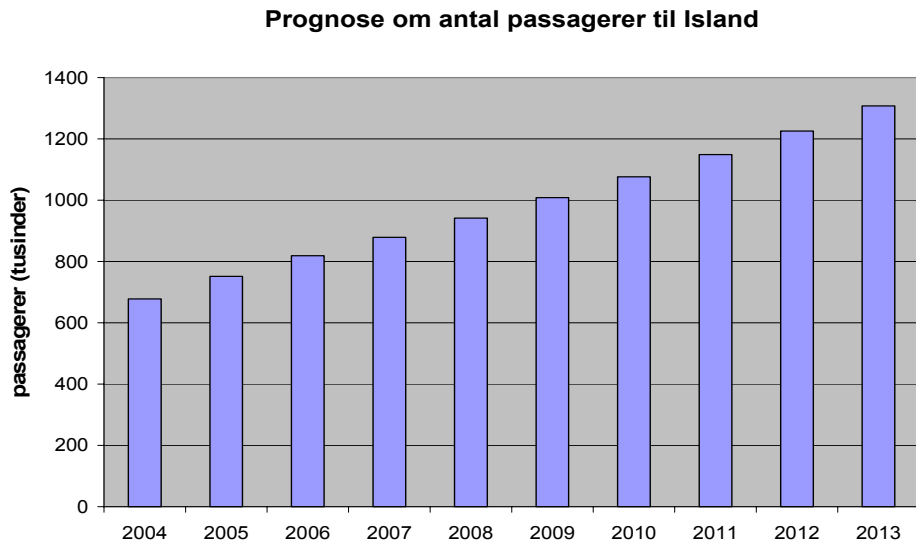


Figur 16 Prognose om økonomisk udvikling 2003-2013

Kilde: Finansministeriet på Island og International Monetary Fund

Det er en stor sandsynlighed for at den økonomisk udvikling i Island vil blive større end gennemsnittet i OECD-landene de kommende år. Derfor giver denne metode et relativt større antal islandske passagerer end udenlandske. Islændingene vil derfor i fremtiden udgøre mere end halvdelen af alle passagerer til og fra Island.

Det næste diagram viser, hvor mange passagerer der kommer til Island i år 2013, hvis udviklingen svarer til 2,75 gange den økonomiske udvikling.



Figur 17 Prognose om antal passagerer til Island 2004-2013

Kilde: Se figur 16.

Ifølge prognosen vil antallet af passagerer til landet overstige 1 million i år 2009. I 2013 kommer der så 1.308.000, hvilket er mere end en fordobling i forhold til 2003.

Icelandairs prognoser

Sigurður Helgason (2004), CEO i Icelandair, har drøftet den mulige udvikling i antallet af turister til Island. Han sagde at selskabet har sat sig det som mål at øge antallet af udenlandske turister på Island, så det i 2010 når op på 600.000. Hvis det går som planlagt, vokser antallet af passagerer lidt mere end det seneste diagram viser. Ifølge prognosen for 2010 vil der i alt være 1.076 tusinde passagerer, og udenlandske turister bliver knapt halvdelen af dette tal, dvs. i underkanten af 538.000. Hvis det samlede antal turister kommer op på 600.000, er det ikke usandsynligt at det totale antal passagerer i 2010 bliver 1,1 til 1,2 millioner.

Turistrådets prognose

Islands Turistråd forudser at antallet af udenlandske turister vokser med 8% årligt de næste år. Hvis dette stemmer bliver det omkring 500.000 i år 2010. Det er i overensstemmelse med den tidligere nævnte prognose.

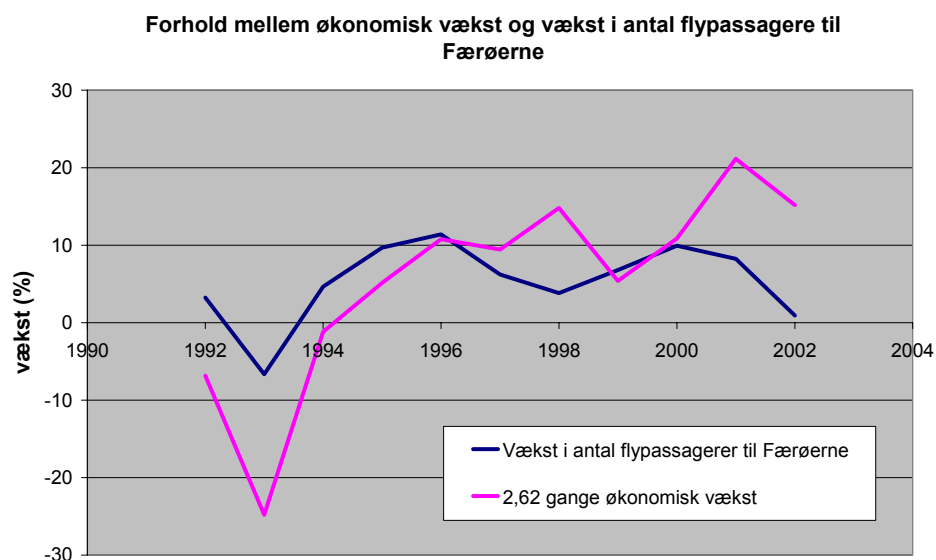
Akureyri og Egilsstaðir

I 2003 blev der fløjet mellem København og Akureyri i 7 måneder. Flyruten kom i gang på det værst tænkelige tidspunkt, dvs. bare nogle uger efter at IcelandExpress begyndte at flyve til København til meget lave priser. Man havde også kun nogle få uger til at forberede flyvningen. Alligevel var der omkring 4.000 ankomende passagerer. Denne erfaring gav gode oplysninger om markedet, og lokale kræfter vil formentlig fortsætte presset indtil de får etableret nye direkte flyvninger til udlandet med små jetmaskiner. Forfatterne spår at dette vil ske, ikke mindst i lyset af det hurtigt voksende marked ifølge ovenstående prognose. Det er ikke sandsynligt, at man vil forsøge at etablere direkte

internationale ruter fra Egilsstaðir i løbet af de nærmeste 5 år. Det er større chancer for at Østisland hellere vil have samarbejde med Nordisland om flyruter til Akureyri. Østisland har stor interesse i at disse flyvninger etableres, på samme måde som det er i Nordislands interesse at Norrønás sejlads går godt. Om fem år er der sket store forandringer på Østisland. Markedet for internationale flyruter er også voksende der. Det er derfor ikke udelukket at man vil forsøge at etablere internationale flyruter fra Egilsstaðir. Det er en vigtig faktor i spørgsmålet om denne flyvning hvordan Østisland vil markedsføre sin fisk i fremtiden. Smári Geirsson (2004) mener det er sandsynligt at man i 2010 vil producere 30.000 tons opdrættet laks plus 8.000 tons af opdrættet torsk på Østisland. Dette svarer til over 100 tons opdrættet fisk dagligt. Den største fordel ved Egilsstaðir flyveplads er at den er i nærheden til Europa, den største ulempe er det lave indbyggertal på Østisland. Prognosen går på at i 2013 vil 2-10% af alle passagerer fra udlandet komme med internationale rute-fly til Akureyri og Egilsstaðir med destinationer i Danmark, Tyskland og Storbritannien.

5.3.3 En prognose om flytrafikkens udvikling til Færøerne de næste ti år

Ifølge vores oplysninger er omkring 60% af flypassagererne til Færøerne færing, 30% er danskere og 10% er af andre nationaliteter. Denne kendsgerning må man have i tankerne, når man vurderer om den økonomiske udvikling er i samsvar med det voksende antal flypassagerer til Færøerne. Det næste diagram viser, hvordan udviklingen i antal flypassagerer har været siden 1991. Diagrammet viser også økonomisk udvikling på 2,62%. Dette tal er fundet med vejret økonomisk vækst i Færøerne, Danmark og OECD-landene. Vægten er 0,6, 0,3 og 0,1. Det interessante er at det tal man skal gange med (2,62) for at finde ud det øgede antal flypassagerer er næsten det samme som i Island. Det ser ud til at tommelfingerregelen bekræftes endnu en gang.



Figur 18 Forholdet mellem økonomisk udvikling og antal flypassagerer til Færøerne 1991-2013

Kilde: OECD, Hagstova Føroya og Nordic statistics

Diagrammet viser at der er mærkbar sammenhæng mellem økonomisk udvikling og øget antal flypassagerer. De sidste år i diagrammet er 2001 og 2002. Der er udviklingen i antallet af flypassagerer meget lavere end den økonomiske udvikling skulle tilsige. Af dette kan man konkludere, at terroristangrebene den 11. september 2001 har haft nogen indflydelse på antallet af flypassagerer, men ikke på den økonomiske udvikling. Den økonomiske udvikling på Færøerne er faktisk den bedste i mange år begge disse år, mens der var nedsving i den økonomiske udvikling i både Danmark og OECD-landene som følge af terroristangrebene.

Hvis denne sammenhæng skal benyttes til at lave en prognose, må man have en prognose om den økonomiske udvikling for Færøerne og Danmark nogle år fremover. Forfatterne har ikke kunnet fremskaffe en sådan prognose. Færøernes økonomiske situation er meget afhængig af fiskeriet, og udviklingen i denne sektor vil nok være den vigtigste indikator på den økonomiske udvikling. Sandsynligvis er der ingen muligheder for øget fangst på de færøske fiskebanker. Men hvis man derimod begynder olieboring indenfor Færøernes økonomiske grænse vil det betyde opsving i den økonomiske udvikling og uden tvivl også i flytrafikken. Det danske bloktilskud til hjemmestyret på Færøerne har også lignende indflydelse som den økonomiske udvikling. Dette tilskud svarer i dag til ca. 600 millioner DKK årligt. Hvis olieudvinding eller andre forhold forårsager en gunstig økonomisk udvikling vil bloktilskuddet sandsynligvis forsvinde, ikke mindst fordi mange færinger selv ønsker at gå denne vej. Dette vil have en negativ indvirkning på antal flypassagerer kontra den økonomiske udvikling. Færøernes selvstændighed vil nok også styrkes parallelt med bloktilskuddets afvikling. Da er det sandsynligt at luftkommunikation vil udvikle sig tilsvarende det som nu sker i Island (se afsnit om udbud i flyvning), dvs. at færingerne begyndte at søge mod andre lande end Danmark og at man ville indføre flere flyruter til andre lande end Danmark. I maj 2004 havde den ene forfatter samtaler med færinger og de oplyste at man undersøger flere internationale flyruter bl.a. til Storbritannien og Norge.

Man har drøftet enten at forlænge landingsbanen i Vágar eller at lave en ny lufthavn på et nyt sted, hvor der er mulighed for en længere landingsbane end i Vágar. Den korte bane der er en vis hindring. Den begrænser både hvilke fly kan lande der, og hvor meget fragt de fly som skal lande der kan tage. Man regner ikke med store ændringer de næste par år, og næppe indenfor den periode som her diskuteres. Hvis man forudsætter en moderat økonomisk udvikling, omkring 2-3% om året, vil antallet af flypassagerer vokse 5-8% om året, hvilket betyder at antallet af flypassagerer til øerne vil fordobles i løbet af 10-12 år. Hvis det sker, vil det nok føre til i hvert fald tre ture om ugen til Island. Der ville være flere ture end det nu er tilfældet til både Storbritannien og Norge. Det kan også give nye destinationer på kontinentet. Sandsynligvis vil antal passagerer til Danmark vokse forholdsvis mindre end til andre destinationer. Sandsynligvis vil København fortsætte at blive den vigtigste destination i de internationale flyvninger fra Færøerne.

5.3.4 En prognose om flytrafikkens udvikling til Grønland de næste ti år

Situationen på Grønland er så speciel, at det nok ikke er fornuftigt at prøve at lave en prognose over antallet af passagerer på grundlag af den økonomiske udvikling. Det ser faktisk ud som der ikke findes en prognose om den økonomiske udvikling på Grønland i det hele taget. Grønlænderne får hvert år omkring 3.000 millioner DKK i bloktilskud fra den danske regering, mens færingerne få omkring 600 millioner DKK. Hvis den øko-

nomiske udvikling på Grønland går godt, kan det ikke udelukkes at bloktilskuddet bliver reduceret. Det ville virke i mod den indvirkning den økonomiske udvikling ville have. Hvis bloktilskuddet forbliver uforandret, vil den økonomiske udvikling uden tvivl have en stor indflydelse på passagertallets udvikling.

Det er meget dyrt at flyve til og fra Grønland, og det fører til at grønlænderne næsten ikke har råd til at betale for rejser til udlandet. Omkring 80% af grønlandske passagerer med internationale flyvninger fra Grønland betaler ikke selv deres billetter. Der er næsten igen konkurrence på flyvninger i Grønland, men med voksende konkurrence ville priserne sandsynligvis reduceres betydeligt og det ville have en stor indflydelse på antallet af passagerer. Forfatterne mener at det er mest sandsynligt at følgende sker:

- At landingsbanen i Nuuk bliver forlænget til 1.800 meter inden ti år. Dette vil betyde store ændringer på flyruterne fra Grønland. De internationale flyvninger vi da for det meste gå fra Nuuk, selv om Kangerlussuaq også vil spille rolle i den sammenhæng. Flyvepladsen dér, vil benyttes af bygderne vest og nord for Kangerlussuaq, og flyvepladsen vil desuden fungere som reserveflyveplads for Nuuk. Kangerlussuaq har et mere stabilt klima end Nuuk, og derfor vil 5-15% af alle flyvninger til Nuuk formentligt benytte Kangerlussuaq på grund af vejrforhold i Nuuk. Man vil holde op med at flyve hele året fra Narsarsuaq til København på grund af den forlængede landingsbane i Nuuk. Et stadigt voksende antal turister til Island vil føre til sommerflyvninger mellem Keflavík og Narsarsuaq. I tillæg vil stadig flere turister besøge Kulusuk.
- En længere landingsbane i Nuuk vil betyde ruteflyvninger mellem Reykjavík og Nuuk, men ruteflyvninger vil muligvis gå i gang med mindre fly inden landingsbanen bliver forlænget.
- Det vil blive billigere at flyve til Grønland. Ruteflyvninger mellem Reykjavík og Nuuk vil tvinge de selskaber som flyver direkte mellem Grønland og København til at tilbyde billigere billetter. Det burde være større muligheder for at reducere priserne på billetter til og fra Grønland end andre steder i Norden på grund af de meget høje billetpriser.
- Det grønlandske hjemmestyre vil øge frihed i flyvningen, på samme måde som de øvrige vestnordiske lande. Det bliver derfor nemt at få tilladelse til regelmæssige charterflyvninger om sommeren fra Grønland til næsten hvilken som helst destination. Disse ændringer vil til at begynde med føre til regelmæssige charterflyvninger mellem Canada og Grønland, men vil så udvikle sig til regelrette ruteflyvninger hele året ved også at benytte det islandske marked.
- Fleksibiliteten på de grønlandske flyvepladser øges og deres åbningstider forlænget vil blive forlænget, således at omkostninger ved landing/afgang bliver reduceret.

Kap. 5.2.6 viser at udbuddet på flyvninger til Grønland er meget mindre end til de andre lande i Vestnorden pr. indbygger. De høje billetpriser er den mest sandsynlige forklaring på denne forskel. Hvis den ovennævnte prognose er rigtig, vil det blive betydeligt

billigere at flyve til og fra Grønland efter ti år. Det vil føre til stor vækst i antal passagerer til og fra Grønland, fordobling i løbet af de næste ti år er ikke utænkeligt. Men hvis priserne og restriktionerne forbliver de samme og landingsbanerne ikke bliver forlænget, kan man regne med at passagerantallet vil vokse langsomt i løbet af de næste ti år.

6. Transport ad søvejen

Denne transport drejer sig hovedsagelig om fragtsejlads. Det færøske rederi Smyril Line er det eneste rederi, som tilbyder passagerruter til søs indenfor Vestnorden. Norrønas passagertransport drøftes i kapitlet om passagersejlads mellem landene. Oplysninger om transport ad søvejen bygger for det meste på transportørernes svar på et spørgeskema, som blev sendt til de rederier i området man regner med har drevet transport ad søvejen i den berørte periode. Det må konstateres, at rederierne reagerede meget forskelligt. Mange ville slet ikke give nogle oplysninger om fragtmængder af konkurrencemæssige hensyn. Dette gælder hovedsageligt det færøske og det islandske marked. Vi har forsøgt ikke at give oplysninger om de enkelte rederiers transport. Det er alligevel vanskeligt der hvor få rederier er på markedet, specielt fordi Royal Arctic Line, som drives af det grønlandske hjemmestyre, har koncession på fragtsejlads til og fra Grønland. Information om fragtmængder hos dette rederi findes derfor i offentlige økonomiske rapporter.

Forfatterne har ikke fundet en oversigt over transport ad søvejen i dette område, og det er muligt at de har overset enkelte transportruter og rederier. Samtaler med de som er ansvarlige for transport ad søvejen i områder tyder alligevel på at oplysningerne dækker alle som driver transport ad søvejen.

Projektbeskrivelsen dækker hovedsagelig den regelmæssige rutetransport. Der sejles dog meget fragt udenfor rute nettet, ofte med charterskibe som tager sig af specielle opgaver, f.eks. fragt af mel, fiskeolie, olie og et voksende marked for frosset fisk.³

6.1 *Transport ad søvejen i udvikling 1994-2003*

Skibstransportens historie over denne ti års periode bygger hovedsagelig på transportrederiernes svar på spørgeskemaer som blev sendt ud med e-post, og samtaler med aktører i transportsektoren og eksperter på området, jf. liste over de interviewede.

6.1.1 Rutesejlads inden Vestnorden 1994-2003

Rutesejlads mellem Færøerne og Island 1994-2003

Det islandske rederi Eimskip har sejlet mellem landene i hele denne periode. Denne rutesejlads begyndte i 1992 i tilknytning til rederiets rutesejlads til kontinentet (den såkaldte nordrute), men indtil da havde det statsejede Ríkisskip sejlet en gang i ugen mellem Færøerne og Island. Eimskips rute mellem landene blev ændret i år 2000. Større fragtskibe førte til, at efter år 2000 har man sejlet via Tórshavn en gang om ugen på vej fra Island og en gang på vej til Island. Transportudbuddet var alligevel næsten det sam-

³ Forfatterne var færdig med rapporten i juni, men situationen ændrer sig stadig. Der har sket nogle ændringer i transport ad søvejen siden. Den 17. august var der forening av Eimskip og Skipafelagið Føroyar, i juli begynte Eimskips datterselskap CTG at sejle mellem Færøerne og Grimsby og i august bestemte Eimskip at holde op med kystsejlads i Island i desember. I begyndelsen av juli begynte Samskip at sejle ugentlig mellem Island og Føroyar.

me, fordi man nu bruger næsten dobbelt så store skibe som før. De benyttede skibe er rederiets største, 166 m lange, og har plads til 1.457 containerenheder.

Det færøske rederi Smyril Line blev etableret i 1982 med det formål at udbede kontakten mellem de nordatlantiske øsamfund, dvs. Færøerne, Island, Shetlandsøerne, Norge, Danmark og det europæiske kontinent (se www.smyril Line.fo). Hver sommer fra 1983 har rederiets færge, Norrøna, sejlet mellem disse lande. Den ældre Norrøna havde plads til 1.050 passagerer og 300 biler. Den nye Norrøna, som begyndte sin rutesejls i 2003, har plads til 1.482 passagerer og 800 biler.

Fragtvirksomheden blev udvidet ved at man etablerede en speciel fragtafdeling og begyndte at sejle hele året. Til at begynde med sejlede færgen hver anden uge om vinteren mellem Hanstholm i Danmark og Tórshavn.

Norrøna har sejlet den samme rute hele denne periode: Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Hanstholm(Esbjerg)-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Tórshavn. I 1994 sejlede den denne rute hver uge i 14 uger. Perioden er lidt efter lidt blevet længere, og i 2003 var den 17 uger.

I begyndelsen af 2004 begyndte Norrøna så at sejle hele vinteren mellem Island og Færøerne. Det betød nye chancer for transport af fragt og passagerer til og fra Island. Dette er vigtigt, f.eks. med hensyn til eksport af fersk fisk fra Island til Europa, men også med hensyn til en længere turistperiode end før, specielt på Øst- og Nordisland. Denne rute beskrives mere udførligt i følgende kapitel om transportens nuværende stilling.

Det islandske rederi Samskip drev ikke transportrute mellem Færøerne og Island i denne periode. Den blev så indført i 2004, og beskrives nærmere nedenunder, hvor transportens nuværende stilling beskrives.

Arnarflutningar er et lille rederi som i en periode drev en transportrute mellem landene. Selskabet brugte en hæktrawler som blev ændret til fragtskib. Det sejlede to gange om ugen fra Þorlákshöfn til Skotland med anløb i Færøerne. Ifølge rederiets oplysninger gik det nogenlunde til at begynde med og enkelte gange godt. Næsten to måneders stop i sejlsaden på grund af strejke på Færøerne og reparation i foråret 2003 var en streg i regningen, og selskabet afviklede driften i efteråret 2003. I begyndelsen af 2004 blev skibet lejet til Skipafelagið Føroyar, som benyttede det til transport mellem Færøerne og Skotland. Denne rute blev så afviklet i april 2004, bl.a. fordi man mente skibet var uhensigtsmæssigt.

Rutesejls mellem Island og Grønland 1994-2003

Rederiet Royal Arctic Line blev grundlagt i 1993, og er ansvarlig for næsten al fragtsejls til og fra Grønland. Samtidig begyndte man fragtsejls med containere til og fra Grønland. Rederiet ejes af det grønlandske hjemmestyre og har koncession på fragtsejls til og fra landet. Rederiet har sit hovedkvarter i Nuuk, og har omkring 600 ansatte. Rederiet har fire containerskibe samt et skib til løs fragt. Det er vigtigt at kende til denne driftsorganisation når man drøfter fragttransport til og fra Grønland, fordi det ikke drejer sig om et reelt konkurrencemarked.

Royal Arctic Line har sejlet mellem Island og Grønland med tre ugers mellemrum. Skibene anløber Reykjavik på vej mellem Ålborg og Grønland for at tage fragt. Det kan både være varer af islandsk oprindelse eller varer som transporteres fra de øvrige nordiske lande, Storbritannien, Nordeuropa og Nordamerika til Grønland.

Tabel 22 Rutesejlads mellem Island og Grønland 1997-2003

	Island-Grønland	Grønland-Island	Frekvens
1997	4100 cbm	670 cbm	Hver tredje uge
1998	4200 cbm	1700 cbm	-
1999	5925 cbm	1440 cbm	-
2000	4200 cbm	360 cbm	-
2001	5145 cbm	1300 cbm	-
2002	5300 cbm	350 cbm	-
2003	6375 cbm	830 cbm	-

Kilde: Royal Arctic line

Rutesejlads mellem Grønland og Færøerne 1994-2003

Der findes næsten ingen fragtttransport ad søvejen mellem disse to lande. Der findes ingen rutesejlads mellem landene. Ifølge oplysninger fra Royal Arctic Line (RAL) drejer det sig kun om 2-3 containerenheder, som normalt fragtes med Eimskip og RAL via Danmark eller Island.

Anden sejlads i Vestnorden 1994-2003

Det er klart at der har fundet betydelig uregelmæssig fragtttransport sted mellem disse lande, men det har været meget vanskeligt at få et helhedsindtryk af denne transport som mange har været ansvarlige for. Dette gælder hovedsagelig transport af fragt mellem Færøerne og Island.

Anden fragtttransport ad søvejen mellem Island og Grønland er mere sjælden, fordi der er koncession på denne transport. Rederiet Nes har sejlet mellem landene de fleste år siden 1995. Deres tjenester er købt privat i Grønland og drejer sig for det meste om transport af gødsel og andet for landmænd i bygderne Narsaq, Julianehaab, Eriksfjord og Isefjord. Skibet bliver losset omkring 20 steder. Der sejles normalt en gang om året når fjordene er blevet isfri, i juli eller august og sejladsen er gået fra Danmark via Reykjavik. Der har været benyttet de såkaldte bulkskibe til denne transport, med en kapacitet på 2.830 m³.

6.2 Bådruter og destinationer 2003

Herunder følger en generel diskussion om bådruter i Vestnorden i dag. Der drøftes også projektbeskrivelse af ruter til andre lande. På den måde kan man vurdere betydningen af transport af fragt inden Vestnorden og belyse hvordan den er tilknyttet rederiernes rute-net.

Rutesejlads inden Vestnorden 2003

Hvis man ser på de enkelte ruter er den hyppigste sejlads mellem Island og Færøerne. Transporten mellem Island og Grønland er bl.a. en del af transporten mellem Grønland og Nordamerika. Transporten mellem Færøerne og Grønland er ganske begrænset, noget vi allerede er blevet belyst.

Bådruter mellem Færøerne og Island 2003

Tre rederier sejler for tiden mellem disse lande, Eimskip, Smyril Line og Samskip. Der er stor og stadig voksende konkurrence på dette marked, og transportudbuddet voksede en hel del i år 2004. Ifølge samtaler med aktører i transportbranchen på Færøerne er der priskrig i gang på markedet. Ikke mindst derfor kunne forfatterne ikke få oplysninger om de enkelte rederiers fragtmængder. Denne konkurrence drejer sig måske hovedsagelig om transport mellem Færøerne og Europa.

Eimskips rute net er i det store og hele opbygget på den måde, at to af rederiets skibe sejler fra Eskifjörður til Færøerne og så videre til havne i Storbritannien og Europas kontinent (se www.eimskip.is). Disse skibe sejler den såkaldte nordrute, jf. tabellen nedenunder. To af rederiets største skibe sejler denne rute og de kan hver medtage 1.457 containerenheder. De anløber Tórshavn en gang om ugen på vej til kontinentet og en gang på tilbageturen. Eimskips fragtkapacitet på denne rute er ifølge dette ganske betydelig.

Smyril Line sejler mellem landene en gang om ugen, men begyndte faktisk at sejle mellem Færøerne og Island hele året fra og med 1. januar 2004. I 2003 tog man en ny Norrøna i brug, som er 36.000 bruttoton og kan tage 1.482 passagerer og 800 biler. Skibet er tre gange større end det forrige. Passagerer til og fra Island med Norrøna var godt 23.000 i 2003. Da skibet blev taget i brug førte det til meget større muligheder for fragtransport mellem landene og til Norrønans andre destinationer. Man lagde vægt på at kunne transportere mest mulig kargo med skibet til og fra Færøerne. Den nye Norrøna tager tre gange flere personvogne end den ældre Norrøna og tre gange flere trailere⁴. Skibets kapacitet er omkring 3.250 tons, således at man kan transportere 13.000 tons til og fra Færøerne hver uge, og 6.500 tons til og fra Island⁵ (se www.smyril-line.is). Dette svarer til omkring 800 containerenheder (TEU). I dette eksempel regner man kun med at skibet fragter 50 personvogne, men deres antal har naturligvis indflydelse på anden fragt. Containere fragtes enten på trailere eller specielle trailervogne for roro-skibe. Norrøna regnes som et såkaldt ro-pax skib, en blanding af passager- og fragtskib.

Det viser Smyril Lines nøgleposition i Nordatlanten, at både Shetland Islands' Council og islandske investorer ejer andel i rederiet. en repræsentant fra hvert land tager sig af deres interesser i rederiets ledelse sammen med to repræsentanter fra Færøerne (Port of Tórshavn, 2004).

Samskip åbnede en ny rute mellem Island og Færøerne den 1. april 2004. Der sejles mellem Reyðarfjörður og Klaksvik hver fjortende dag, og dette er en del af en ny rute mellem Island og Europa. Et næsten 5.000 tons containerskib sejler denne rute og har op til 364 containerenheders kapacitet (se www.samskip.is). Man har allerede bestemt

⁴ Det drejer sig om 12-13 m lange trailervogne (godt 40 fod).

⁵ 2x2x3.250 tons og 2x3.250 tons.

sig for at sætte et andet skib ind på denne rute, noget som betyder sejlads hver uge mellem landene⁶.

Tabel 23 Oversigt over sejlads mellem Island og Færøerne 2003 og 2004

Rute	Rederi	Frekvens	Størrelse (teu)	Nb.
Reykjavík-Eskifjörður-Tórshavn-Rotterdam-Hamborg-Århus-Göteborg-Fredrikstad-Tórshavn-Reykjavík-Grundartangi	Eimskip	Ugentlig	1457	S.k. nordrute
Hanstholm-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Ugentlig	ca. 236	Sommerplan (5. maj - 11. sept. 2004)
Hanstholm-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Hanstholm	Smyril line	Ugentlig	ca. 236	Foråret og efteråret (11. sept.-30 okt. '04, 12. mrs-28 maj '05)
Hanstholm-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Ugentlig	ca. 236	Vinter (30. okt. '04- 12. mrs '05)
Reykjavík-Reyðarfjörður-Klaksvík-Immingham-Rotterdam	Samskip	Hver anden uge	364/435	Begyndte 1. apr. '04

Kilde: Rederierne

Ifølge statistik fra Islandske statistiske bureau (Hagstofa Íslands) blev der eksporteret ca. 48.500 tons til Færøerne, mens der fra Færøerne til Island blev importeret 95.000 tons i 2003⁷.

Bådruter mellem Island og Grønland 2003

Royal Arctic Line anløb Reykjavík på vej fra Danmark til Grønland. Om vinteren bruges Reykjavík som opsamlingshavn for transport mellem Grønland og Canada/USA. Eimskip fragter så kargoen videre til USA eller omvendt.

Tabel 24 Oversigt over sejlads mellem Island og Grønland

Rute	Rederi	Frekvens	Størrelse (teu)	Nb.
Island-Grønland (direkt)	RAL	Hver tredje uge	782/424	Udbud mere end god nok
Grønland-Island (via Ålborg)	RAL	Hver tredje uge	782/424	Udbud godt nok

Kilde: Royal Arctic Line

Ifølge statistik fra Islandske statistiske bureau (Hagstofa Íslands) blev der eksporteret omkring 1.817 tons fra Grønland, mens der fra Grønland til Island blev importeret 36.300 tons i 2003.

⁶ Rapporten var færdig i juni, men i juli var ruten allerede blevet ugentlig.

⁷ Totalt omkring 3,3% af Islands totale import og eksport.

Bådruter mellem Grønland og Færøerne 2003

Ifølge oplysninger om transportens udvikling i løbet af de sidste år er der ubetydelig transport af kargo mellem de to lande og ingen direkte ruter mellem dem. Se ellers drøfting af transport i årene 1994-2003.

Anden sejlads inden Vestnorden 2003

Det drejer sig om tilfældig og uregelmæssig fragt, for det meste med massegoods. Vi har ikke kunnet indsamle sammenhængende dokumentation om denne fragt. Mange rederier tilbyder tjenesterne og mange virksomheder køber denne tjeneste. Varerne er meget forskellige, men normalt drejer det sig om massegoods, f.eks. foder, gødsel, mel, fiskeolie og olie. Man må se på den følgende statistik som indikation og eksempler på fragten, ikke et udfyldende billede af denne transport.

Vi fik svar fra de islandske rederier som tilbyder denne transport, f.eks. Nesskip som fragter massegoods og Oliudreifing sem som er et fælles oliedistributionsfirma. De svarede begge to, at de slet ikke sejlede i Vestnorden. Trawlerrederiet Samherji har fra september 2002 regelmæssigt lejet skibe til eksport af rederiets fiskeprodukter. Dette er ikke en fast rute, men skibene sejler til nogenlunde de samme havne. De kan anløbe Færøerne i tilknytning til Europamarkedet. Samherjis trawlere kan losse i Færøerne, og rederiet har et fryseanlæg i Fuglafjörður. I 2003 blev der sejlet med uregelmæssig mellemrum 15 ture via Færøerne. Man har benyttet 1-2 tusinde tons skibe om sommeren og 2-4 tusinde tons skibe om vinteren.

Rederiet Nes har sejlet med fragt mellem Island og Grønland de sidste år, normalt en skibslast hvert år. Der blev sejlet mellem landene i år 2003 for private i Grønland med foder, gødsel ofl. for landmænd i bygderne Narsaq, Julianehaab, Eriksfjord og Isefjord. Skibet bliver losset på omkring 20 steder. Man sejler i juli og august når sejlads er mulig på grund af isen.

6.2.3 Kargosejlads til andre lande i 2003

Fragttransport ad søvejen mellem Island og andre lande 2003

Eimskip driver omfattende transport mellem Europa og Nordamerika. Samskip driver betydelig transport mellem Island og Europa, men holdt op med sejlads til Amerika for nogle år siden. Atlantsskip driver bådruter til Nordamerika, Holland og Danmark.

Tabel 25 Rutesejlads mellem Island og andre lande 2003

Rute	Rederi	Frekvens	Størrelse (TEU)	Nb.
Kópavogur-Esbjerg-Rotterdam	Atlantsskip	3 per måned	294	Udbud godt nok om sommeren
Njarðvík-Norfolk-Njarðvík	Atlantsskip	1 per måned	141	Udbuddet ikke godt nok
Reykjavík-Vestmannaeyjar-Immingham-Rotterdam-Cuxhaven-Århus-Varberg-Moss-Reykjavík	Samskip	Ugentlig	703	„V-Europa“ Nye skibe i 2005 (908 TEU)

Reykjavík-Reyðarfjörður-Klaksvík-Immingham-Rotterdam	Samskip	Hver anden uge	364	Et andet skib til (435 TEU) og frekvens blir ugentlig
Reykjavík-Argentina-Shelburne-Boston-Philadelphia-Newport News-Sherburne-Argentina-Helgúvík-Reykjavík	Samskip	Hver anden uge		„N-Amerika“ Samskip køber transport af Eimskip på ruten
Reykjavík-Argentina-Shelburne-Boston-Philadelphia-Newport News-Sherburne-Argentina-Helgúvík-Reykjavík	Eimskip	Hver anden uge	724/416	„Amerikarute“ se Samskips „N-Amerika“, Eimskip sejler ruten
Reykjavík-Vestmannaeyjar-Immingham-Rotterdam-Immingham-Reykjavík-Straumsvík	Eimskip	Ugentlig	724	„Sydrute“
Reykjavík-Eskifjörður-Tórshavn-Rotterdam-Hamborg-Århus-Göteborg-Fredrikstad-Tórshavn-Reykjavík-Grundartangi	Eimskip	Ugentlig	1457	„Nordrute“
Hanstholm-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Ugentlig	ca. 236	Sommerplan (5. maj - 11. sept. 2004)
Hanstholm-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Hanstholm	Smyril line	Ugentlig	ca. 236	Forår og efterår (11. sept.-30 okt. '04, 12. mrs-28 maj '05)
Hanstholm-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Ugentlig	ca. 236	Vinter (30. okt. '04- 12. mars '05)

Kilde: rederierne

Smyril Line driver en rute til Europa, men der er nogen forskel på sommer- og vinterruten som diagrammet herunder viser. Det er ingen forskel på sommer- og vinterruter hos de andre rederier.

Det må følgelig konstateres, at der er stort og omfattende udbud på fragtttransport mellem Island og Europa. Det har vokset i løbet af de sidste år, men det ser ud til at man lægger stadig mindre vægt på transport til Nordamerika. De to største islandske transportrederier samarbejder f.eks. nu om denne transport, siden Samskip holdt op med denne transport for nogle år siden.

Der driver betydelig transport i tilknytning til storindustrien i Island, dvs. en aluminiumsfabrik og et ferrolegeringsværk ved Grundartangi lidt nord for Reykjavík, samt en aluminiumsfabrik ved Straumsvík i hovedstadsområdet sydlig udkant. Storindustrien er blandt Islands vigtigste aktører i import og eksport. Rederierne transporterer aluminiumsfabrikernes produkter til det europæiske marked. Eimskips containerskibe på den såkaldte "sydrute", som fragter aluminium for Alcan i Straumsvík, er blevet modificeret

således at de kan laste op til 4.600 tons aluminium i bunden for hver tur. Rederiernes ruteplaner viser når deres skibe anløber disse storindustrihavne. Der er desuden betydelig transport af råmateriale til fabrikkerne, specielt af aluminium oxid. De oplysninger vi fik om transport til og fra ferrolegeringsværket i Grundartangi og Alcan i Straumsvík er en indikation på kargoens omfang.

Tabel 26 Eksampler af transport for storindustri på Island i 2003

Oprindelse og destinationssted af materiale	Virksomhed	Frekvens (gennemsnit)	Mængde (tons)	Nb.
Havne i Europa og USA - Grundartangi	Járnblendiverksmiðjan (ferrosiliconfabrik)	6,5 per måned	398.500	Det meste fra Nord Norge
Grundartangi - diverse havne i Europa og USA	Járnblendiverksmiðjan	3,7 per måned	106.000	Det meste til Holland og USA
Diverse havne - Straumsvík	Alcan på Island	4 per måned	116.137	Importeret materiale
Straumsvík-Europa	Alcan på Island	4 per måned	215.200	Aluminium m.m. transporteret med Eimskips sydlige rute
Irland/Texas-Straumsvík	Alcan på Island	omkring 1,3 per måned	340.000	Alumina fra Irland ($\frac{2}{3}$) og Texas ($\frac{1}{3}$) med bulkskibe

Kilde: Alcan på Island og ferrolegeringsværket i Grundartangi

Norðuráls årsproduktion i Grundartangi er 90.000 tons i året og vil gå op til 180.000 tons. Alcans aluminiumsfabrik i Straumsvík producerer 175.000 tons i året⁸. Fjarðaáls aluminiumsfabrik, som skal etableres i Reyðarfjörður, har en årlig produktionskapacitet på 322.000 tons. Den årlige produktionskapacitet i ferrolegeringsværket i Grundartangi er omkring 114.000 tons af ferrosilicon. Sammen med eksport af fiskeprodukter, som var 809.000 tons i 2003, har denne storindustri har betydelig indflydelse på hvordan transportsystemet til og fra landet udformes.

Forfatterne tog kontakt med krydstogtrederiet Silversea i Norge. På rederiets kort over destinationer vises at det anløber Island. Til trods for gentagne henvendelser fik vi ingen oplysninger om sejladsens natur.

Fragttransport ad søvejen mellem Grønland og andre lande 2003

Kontakten med Danmark genspejles i rederiets Royal Arctic Lines ruteplan. Hovedhavnen i Danmark er Ålborg og der drives der omfattende virksomhed på grund af transport til og fra Grønland. Royal Arctic Lines netside viser også (se www.ral.gl) at rederiet faktisk er Grønlands navlestreng. Grønlændernes fleste nødvendigheder fragtes med rederiet og det fragter også landets produktion til udenlandske markeder fra Grønland

⁸ I tillæg blev der eksporteret opsmeltet aluminium, rester af elektroder til genbrug og elektrolysmateriale, i alt godt 215.000 tons.

Tabel 27 Rutesejlads mellem Grønland og andre lande 2003

Rute	Rederi	Frekvens	Størrelse (teu)	Nb.
Canada/USA-Grønland (Sommer)	Eimskip	1 per måned	724	Skibe kommer til Narsaq på vej til Reykjavík. Skibe ofte overbookede.
Canada/USA-Grønland (vinter)	Eimskip	Hver tredje uge	724/416	Alle gods transporteret via Reykjavík.
Grønland-Danmark (hele året)	RAL	Med 10-11	2x782	Valg af skibe (størrelse) i henhold til mængde af gods.
		dages	1x424	
		mellemrum	1x283	

Kilde: Royal Arctic line

Bådruter blev indsat mellem Grønland og Canada i 2000, og da sejlede man direkte mellem Nuuk og Montreal. I 2003 var Eimskip ansvarlig for denne transport og sejlede direkte til Narsaq på sin rute mellem Island og Nordamerika. Denne plan blev fulgt om sommeren, men om vinteren bruges Reykjavík som opsamlingshavn for denne transport.

Fragttransport ad søvejen mellem Færøerne og andre lande 2003

Fire rederier tilbyder bådruter mellem Færøerne og andre lande. Forfatterne har allerede beskrevet ruterne til tre af disse rederier, Eimskip, Samskip og Smyril Line, i forbindelse med ruter til Island. Det fjerde rederi, Skipafelagið Føroyar, sejler en gang om ugen Færøerne-Skotland og Færøerne-Danmark. Rederiets ruter er anderledes i den forstand at de anløber mange færøske havne og bruger mindre skibe. Det er derfor en betydelig variation i bådtransport i Færøerne, og ifølge samtaler med aktører i denne virksomhed er der omfattende priskonkurrence mellem rederierne. ⁹

⁹ Rapporten var færdig i juni, men i august forenede sig Eimsip og Skipafelagið Føroyar.

Tabel 28 Rutesejlads mellem Færøerne og andre lande 2003

Rute	Rederi	Frekvens	Størrelse (TEU)	Nb.
Reykjavík-Reyðarfjörður-Klaksvík-Immingham-Rotterdam	Samskip	Hver anden uge	364	Et nyt skib kommer i drift (435 TEU) og og frekvens blir ugentlig
Reykjavík-Eskifjörður-Tórshavn-Rotterdam-Hamborg-Árósar-Göteborg-Fredrikstad-Tórshavn-Reykjavík-Grundartangi	Eimskip	Ugentlig	1457	Nordrute
Hanstholm-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Ugentlig	ca. 236	Sommerplan (5. maj - 11. sept. 2004)
Hanstholm-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Hanstholm	Smyril line	Ugentlig	ca. 236	Forår og efterår (11. sept.-30 okt. '04, 12. mrs-28 maj '05)
Hanstholm-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Ugentlig	ca. 236	Vinterplan (30. okt. 2004- 12. mars '05)
Tórshavn-Hirtshals-Tórshavn	Skipafelagið Føroyar	Ugentlig	384	Containerskibet Simone J.
Føroyar-Scrabster-Hirtshals/Ålborg-Fredericia-København-Hirtshals-Føroyar	Skipafelagið Føroyar	Ugentlig	68	To skibe sejler på denne rute, Blikur og Lómur

Kilde: Rederierne og Tórshavnar havn (2004)

To af disse rederier tilbyder traditionel containertransport, dvs. Eimskip og Samskip, Smyril Line tilbyder ro-ro transport og Skipafelagið Føroyar tilbyder mere varieret transport, dvs. pallet-, container- og massegodstransport, og anløber flere havne end de andre tre rederier.

6.3 Beskrivelser af havne og anden infrastruktur

Færøernes vigtigste transporthavne

Internationale ruter til og fra Færøerne går hovedsagelig fra havnene Tórshavn, Klaksvík og Runavik.

Havnen i Tórshavn er Færøernes største havn med 60-70% af landets import. Der er i alt 7 kajer med sammenlagt 1.370 m længde. Største dybde ved kaj er 10 m. Ifølge oplysninger på Tórshavns havns hjemmeside har den været i udvikling som en vigtig opsamlingshavn for transport i Nordatlanten. Tórshavns geografiske beliggenhed har opfordret rederierne til at benytte havnen som omlastningshavn i Nordatlanten. Tre rederier er flittigst til at bruge havnen i denne sammenhæng, Smyril Line, Skipafelagið Føroyar og Eimskip (se www.harbour.olivant.fo). Disse tre rederier sejler til 23 destinationer i syv lande fra Tórshavn ifølge samme reference. Havnen i Tórshavn er blevet moderniseret på grund af en ny og større Norrøna, bl.a. med en ny ro-ro ramp og medfølgende faciliteter. Man planlægger også at udvide indsejlingen på grund af et uheld som fandt sted

da Norrøna sejlede ind i havnen i dårligt vejr i begyndelsen af 2004. Søforklaring har dog ikke bekræftet, at den trange indsejling forårsagede uheldet.

Tabel 29 Færøernes vigtigste transporthavne

Byer/brygger	Længde (m)	Dybde (m)	Virksomhed	Nb. (info for hele havnen)	Antal skibe 2001
Tórshavn					4.654
Øst-havn	60	10	Transport	Containerterminal 45.000m ²	
Øst-havn	215	8,8	Transport	3 ro-ro rampe	
Øst-havn	95	7,8	Transport	5.000m ² parke- ringsplads for færger	
Øst-havn	110	5,8	Transport	Færgeterminal 600m ²	
Øst-havn	198	8,3	Færger	Pakhuse 6.000m ²	
Vest-havn	490	8		Fryseanlæg 1.200m ²	
Vest-havn	70	4,8		Saltdepot, skibs- værft	
Sundhöfn	150	7,8	Bulk	Containerterminal 50.000 m ² .	
Sundhavn	65	7,8	do.	ro-ro rampe	
Kollaffjørður	2x100	12	Fisk	23 km fra Tórshavn, stor dybde	
Runavík					2.015
Pakkhúsbr.	235	6-8	Transport		
ro-ro ramp	16	8	Transport		
Høvduspierur	390	9-10	Transport og fisk		
Bryggja FF	118	6			
Lynfrost					
Rókabryggjan	105	5-7			
Bakkabryggjan	60	6			
Bryggja i	50	6			
Søldarfirði					
Oljubryggja i	60	8	Olie		
Søldarfirði					
Klaksvík					1.193
Vest-havn	300	8,75	Containere, fisk, kryds- togtskibe		
Kósin	220	8-9	Fisk, transport		
Oljubryggja	55	5	Olie		
Tvøroyri					664
Nord-havn	280	7			
Nord-havn	165	4-6			
Nord-havn	130	4-5			
Syd-havn	80	7	Færger/trans- port		
Syd-havn	89	7	Færger/trans- port		

Kilde: <http://www.tvoroyri.fo/tvhavnenglish/index01a.htm>; <http://www.klhavn.fo/>;
<http://harbour.olivant.fo/index.htm>; <http://landsverk.fo>, Port of Tórshavn (2004)

Havnene drives af kommunerne, og derfor er deres udvikling afhængig af det kommunerne til enhver tid lægger størst vægt på. Diagrammet herunder viser de vigtigste oplysninger om faciliteterne og hvilke dele af havnene bruges til regelmæssig transport af kargo og passagerer. Det viser sig alligevel at oplysningerne fra de forskellige havne ikke alle er lige detaljerede. Normalt benytter man en oversigt fra lokale kommuner/havnemyndigheder, sammen med data fra Landsingeniøren. De er ikke helt i samsvarende med hinanden, men forfatterne vurderer det alligevel således at for dette projekt er de eventuelle sammenfattede oplysninger det bedste for læserne.

Grønlands vigtigste transporthavne

Det grønlandske hjemmestyre lavede en aftale med Royal Arctic Line om at rederiet tog sig af driften af de fleste havne i landet. I årene 1995-1998 foretog man en omfattende modernisering af containerhavne (se det grønlandske hjemmestyles hjemmeside, www.nanoq.gl). Man sejler direkte til følgende havne fra Danmark: Narsaq, Nuuk, Sisimiut og Aasiaat. Containerne flyttes så videre til andre havne på vestkysten. Nu sejler man direkte fra Danmark til havne på østkysten. Antallet af containerenheder til og fra Nuuk er vokset med 40% de sidste 5 år, og derfor er der meget pres på havnefaciliteterne, ifølge oplysninger fra Royal Arctic Lines havneafdeling. Det går langsomt med lasting, losning og container-behandling end før. Derfor er ekspeditionstiden længere, lastbiler har mindre plads og man må ofte flytte containere til ingen nytte. Man kan sige at der bliver en slags trafikchaos i havneområdet. Ifølge de samme oplysninger er det også ikke unormalt at der på havneområdet findes virksomheder med drift som ingenting har med havnens funktion at gøre. Denne placering bidrager også til voksende pres. Transportkapaciteten er i balance nu med hensyn til andre internationale havne. Alligevel er det nødvendigt at udføre bestemte ændringer med hensyn til behandling af fisk og andre varer i Narsaq, Sisimiut, Ilulissat og Uummannaq.

Tabel 30 Grønlands vigtigste transporthavne

	Narsaq	Nuuk	Sisimiut	Aasiaat	Tasiilaq
Lengde	60 m	100 m	90 m	110 m	50 m
Dybde	8 m	10 m	8 m	7,8 m	6,5 m
Åben hele året	ja	ja	ja	(apr./des.)	(jun./okt.)
Omlastningshavn	ja	ja	ja	ja	nej
Udenrigstransport	ja	ja	ja	ja	nej
Primær virksomhed	Containere	Containere	Containere	Containere	Containere
	Pakhus	Pakhus	Pakhus	Pakhus	Pakhus
	Fisk	Fisk	Fisk	Fisk	Fisk
	Olie	Olie	Olie	Olie	Olie
	Fiskindustri	Kølehus	Kølehus	Skibsværft	
		Skibsværft	Slippur	Fiskindustri	
		Fiskindustri	Fiskindustri		

Hindringer i havnefaciliteterne	For lille containerterminal	For lille containerterminal	For lille container-terminal	For lille containerterminal	For lille container-terminal
		Øget transport, trafikkaos og forsinkelser			Ingen 40 ft. containere
				Max skibslængde 130 m	Max skibslængde 110 m
					Dårlig overflade
Antal skibe 2003	628	1.498	450	497	349
Antal containere 2003	2.619	32.165	7.039	5.449	622
Andet gods (m ³)		2.287	10.027	38.334	5.103

Kilde: Royal Arctic Line havneafdeling

Alle havnene bruger skibenes hejseværk til losning og lasting. De største havne, som tager imod skibe direkte fra Danmark, har udstyr til behandling af store containere (40 fod), de andre har udstyr for behandling af 20 fods containere. Alle havnene disponerer forskelligt udstyr, f.eks. trucks i mange størrelser.

Tavlen her ovenfor viser at de data vi fik hos Royal Arctic Lines havneafdeling var mere detaljerede end fra andre havnemyndigheder i Vestnorden.

Islands vigtigste transporthavne

Ifølge oplysninger fra Islands søfartsdirektorat (Siglingastofnun Íslands) kan islandske havne for international transport inddeles i tre grupper:

- Rutehavne i international transport:
 - Reykjavík, Grundartangi, Hafnarfjörður, Kópavogur, Straumsvík, Helguvík, Njarðvík, Þorlákshöfn, Seyðisfjörður, Reyðarfjörður, Eskifjörður og Vestmannaeyjar.
- Uregelmæssig transport og masse gods:
 - Akranes, Bolungarvík, Siglufjörður, Akureyri, Raufarhöfn, Þórshöfn, Vopnafjörður, Seyðisfjörður, Neskaupstaður, Eskifjörður, Fáskrúðsfjörður, Djúpivogur, Hornafjörður, Þorlákshöfn, Grindavík og Helguvík.
- Tilfældig transport fra fiskerhavne:
 - Rif, Ólafsvík, Grundarfjörður, Patreksfjörður, Ísafjörður, Sauðárkrúkur, Dalvík og Húsavík.

Forfatterne fik adgang til en database over de havne hvor man driver international transport. Forfatterne bestemte sig for at koncentrere sig om de 12 havne som i dag benyttes til regelbunden rutetransport, og kun for den del af dem som benyttes for fragttransport. Derfor dækker vores beskrivelse kun en del af havnefaciliteterne. Hvad kan regnes som rutehavn i international transport, er afhængig af rederiernes bestemmelser om hvordan deres rutenet er bygget op til enhver tid. Udviklingen har været den at sta-

dig færre havne benyttes til international transport, men at det bliver stadig mere vanlig at varerne fragtes med lastbiler til eller fra import- eller eksporthavne.

Tabel 31 Islands vigtigste transporthavne

Byer/brygger	Længde (m)	Dybde (m)	Virksomhed	Nb. (info for hele havne- området)
Eskifjörður				
<i>Bæjarbryggja</i>	70	7	Transport, fiskemel	
Grundartangi	200	10	Transport	Storindustri, alumini- umsfabrik, ferrolege- ringsværk
Hafnarfjörður				
<i>Norðurbakki</i>	246	6-6,5	Transport	
<i>Suðurbakki</i>	150	6	Trawlere og trans- port	
<i>Suðurbakki</i>	280	7,5-8	Trawlere og trans- port	
<i>Oliuker</i>	60	8	Olie	
Hafnasamlag Suðurnesja				
<i>Helguvík</i>		14	NATOs oliehavn	
<i>Helguvík</i>	150	10-11	Cement, fiskemel	
<i>Hafnargarður</i>	100	10-13	Transport og traw- lere	
<i>Norðurgarður</i>	105	6-7	Transport og traw- lere	
Reyðarfjörður				
<i>Loðnukantur</i>	50	6-7	Losning af lodde, olie	
<i>Fiskihöfn</i>	65	6-7	Trawlere, fiskeolie	
<i>Vöruhöfn</i>	80	8	Transport	
Reykjavík				1532 ankomst i 2003
<i>Eyjagarður</i>	40	5,8	Olie	Den gamle havn
<i>Eyjagarður</i>	73	13	Olie	Den gamle havn
<i>Miðbakki</i>	203	8,5	Krydstogtskibe m.m.	Den gamle havn
<i>Síldarbryggja</i>	70	6	Transport, fiske- olie, fiskemel	Den gamle havn
<i>Korngarður</i>	132+50	8,2	Transport, fiske- mel, bulk	En del af Eimskips område
<i>Sundabakki</i>	300	8	Transport, contai- nere og bulk	2 containercranes, 80 og 110 tons (Eimskip)
<i>Kleppsbakki</i>	435	8,5- 9,7	Transport	Pakhuse, stor contai- nerterminal (Eimskip)
<i>Holtabakki</i>	150	7,5	Transport	En del af Samskips område
<i>Vogabakki</i>	570	8,5	Transport, losning af fabrikksskibe	Pakhuse, stor contai- nerterminal (Samskip)

Seyðisfjörður				
	170	10	Færger, store skibe	Ny anlæg for Norröna, max. 300 m lange skibe
<i>Hafnarbryggja</i>	150	6-7	Transport, færger	Ældre anlæg for færger
<i>Hafnarbryggja</i>	22	7,5	Færgeramp	
<i>Bæjarbryggja</i>	40	6,5	Transport, store skibe	
<i>SR løn-</i>	48	6-7	Fiskeolie	
<i>dunar bryggja</i>				
<i>SR mjöl</i>	70	6	Fiskemel	
<i>bryggja</i>				
<i>Olisbryggja</i>	25	4-6	Olie	
<i>Hafsildar bryggja</i>	24	6-7	Fiskemel og fiskeolie	
Straumsvík				
	210	12	Transport	Storindustri, aluminiumsfabrik
Vestmannaeyjar				
<i>Friðarhafnar kantur</i>	210	6-7	Transport og losning af store fiskeskibe	
<i>Binnabryggja</i>	128	7	Transport	
<i>Skáinn</i>	90	7	Transport	
<i>Langa</i>	150	8	Transport	
Þorlákshöfn				
<i>Suðurvarar garður</i>	20	7	Transport	
<i>Suðurvarar garður</i>	87	6-7	Transport	
<i>Norðurvarar garður</i>	112	5-6	Losning af fiskeskibe og transport	
<i>Skarfaskers bryggja</i>	115	7	Transport og losning af fiskeskibe	
Akureyri				
<i>Oddeyrar bryggja</i>	140	9	Transport og losning af trawlere	
<i>Torfunefs bryggja</i>	60-100	5,5	Små krydstogtskibe m.m.	
<i>Tangabryggja</i>	70	8	Transport, losning af fiskeskibe, krydstogtskibe	
<i>Tangabryggja</i>	40	8	Fiskemel	
<i>Togarabryggja</i>	70	5-6	Transport, losning af fiskeskibe	
<i>Togarabryggja</i>	100	5-6	Losning af fiskeskibe, Transport	
<i>Krossanes</i>	80	9	Olie, fiskeolie, fiskemel, cement	

Kilde: Siglingastofnun Íslands

Diagrammet viser at de mest omfattende havnefaciliteter er i Sundahöfn i Reykjavík hvor Eimskip og Samskip har deres faciliteter. Atlantsskip har sine faciliteter i Kópavogur og Norrøna sejler til Seyðisfjörður, hvor havnen blev moderniseret for omkring 600 millioner ISK på grund af et nyt og større skib.

Havnene i Reykjavík og Grundartangi blev for nylig slået sammen, og derfor må man antage at kargohavnens virksomhed i Grundartangi vil udvikle sig med tiden.

Man er ved at påbegynde etablering af en havn for store skibe i Reyðarfjörður på grund af den forventede aluminiumsfabrik. Denne havn vil totalt ændre mulighederne for fragtttransport fra Østisland. Oplysningerne om nogle af disse havne bygger på Søfartsdirektoratets nogle år gamle vurdering, og derfor kan ændringer på faciliteterne have fundet sted siden da.

Når man ser på listen over havne i kategorien "Uregelmæssig transport og masse gods", viser det sig at faciliteterne på ingen måde er til hindring for at store udhavssejlere kan bruge dem. Forfatterne vil særligt trække Akureyri frem, Islands største by udenfor Stor-Reykjavík området, med godt 16.000 indbyggere. I løbet af de sidste måneder har Eimskips skibe på den såkaldte nordrute¹⁰ anløbet Akureyri, og derfor redegøres det for havnefaciliteterne der, i tilfælde at international kargotransport fra denne havn ville øge igen.

Transportrederierne har ment det er mere praktisk at transportere varer med biler til færre eksporthavne, fordi dette er billigere for dem (Trafikministeriet, 2003). Samskip har helt holdt op med sin kystsejlad og Eimskip har reduceret den betragtelig. Det er så et helt andet synspunkt om dette er det bedste system for samfundet i sin helhed, når man tager hensyn til faktorer som f.eks. fare for ulykker, slitage på veje og udslip af drivhusgas. Ændringer i afgifter for denne benyttelse af vejene kunne f.eks. føre til en ny situation.

6.4 Sandsynlig udvikling i fragtsejlad de næste ti år

Prognoser om eller vurderinger af den mest sandsynlige udvikling af fragtsejlad i området de næste år bygger på oplysninger fra dem som er ansvarlige for transport i området. Det drejer sig delvis om svar på spørgeskemaer som blev sendt til disse aktører. Det henvises også til samtaler med transportørernes repræsentanter og andre interessenter i de tre lande. Alligevel er den økonomiske udvikling den vigtigste faktor i prognoserne, siden fragtsejlad er afhængig af denne udvikling, både med hensyn til import og eksport.

Regler om maritim sikkerhed og et internationalt sikkerhedssystem vil uden tvivl have en betydelig indflydelse på fragtsejlad i løbet af de nærmeste år, og de vil muligvis også have indflydelse på antallet af import- og eksporthavne. Disse regler blev indført den 1. juli 2004, og de stiller større krav til sikkerheden ved de havne som benyttes til international sejlad. Den maritime sikkerhed er et internationalt sikkerhedssystem mod terrorisme, som blev indført den 1. juli 2004. Den internationale maritime organisation (IMO) er den internationale kontakt, og reglerne om maritim sikkerhed er forfattet og vedtaget hos både IMO og EU. Myndighederne i de forskellige lande er ansvarlige for

¹⁰ Dette er rederiets største skibe, 1.457 TEU.

udførelsen af maritim sikkerhed. Det betyder f.eks. at samarbejde med internationale institutioner og at etablere samarbejde mellem nationale institutioner, havne og transportvirksomheder. Havnenes deltagelse i maritim sikkerhed er valgfri, men i grunden nødvendig for de havne som skibe i international sejlads anløber. I alt har 28 islandske havne eller havnesammenslutninger tilmeldt sig til den maritime sikkerhedsplan. Man arbejder for tiden med at indføre den maritime sikkerhed i disse havne, ifølge oplysninger fra Islands Søfartsdirektorat. Erhvervsrådet på Færøerne mener den maritime sikkerhed næppe bliver aktuel for andre havne end Tórshavn, men der forberedes en risikoanalyse og mange flere havne har søgt om at deltage i den maritime sikkerhed.

Sandsynlig udvikling i fragtsejlads til og fra Færøerne

Rapportens ene forfatter besøgte Færøerne i maj 2004 for at interviewe mange af de aktører som på en eller anden måde har med transportvirksomhed at gøre. De blev bl.a. spurgt om den sandsynlige fremtidige udvikling i transport ad søvejen til og fra øerne. Den røde tråd i deres svar på dette spørgsmål var den kraftige konkurrence på området, men også den alsidige service. Transport til og fra Færøerne er billigere end f.eks. i Island, og dette er meget fordelagtigt for bl.a. eksport af fisk. Man forventer en fortsat kraftig konkurrence på dette marked og peger f.eks. på, at Samskip har bestemt sig for at tilføje et nyt anløb i Klaksvík til sin rute mellem Island og Europa, noget som betyder ugentlig sejlads i stedet for hver fjortende dag som nu. Forfatterne har også fået oplysninger om andre rederiers interesse i at anløbe færøske havne.

De ansvarlige for Smyril Line mener at de fordele deres skib byder på, dvs. ro-ro transport med en passagerfærge, har den fordel at fragten for en god behandling og at fragttiden er kort. De regner med at hvis man spiller sine kort godt, vil denne type transport få en god position i forhold til eksport af fersk fisk og landbrugsprodukter til Europa. Dette vil også føre til højere priser for disse produkter. Fryseprodukter bliver stadig billigere og det bliver stadig vanskeligere at konkurrere med de billige produkter fra lavtlønsområder i Asien. I denne sammenhæng bør man tænke på, at man regner med et stort opsving i fiskeopdræt, ikke mindst ved Islands østkyst hvor Norrøna nu sejler hele året. Sygdomme i opdrætsfisk, mulige toldmure hos EU og andre faktorer kan alligevel spille stor rolle i denne sammenhæng, og derfor er dette et ganske ømfindeligt marked. Hvad passagertransport med Norrøna angår, så giver et nyt, bedre udstyret og større skib mange nye muligheder. Man sejler f.eks. hele året til Island og der er mulighed for et tre dages ophold. Man lægger vægt på at markedsføre skibet som krydstogtskib. Dette kan man gøre i kraft af bl.a. skibets kvaliteter og det, at vores verdensdel regnes for at være et ganske sikkert område. Dette har bl.a. amerikanere benyttet sig af. Turen arrangeres på den måde at man flyver til Bergen i Norge og sejler så med Norrøna, en del af rejsen har været tre dages ophold ved Mývatn i Island. Man spår at denne del af virksomheden vil vokse, bl.a. som et led i det at forlænge turistperioden¹¹. Det bliver sandsynligvis en lignende udvikling på Færøerne og i Island hvad det angår, at færre havne bliver benyttet til international sejlads. En vigtig grund til dette er nye og gode veje og tunneler som medfører, at det overvejende flertal indbyggere på Færøerne bor i en behagelig køreafstand fra Tórshavn.

¹¹ Denne sejlads foregår ofte på den såkaldte "shoulder season".

Sandsynlig udvikling i fragtsejlad til og fra Grønland

Repræsentanter fra Royal Arctic Line (Schierbeck, 2004) mener, at udviklingen i transport ad søvejen og handel inden Vestnorden i løbet af de næste år til stor del vil afhænge af, om transportørerne er parate til øget samarbejde. Dette kunne give voksende indtægter og lavere omkostninger. Dette ville alligevel ikke nødvendigvis føre til flere destinationer. I det store hele vil transportvirksomhed ad søvejen tilpasse sig voksende handel mellem landene.

Der er udsigt til voksende handel mellem Grønland og Canada og/eller USA, men dette er alligevel afhængig af markedssituationen og udvikling i valutakurserne.

Royal Arctic Line peger på at Vestnorden er meget afhængige af import fra andre lande, og at de tre lande er i lignende situation med hensyn til eksport af fiskeprodukter. Man skulle gerne kunne gøre varebehandlingen billigere i tilknytning til import, men samtidig også at sænke fragtomkostninger af eksportprodukter. Det ville give disse produkter en gunstigere stilling på de internationale markeder. RALs repræsentant mener at hvis man ikke øger sin produktion af forbrugsprodukter betydeligt, vil transportmængden i Vestnorden ikke vokse nævneværdig de kommende år.

Sandsynlig udvikling i fragtsejlad til og fra Island

Transport ad søvejen til og fra Island er i samsvar med den generelle økonomiske udvikling, og det ser ud som rederierne nemt kan tilpasse sig en ny situation. Dette illustreres godt med det, at rederiernes ruteplan er blevet ændret betydelig med hensyn til anløb i Østisland på grund af voksende aktiviteter ved etablering af en aluminiumsfabrik og et vandkraftværk. Islands største rederier, Eimskip og Samskip, sejler ruter til og fra Østisland og planlægger tydeligvis at få en del af den økonomiske udvikling som forventes at finde sted der i løbet af de næste år. Prognosen er at der skal transporteres omkring 815.000 tons råmaterialer til aluminiumsfabrikken i Reyðarfjörður, og at eksport og anden transport fra fabrikken vil være i nærheden af 415.000 tons hvert år. Islands søfartsdirektorat mener at denne transport vil give muligheder for omlastning af generel kargo til og fra landet. Der er også stor vækst i fiskeopdræt i Østisland og man spår, at produktionen vil være op til 100 tons per dag, jf. diskussion om fremtidsvisioner i fly sektoren. De skibe som sejler ruter til og fra havne på Østisland, anløber for tiden færøske havne på vej til og fra kontinentet. Voksende aktiviteter på Østisland vil sandsynligvis føre til øget udbud af transport til og fra Færøerne parallelt med denne udvikling.

Nedgang i antal godkendte toldstationer kan, i tillæg til den tidligere nævnte maritime sikkerhed, føre til nedgang i antal anløbshavne. Råmaterialer som er indkøbt fra lande udenfor EØS-aftalen til forædling, må importeres via en godkendt toldstation. Grænsestationer findes på følgende steder: Reykjavík, Hafnarfjörður, Ísafjörður, Siglufjörður, Akureyri, Húsavík, Eskifjörður, Þorlákshöfn, Njarðvík og Keflavíkurflugvöllur (Trafikministeriet, 2003).

Ifølge oplysninger fra Eimskip, Islands største rederi, planlægger man ingen planmæssige ændringer på sin trafik. Royal Arctic Line har koncession på transport til Grønland og derfor er det umuligt at spå om Eimskips fortsatte deltagelse i transport derhen de næste år. Hvad Færøerne angår planlægger Eimskip at bibeholde sin andel af transporten til og fra øerne, med denne sejlad er helt afhængig af den ruteplan som gælder til enhver tid. Eimskips ruteplan blev sidste gang ændret da rederiet fik nye skibe på de

ruter som anløber Tórshavn. Det forventes at Eimskips ruteplan vil blive ændret 1-3 gange i løbet af de næste ti år i sammenhæng med udviklingen i transport ad søvejen og generel teknisk udvikling.

Samskip gør opmærksom på, at transport ad søvejen er afhængig af samfundets økonomiske situation til enhver tid. Driften er fleksibel og derfor er det muligt at reagere på indskrænkninger eller voksende efterspørgsel med kort varsel. Samskips fragtskib anløber nu Klaksvík på Færøerne hver fjortende dag. Ledelsen har allerede bestemt sig for at tilføje et 435 TEU containerskib på ruten, og så vil man anløbe Klaksvík hver uge. Samskip understreger at transport ad søvejen er øget jævnt de sidste par år. Storindustriens etablering i Østisland spiller en vigtig rolle i denne sammenhæng, projektet kræver større kapacitet i transport ad søvejen og en stor del af den sker med chartrede skibe. Rederiet mener at denne udvikling alt andet lige vil fortsætte, dvs. at anlægsvirksomheden og aluminiumsproduktionen i en færdig fabrik vil lede til voksende efterspørgsel efter transport. Både publikum og virksomheder stiller også stadig voksende krav og det vil føre til tættere ruteplan.

Der har været store ændringer i organisering af transport og fragt i Island de sidste år, ikke mindst fordi transport med biler har på bare nogle få år for en stor dels vedkommende erstattet kystbådene. Samtidig må trawlerrederierne nu betale for transport af produkter til eksporthavn, noget de har hidtil været fri for. Derfor bliver det stadig mere lønsomt at placere fiskefabrikkerne i nærheden af det stadig faldende antal eksporthavne, eller at losse fabriksskibene der. Derfor kan man sige, at et nyt og enklere transportsystem ved import og eksport har indflydelse på eksportvirksomhedernes driftsorganisation.

Det islandske trawlerrederi Samherji, et af Islands største trawlerrederier, udtalte sig om den sandsynlige fremtidige udvikling, set fra rederiets synspunkt. Rederiet har reageret på de konkurrencemæssige ændringer ved at sænke transportomkostninger og samtidig øge driftens rentabilitet. Rederiet har siden 2002 regelmæssigt chartret skibe til eksport af nedfrosne fiskeprodukter. Dette har påvirket sejladsen i Vestnorden siden skibene anløber Færøerne, og man regner med at det vil ske både oftere og mere regelmæssigt i fremtiden. Grunden til dette er hovedsagelig lovændringer som tillader islandske fabriksskibe at losse sin fangst i udlandet, og rederiet har bl.a. fryseanlæg i Færøerne. Rederiet mener ikke antallet af destinationer vil vokse, men at hyppigheden helt sikkert vil vokse. Samherji mener at hyppigere afgang og flere islandske eksporthavne er den rigtige udvikling.

Aktører i Ísafjörður sagde, at de er meget interesseret i øget handel og sejlads mellem Island og Grønland. Det er faktisk meget underligt at der ikke er mere kontakt mellem disse naboer, de korte afstande taget i betragtning. Repræsentanter fra begge lande deltog i en konference i juli 2004, hvor man bl.a. drøftede disse sager.

Samtaler med aktører i Færøerne viste at de følger med i den udvikling som finder sted på Østisland og de muligheder de kan føre til med hensyn til øget transport ad søvejen.

7. De vigtigste konklusioner

7.1 Flyforbindelser

- Der er meget dårlige flyforbindelser mellem Grønlands vestkyst og de øvrige vestnordiske lande (Færøerne og Island) og de er faktisk blevet værre de sidste år. Flyforbindelser mellem Island og Kulusuk på Grønlands østkyst er ganske gode, og også til Narsarsuaq om sommeren. De fleste af Grønlands indbyggere bor på vestkysten, hvor hovedstaden Nuuk og andre af Grønlands største byer ligger. Man kan ikke sige at der er gode forbindelser til Grønland, når forbindelserne med vestkysten og største delen af befolkningen ikke er gode.
- Det er forfærdelig dyrt at flyve fra Island til Nuuk, for ikke at snakke om fra Færøerne til Nuuk. Det er f.eks. meget dyrere at flyve fra Island til Nuuk end fra Island til Beijing i Kina, selv om Grønland er Islands nærmeste nabo.
- Der er acceptable flyforbindelser mellem Island og Færøerne, men en tredje ugentlige tur vil forbedre kontakten. Norrønas sejlads er et nyt tillæg til flyforbindelserne.
- Ingen andre steder i Vesteuropa er der så omfattende restriktioner mht. flyvning som på Grønland og Færøerne. Dette har været en hindring for udviklingen i flyforbindelser og reduktion i billetpriser. Islands medlemskab i EØS førte til væsentlig øget frihed i flyvning til og fra Island.
- Der er stor interesse for direkte internationale flyforbindelser fra Nuuk, Akureyri og endda Egilsstaðir.
- Der er stor interesse for fortsatte direkte internationale flyforbindelser fra Sydgrønland, men der har været store problemer med ruter til både Keflavík og København.
- Internationale flyvninger fra Færøerne og Grønland er for det meste begrænset til Danmark, mens situationer er helt anden i Island. Der er ingen førende rute i internationale flyvninger fra Island.
- Man spår et stadigt voksende antal flypassagerer til Island i løbet af de næste ti år. Prognoserne går på at i 2013 vil antallet af passagerer til Island være omkring 1,3 millioner, mens der var godt 600.000 i år 2003. Omkring halvdelen af disse passagerer bliver udenlandske turister.
- Prognosen bygger på tilsvarende udvikling i antallet af passagerer til Færøerne, på den betingelse, at de økonomiske forhold der er nogenlunde stabile.
- De største muligheder ses i at øge antallet af passagerer til Grønland, da der er forholdsvis færre end ellers i Vestnorden. Det er dog usikkert om man kan øge antallet af passagerer på Grønland, da det er afhængig af modernisering af flyvningens driftsmiljø. Grønlænderne vil kunne nyde godt af voksende turisme i Island, hvis hindringerne fjernes og ellers spiller sine kort godt.

- De islandske flyselskaber udviser nogen interesse for direkte flyforbindelser mellem Reykjavík og Nuuk. Det giver muligheder for flyvning mellem de tre hovedstæder. Landingsbanen i Nuuk er kort, hvilket er en hindring for flyvningen, men hvis banen bliver forlænget vil interessen tiltage. Hvis dette sker vil man sandsynligvis straks etablere en flyrute, afhængig af om flyvningen bliver tilladt.
- I Grønland er der også stor interesse for flyforbindelser med Canada, men det er ikke sikkert at der er økonomisk grundlag for denne rute. Samarbejde mellem Island og Grønland kan være en god måde at etablere denne flyrute på. Den kunne da tjene både islændinge og andre.

7.2 *Transport ad søvejen*

- Det virker som om traditioner i kontakten mellem lande har stor betydning for hvordan kommunikationsmiljøet udvikler sig og transportsystemet bliver bygget op. Det faktum at Færøerne og Grønland er i rigsfællesskab med Danmark har stor indflydelse på disse landes forbindelser. København har været centrum for flyvninger til og fra disse lande, og Ålborg er centrum for transport ad søvejen til Grønland. Kontakten mellem Island og Færøerne er i stadig udvikling, og transport ad søvejen mellem disse lande arrangeres i tilknytning til sejlads mellem Island, Skandinavien og andre havne i Nordeuropa. Betydningen af søtransport mellem Island og Europa vokser på bekostning af sejlads vestpå.
- I løbet af de sidste år er udbudet af skibsruter vokset i Vestnorden. Dette gælder hovedsagelig sejlads til og fra Island og Færøerne, hvor konkurrencen er blevet betydelig. I alt fire rederier har transportruter i Vestnorden, Royal Arctic Line; Eimskip; Samskip og Smyril Line. Vi bør også medtage Skipafelagið Føroyar som sejler mellem Færøerne, Skotland og Danmark.
- Eimskip, Samskip og Royal Arctic Line tilbyder hovedsagelig containertransport på deres ruter, men Smyril Line tilbyder ro-ro transport. Skipafelagið Føroyar tilbyder varierede og fleksible fragtløsninger med flere anløbshavne end de andre rederier.
- I år 2004 begyndte Norrøna med en ugentlig vintersejlads mellem Færøerne og Island. Samskip har indført en rute til Europa med anløb til Klaksvík hver fjortende dag, og rederiet har nu besluttet at øge frekvensen til en gang om ugen, i forbindelse med at et ekstra skab bliver indsat på ruten.
- Ved indsamlingen af data konstaterede forfatterne at der er stor konkurrence på søtransport. Det viser sig bl.a. i og med at de fleste transportører ikke ville angive nogen information om fragtmængder på de enkelte ruter.
- Det ser ud til at frihed i erhvervslivet er en vigtig faktor når det gælder sejlads til og fra disse lande. Der er fuld frihed i handel og transport ad søvejen i hele området, bortset fra Royal Arctic Line, som ejes af det grønlandske hjemmestyre og har koncession på transport ad søvejen til og fra landet. Aktører i transportsektoren mener at den større frihed i erhvervslivet har ført til lavere priser på transport til og fra Færøerne. Derfor må man spørge om det modsatte eventuelt kan

være tilfældet i Grønland, hvor der ingen konkurrence er. Når dette vurderes skal man tænke på situationen i hvert land, f.eks. antallet af indbyggere og geografiske forhold, som er forskellige fra land til land.

- En betydelig del af Norrønas passagerer i turistsæsonen skal til Island via Færøerne. Begge lande nyder godt af denne ordning med hensyn til turismens udvikling. Her har både Island og Færøerne uden tvivl de samme interesser.
- Transportmængder ad søvejen svarer til den generelle økonomiske udvikling, og ifølge samtaler med rederiernes repræsentanter er der stor fleksibilitet med hensyn til ændringer i situationen.
- Meget tyder på at det fortsat bliver nedgang i antallet af internationale destinationer i Island. Dette skyldes bl.a. voksende effektivisering og regler om maritim sikkerhed, men en reduktion i antallet af grænsestationer for toldbehandling af skibe kan også have indflydelse på dette.
- Der spås en fortsat hård konkurrence i Færøerne, f.eks. har Samskip bestemt sig for en fordobling af antallet af sejlads på havne der.
- Ledelsen i Royal Arctic Line forventer ikke at transport mellem Grønland og de andre vestnordiske land vil stige de næste år. Man peger på at alle landene er afhængige af import fra andre lande, og at de er i nogenlunde samme båd med hensyn til eksport af fiskeprodukter. De mener at hvis produktionen af forbrugsprodukter ikke øges betydeligt, vil transportmængden i Vestnorden næppe vokse nævneværdig de næste år.
- Voksende virksomhed på østisland i forbindelse med storindustri og et nyt vandkraftværk vil have stor indflydelse på fragtttransport til og fra landsdelen. Man forventer i tillæg en stor fremgang i fiskeopdræt. De islandske rederier vil deltage i denne udvikling og færingerne siger også at de ikke vil lade disse muligheder gå ubemærket forbi.
- Et af Islands største trawlerrederier er begyndt at sejle regelmæssig med sine nedfrosne fiskeprodukter på det europæiske marked. Dette har vist sig at være fordelagtigt og man spår at denne ordning vil fortsætte. Det bliver interessant at observere om flere virksomheder vælger den samme løsning.
- Samtaler med aktører i Island har vist, at der er interesse for udvidet sejlads og handel mellem Island og Grønland, ikke mindst på grund af ændrede forhold i havet mellem de to lande. Men så længe de nuværende regler om sejlads mellem disse lande gælder, er det vanskeligt at forestille sig væsentlige ændringer de næste år.

7.3 Tanker om projektet og videre undersøgelser

Under udarbejdelsen af denne rapport viste det sig tydeligt, at oplysninger om transport i Vestnorden er særdeles mangelfulde. Det forhindrer dog ikke at vi kan se nærmere på mange faktorer, for eksempel nye flyruter. Hvordan er driftsgrundlaget for nye flyruter? Hvilken destination i Canada ville være den mest fordelagtige? Man kan også trække forlængelsen af landingsbanen i Nuuk som koster mange penge frem. Er denne forlængelse nationaløkonomisk fordelagtig? Hvilken indflydelse ville dette projekt have på flyforbindelser og priser i Grønland? Ville disse ændringer give samfundsmæssige ring-

virksomheder på hele Grønland? Det samme spørgsmål gælder også for forlængelse af landingsbanen i Vágar på Færøerne eller muligheden for at flytte den. Som afslutning kan vi også anføre mulige ændringer af skibsruter på grund af klimatisk opvarmning. Hvilken indflydelse vil det have i Vestnorden, hvis det bliver muligt at sejle langs nordpolen mellem Stillehavet og Atlanterhavet? Vil denne mulige nye rute i fremtiden ikke ændre noget eller vil den give landene muligheder for at sælge service til fragtskibe på ruten, omlastning eller bearbejdelse af industrielt gods?

Referenser

Bøger, artikler og andet trykt materiale:

Dagur B. Eggertsson (1999). *Steingrímur Hermannsson ævisaga II*. Reykjavík: Vaka-Helgafell.

Faroe Islands Tourist Board. *Tourism Industry Policy*. Hentet den 12. juli 2004 av: www.tourist.fo/ew/media/Rapportir/Tourism%20Policy%20-%20ensk%20útgáva.doc

Hanell, Tomas & Sara Ringö (2003) *West Norden and its Neighbours*. København: Nordisk Ministerråd.

Johnston, Margaret & Dave Twynam (2004) *Contemporary Issues in the Circumpolar World 1, Module 6: tourism*. (<http://www.lakeheadu.ca/~bcs/f6Tourismdt1.pdf>), Thunder Bay: Lakehead University, University of the Arctic.

Nordisk Ministerråd (2003) *Vestnorden i det nordiske samarbejde, redegørelse*. København; Nordisk Ministerråd.

Samgönguráðuneytið (2003) *Skýrsla nefndar um flutningskostnað*. Reykjavík: Samgönguráðuneytið.

Sigurður Helgason (2004, 29.april). En præsentation på konference hos Flugstöð Leifs Eiríkssonar, Keflavík, Ísland.

Siv Friðleifsdóttir (2004) *Skýrsla samstarfsráðherra um störf Norrænu ráðherranefndarinnar árið 2003*. Reykjavík: Norðurlandaskrifstofa forsætisráðuneytisins.

Smári Geirsson (2004, mars). *Austurland 2010*. En præsentation på konferencen: Stóriðja og samfélag, Akranesi, Íslandi.

Tórshavnar havn (2004) *Port of Tórshavn*, en pamflet.

Brugte hjemmesider:

Air Greenland (2004). Se: www.airgreenland.gl

Akureyrarhöfn (2004) Se: www.port.is

Atlantic Airways (2004). Se: www.atlantic.fo/

Eimskip (2004) Se: www.eimskip.is

Faroe Islands Tourist Board (2004) Se: <http://www.tourist.fo/>

Ferðamálaráð Íslands (2004) Vefsíðan <http://www.icetourist.is>

Fjármálaráðuneytið á Íslandi (2004). Se: <http://www3.fjarmalaraduneyti.is/media/Thjodarbúskapurinn/Urthodarbúskapnum060504.pdf>

Flugmálastjórn Íslands (2004). Se: www.caa.is

Flugfélag Íslands (2004). Se: www.flugfelag.is

Greenland Torism (2004) Se: <http://www.greenland.com>

Greenland Torism (2004) Se: www.greenland-guide.gl

Grænlenška heimastjórnin (2004) Se: www.nanoq.gl

Grønlands Lufthavnsvæsen (2004). Se: www.glv.gl/

Grønlands Statistik (2004) Se: www.statgreen.gl

Hagstofa Íslands (2004) Se: <http://www.hagstofa.is>

Hagstova Føroya (2004) Se: <http://www.hagstova.fo/>

Icelandair (2004). Se: www.icelandair.is

Keflavíkurflugvöllur (2004). Se: www.keflavikairport.com

Landsverk (2004) <http://landsverk.fo/>

Landsverkfræðingurinn Færeyjum (2004) Se: www.lv.fo/

Mærsk (2004). Se: www.maersk.dk

Nes skipafélag (2004) Se: <http://www.heimsnet.is/iceship/skipnes.htm>

Norðena ráðherra nefndin, formennska Íslands 2004,. Se: <http://formennska.forsaetisraduneyti.is/>

Port of Klaksvík (2004) Se: <http://www.klhavn.fo/>

Port of Tvøroyri (2004) Se: <http://www.tvoroyri.fo/tvhavnenglish/index01a.htm>

Reykjavíkurhöfn (2004) Se: <http://vefnotes.bv.rvk.is/Webguard/rhofn/webguard.nsf/key2/forsida>

Royal Arctic Line (2004) Se: <http://www.ral.gl/indexDK.htm>

Runavíkar kommuna (2004) Se: <http://www.runavik.fo/>

Samband íslenskra Kaupskipaútgerða (2004) <http://www.kaupskip.is/>

Samskip (2004) Se: www.samskip.is

Siglingastofnun Íslands (2004) Se: www.sigling.is

Smyril line (2004) Se: <http://www.smyril-line.fo>

The Great Canadian Travel (2004). Se: www.greatcanadiantravel.com

Tórshavnar havn (2004) Se: <http://harbour.olivant.fo/index.htm>

Vágar Airport (2004). Se: www.slv.dk/vagar/faerosk_version/default.htm

Vest Norden Sjá heimasíðuna <http://www.vestnorden.com/>

VestNordisk Råd (2004) Se: <http://www.vestnordisk.is/cgi-bin/WebObjects/Vestnordisk>

World Facts and Figures (2004). Se: www.worldfactsandfigures.com/

Informatorer:

Anna Dagný Halldórsdóttir, Flugmálastjórn Íslands, Reykjavík
Anton Antonsson, Terra Nova Sól, Reykjavík
Magni Arge, Atlantic Airways, Vágar
Sámal Arnoldsson, Smyril line, Tórshavn
Ásgeir Magnússon, Skrifstofa Atvinnulífsins, Akureyri
Annika Berg, Statens Luftfartsvæsen, København
Michael Binzer, Air Greenland, Nuuk
Birgir Þorgilsson, fyrrverandi ferðamálastjóri, Reykjavík
Birgir Örn Birgisson, Atlantsskip, Kópavogur
Felix Dalker, Direktoratet for Boliger og Infrastruktur, Nuuk
Marius Davidsen, Atlantic Airways, Vágar
Tommy Naes Djurhuus, Mærsk Air, Tórshavn
Flemming Drechsel, Greenland Tourism, Nuuk
Einar Hermannsson, ingeniør, Reykjavík
Einar Birgisson, Íslandsflug, Kópavogur
Elías Bj. Gíslason, Ferðamálaráð Íslands, Reykjavík
Elsa Árnadóttir, Samskip, Reykjavík
Lois Farley, The Great Canadian Travel, Kanada
Tormod Fossmark, Silversea, Bergen
Friðrik Adolfsson, Flugfélagi Íslands, Akureyri
Garðar Jóhannsson, Nesskip, Seltjarnarnesi
Gísli Héðinsson, Eimskip, Reykjavík
Grétar Mar Steinarsson, Olíudreifing, Reykjavík
Guðjón Arngrímsson, Icelandair, Reykjavík
Guðmundur Pálsson, IcelandExpress, Reykjavík
Gunnar Helgason, Markaðsstofa Austurlands, Egilsstaðir
Guttormur Ólafsson, Járblendiverksmiðjan Grundartanga
Halldór Kristjánsson, Samgönguráðuneytið, Reykjavík
Hans Peter Hansen, Air Greenland, Nuuk
Per Hansen, Faroe Islands Tourist Board, Tórshavn
Liisi Egede Hegelund, Nuuk
Hrefna Traustadóttir, Flugmálastjórn Íslands, Reykjavík
Kim Hvistendahl, Nuup Kommunea, Nuuk
Hörður Blöndal, Akureyrarhöfn, Akureyri
Inga Birna Ragnarsdóttir, Flugfélagi Íslands, Reykjavík
Ingólfur Arnarson, Flugmálastjórn Íslands, Egilsstöðum
Ingvar Sigurðsson, Samskip, Reykjavík
Hans Martin Iversen, Coldstore and Transport Group, Sortland
Agnar Jensen, House of Industry, Tórshavn

Tórheðin Jónsveinsson Jensen, Skipafelagið Føroyar, Tórshavn
Árni Joensen, Skipafelagið Føroyar, Tórshavn
Birgit Joensen, Smyril line, Tórshavn
Jón Baldvin Pálsson, Flugmálastjórn Íslands, Reykjavík
Jónas Hallgrímsson, Smyril line, Seyðisfjörður
Jónína Guðmundsdóttir, Flugfélagið Ernir, Reykjavík
Thomas Leth Jørgensen, Air Greenland, Nuuk
Kjartan Lárusson, Markaðsskrifstofa ferðaþjónustunnar á Norðurlandi, Akureyri
Kristján Helgason, Siglingastofnun Íslands, Kópavogi
Jónsvein Lamhauge, Tórshavnar havn, Tórshavn
Linda Svanbergisdóttir, Air Atlanta, Reykjavík
Finnbogi Niclasen, Vágar Airport, Vágar
Njáll Trausti Friðbertsson, Flugmálastjórn Íslands, Akureyri
Ólafur Briem, Samband íslenskra kaupskipaútgerða, Reykjavík
Pálmi Pálsson, Nes skipafélag, Hafnarfirði
Michael Petersen, Direktoratet for Boliger og Infrastruktur, Nuuk
Pétur Óskarsson, Katla Travel, Reykjavík
John Rasmussen, Royal Arctic Line, havneavdeling, Nuuk
Thorkild Saxe, Trafikministeriet, København
Niels C. Schierbeck, Royal Arctic Line, Nuuk
Sigmar Ólafsson, Arnarflutningar, Þorlákshöfn
Sigurður Aðalsteinsson, Flugfélag Íslands, Akureyri
Egin Simonsen, Atlantic Airways, Tórshavn
Tómas J. Gestsson, Heimsferðir, Reykjavík
Trausti Tómasson, Flugmálastjórn Íslands, Keflavík
Anders U. la Cour Vahl, Greenland Tourism, Nuuk
Unnar Jónsson, Samherji, Akureyri
Úlfar Ágústsson, framkvæmdastjóri, Ísafirði
Niels Winther, Vinnumálaráðið, Tórshavn
Þórarinn K. Sófussón, Alcan, Hafnarfirði
Þórdís Björk Sigurgestsdóttir, Reykjavíkurbörn, Reykjavík

Bilag 1

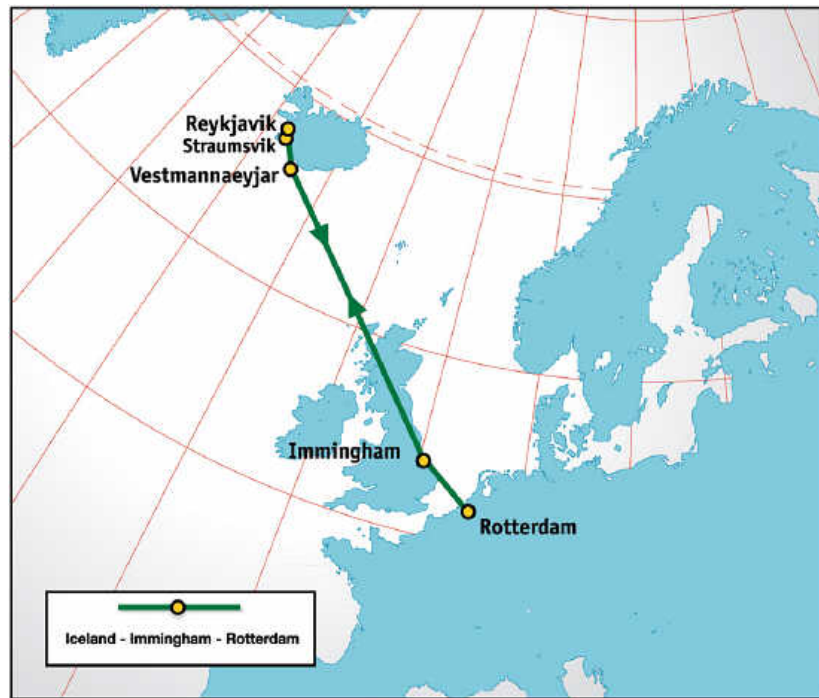
Kort over nogle af de vigtigste ruter:



Smyril line



Eimskip: Nordlig rute



Eimskip: Sydlig rute



Eimskip: Nordamerika rute



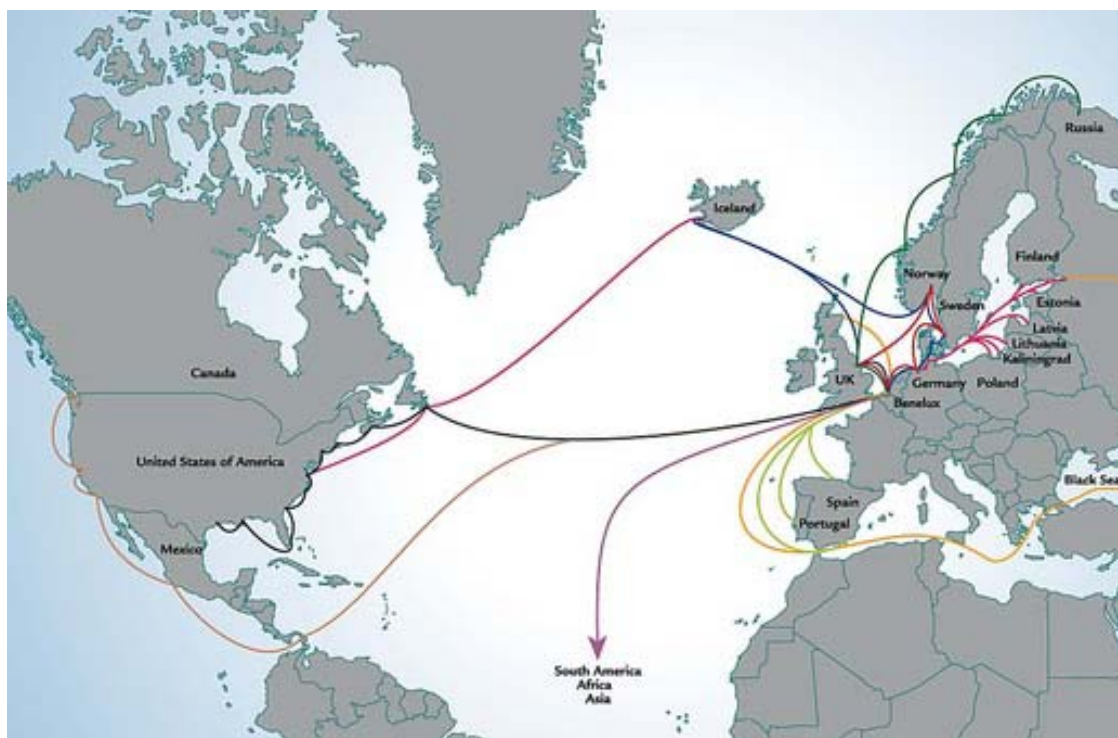
Eimskip, alle ruter



Skipafelagið Føroyar



Coldstore and Transport (CTG), Eimskips datterselskab



Samskip, alle ruter



Silversea, Norge

Bilag 2

Arbejdsbeskrivelse vedrørende "overordnet trafikanalyse for både fly-og skibstrafikken mellem de vestnordiske lande og uden for Vestnorden"

Baggrund:

En arbejdsgruppe under de nordiske samarbejdsministre fik til opgave at "belyse mulighederne for at øge den politiske relevans af den vestnordiske aktivitet i NMR-regi. Redegørelsen udarbejdes til brug for NSK/MR-SAM's fortsatte politiske drøftelser af problemstillingen og skal indeholde forslag til beslutning om iværksættelse af strategisk begrundede handlinger i samnordisk regi. Redegørelsen kan herunder indeholde overvejelser og forslag, som stilles til rådighed for enkelte lande/områder i Norden."

Arbejdsgruppen afgav rapport i maj 2003. I kapitel 4.2 foreslås det "at mulighederne undersøges for at der på uafhængigt fagligt grundlag gennemføres en samlet overordnet trafik- og infrastrukturanalyse for både fly- og skibstrafikken mellem landene i Vestnorden og med lande udenfor Vestnorden."

I Islands formandsskabsprogram for året 2004 i nordisk samarbejde inden for transport prioriteres denne opgave.

Formål:

Opgaven består i at foretage en samlet analyse af fly- og skibstrafik mellem de vestnordiske lande indbyrdes, såvel som mellem dem og andre lande. "Hensigten er at skabe et overgribende vurderingsgrundlag for landenes trafikansvarlige politikere."

Forudsætninger:

Opgaven gælder dels en beskrivelse/kortlægning af udviklingen inden for transport i det sidste årti, dels til en beskrivelse/kortlægning af fly- og skibstrafik mellem landene og uden for dem, sådan som situationen er i dag, tillige med en prognose om udviklingen inden for de næste ti år.

Opgaver:

1. Generel oversigt over handel mellem landene. Der skal udarbejdes en god oversigt over handel mellem landene i nordvestområdet (Færøerne, Grønland og Island). Der skal også udarbejdes en oversigt over det antal personer, der rejser mellem dem og fra dem til andre lande efter årstider.
2. Flytrafik:
 - 2.1 Historisk oversigt. Hvordan har trafikken udviklet sig inden for det sidste årti. Der skal gives en grundig beskrivelse af flyruter, transport (passagerer, varer, post og patienttransport) mellem landene og hvilke flyselskaber der arbejdede i denne årrække, tillige med at der skal anføres de væsentligste årsager til eventuelle ændringer af enkelte flyruter. Der skal skelnes mellem ruteflyvning og anden flyvning.
 - 2.2 Organisering af flytrafik i dag. Der skal gives en grundig beskrivelse af udbuddet af flyservice mellem de vestnordiske lande, samt mellem dem og an-

dre lande, efter årstider. Der skal være en beskrivelse af de lufthavnsanlæg som flyselskaberne bruger, samt de lufthavne, der muligvis kan komme på tale. Der skal også i beskrivelsen findes en vurdering af, hvorvidt der er tale om tilstrækkeligt udbud med relation til behovet blandt landenes indbyggere og deres erhvervsvirksomheder, især virksomheder i turisterhvervet.

2.3 Fremtidsvisioner. Der skal udarbejdes en prognose for de næste 10 år om udviklingen inden for transport med fly. I forhold til givne forudsætninger skal der udarbejdes en prognose om udviklingen inden for transporten mellem landene indbyrdes, samt mellem dem og andre lande. Især skal driftsgrundlaget for ruteflyvning mellem de tre vestnordiske landes hovedstæder undersøges.

3. Skibstrafik.

3.1 Historisk oversigt. Hvordan har trafikken udviklet sig inden for det sidste årti. Der skal gives en grundig beskrivelse af sejlruiter, transport mellem landene og hvilke skibsselskaber der arbejdede i denne årrække, tillige med at der skal anføres de væsentligste årsager til eventuelle ændringer af enkelte ruter.

3.2 Organisering skibstrafik i dag. Der skal gives en grundig beskrivelse af udbuddet af transportservice til søs mellem de vestnordiske lande, samt mellem dem og andre lande, efter årstider. Der skal være en beskrivelse af de havneanlæg som de skibsselskaber bruger, der yder denne service. Der skal også i beskrivelsen findes en vurdering af, hvorvidt der er tale om tilstrækkeligt udbud med relation til behovet blandt landenes indbyggere og deres erhvervsvirksomheder.

3.3 Fremtidsvisioner. Der skal udarbejdes en prognose for de næste 10 år om udviklingen inden for transport til søs. I forhold til givne forudsætninger skal der udarbejdes en prognose om udviklingen inden for transporten til søs mellem landene indbyrdes, samt mellem dem og andre lande.

Organisation:

Opgaven er udført på anmodning fra de nordiske trafikministre og på det islandske trafikministeriums ansvar. Kontaktperson i Trafikministeriet vedrørende denne opgave er vicedepartementschef Halldór S. Kristjánsson. Der skal ske henvendelse til entreprenører (rådgivere/eksperter) vedrørende gennemførelse af det praktiske.

Ressourcer:

Til finansiering af analysen vil der blive søgt støtte hos Nordisk Ministerråds ”Ministerrådets strategiske pulje”.

Tidsplan:

Projektet skal afleveres til Trafikministeriet inden udgangen af juni måned 2004. Opgaven vil ikke være afsluttet før entreprenøren har præsenteret resultaterne af opgaven på de nordiske trafikministres fælles møde i august 2004.