



Transportkommissionen

Redegørelse: Den kystlange passagerbesejling fra Qaqortoq til Ilulissat

02. juli 2010

ASSARTUUSSINEQ PILLUGU
ISUMALIOQATIGIISITAQ
TRANSPORTKOMMISSIONEN
Postboks 909
3900 Nuuk
Tel +299 345000
Fax +299 313154
www.transportkommissionen.gl

Forord

Nærværende redegørelse imødekommer Naalakkersuisuts ønske om en behandling af spørgsmålet omkring den kystlange passagerbesejling fra Qaqortoq til Ilulissat.

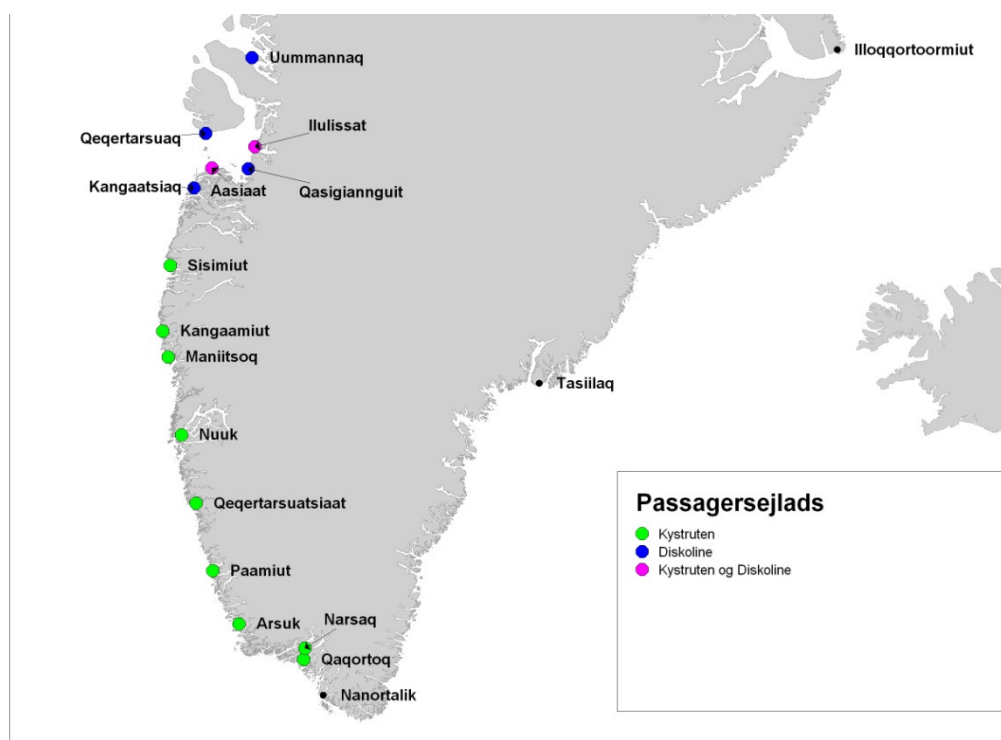
Naalakkersuisut søgte ved beslutning af 29. april 2010 Inatsisartuts Finansudvalg om en merbevilling til AUL på 4,3 mio. kr. i 2010, hvilket blev godkendt af Finansudvalget den 6. maj. Begrundelsen for merbevillingen var bl.a., at Naalakkersuisut ville udskyde stillingtagen til AUL's fremtid, indtil Transportkommissionen havde afgivet dets betænkning primo juli.

Transportkommissionen er imidlertid blevet forsinket med færdiggørelsen af betænkningen som følge af, at den ikke har kunnet nå at gennemarbejde afgørende problemstillinger på infrastrukturområdet tilstrækkeligt grundigt inden for den oprindelige tidsramme. For at sikre Naalakkersuisut mulighed for en snarlig afklaring af fremtiden for den kystlange passagerbesejling har Transportkommissionen valgt at udarbejde nærværende redegørelse særskilt inden afgivelse af den endelige betænkning.

1 Beskrivelse af situationen

Der har i mange år været sejlads med passagerskibe i rutefart langs Grønlands vestkyst, og siden 1997 har Arctic Umiaq Line A/S (AUL) besejlet ruten. Ruten, der i dag går mellem Qaqortoq og Ilulissat, er den eneste kystlange strækning, der nu betjenes af passagerskibe. I dag har AUL et enkelt skib til besejlingen, men før 2006 var både rutens længde og frekvensen på afgangene højere end i dag, og der var mere end et skib til driften.

Selskabet Arctic Umiaq Line A/S ejes ligeligt af Air Greenland A/S og Royal Arctic Line A/S.

Figur 1.1 Havne med anløb af skibe med passagersejls i rutefart

Kilde: Fartplaner 2010 for AUL og Diskoline.

I dag har Selvstyret en serviceaftale med Royal Arctic Bygdeservice (RAB) på 4 mio. kr. årligt til at sikre passagerbefordring i Midtgrønland¹. Det indbefatter en egentlig befordring af passagerer til og fra bygderne Arsuk, Qeqertarsuatsiaat, Kapisillit, Atammik, Napasoq, Itilleq, Sarfanguaq og Kangaamiut. RAB løser denne opgave ved at entrere med AUL for to af disse destinationer (Arsuk og Qeqertarsuatsiaat), mens de øvrige bygder betjenes ved hjælp af RAB's egne godsskibe samt kontrakt med firmaet Martek.

Den aktuelle situation for Arctic Umiaq Line er, at rederiet er økonomisk trængt, og der er overvejelser i gang om selskabets fortsatte drift efter udløb af den underskudsgaranti, der blev stillet i 2006 i forbindelse med overdragelse af skibet Sarfaq Ittuk. Her påtog sælger (nu Rederiafviklingsselskabet af 1. april 2006 A/S ejet af Selvstyret) at stille underskudsgaranti for årene 2007, 2008 og 2009 på i alt 15 mio., maksimalt 5 mio. pr. år, mod at AUL garanterede drift af kystsejlsadsen i disse år.

I Arctic Umiaq Lines årsrapport fra 2009 står, at: "Året 2009 blev et vanskeligt år for Arctic Umiaq Line med vigende passagergrundlag. Året er det sidste, hvor der foreligger en aftale om en underskudsgaranti, og det erkendes, at såfremt der ikke indgås en fremadrettet servicekontrakt med Selvstyret i størrelsesordenen 7 – 10 mio. pr. år, vil selskabet i løbet af 2010 være nødsaget til indstille driften."

¹ Serviceaftalen er alene til befordring af passagerer og omfatter ikke gods.

Rederiet har oplyst til Transportkommissionen, at det på intet tidspunkt tidligere har været muligt at drive kystsejlad uden offentlig støtte, og at der trods ihærdige forsøg gennem de sidste 3 år ikke er udsigt til, at besejlingen på vestkysten kan drives på kommercielle vilkår uden offentligt tilskud eller støtte.

Naalakkersuisut har, jf. forordet, specifikt bedt Transportkommissionen se på konsekvenserne af en eventuel lukning af den kystlange passagersejlads. Det gøres ud fra en tilgang, hvor omkostningerne ved fortsat sejlad udført af AUL (basissituationen) sammenholdes med omkostningerne ved en fremtidig situation uden sejladsen, jf. nedenfor.

Fortsat drift af den kystlange passagerbesejling (basissituation)

I basissituationen antages fortsat drift af den kystlange passagerbesejling på samme måde som nu. I de første år vil det ske med det nuværende skib, og når dette skib pga. alder ikke længere er funktionsdygtigt, antages det, at der anskaffes et nyt skib som erstatning.

I basissituationen antages passagersejladsen at betjene de samme byer og bygder som i 2010, og det antages videre, at AUL fortsat står for passagerbefordring af de to bygder, der er omfattet af RABs serviceaftale. Der antages desuden uændret godssejlad af andre operatører som RAL, RAB osv.

Lukning af den kystlange passagerbesejling

Videreførelse af den nuværende passagersejlads forventes – som det vil fremgå nedenfor – kun at kunne realiseres, hvis der gives tilskud til driften i form af f.eks. en serviceaftale.

Et politisk ønske om ikke at give bevillinger til driften af den kystlange besejling vil betyde, at AUL, ifølge selskabets egne oplysninger, ikke viderefører driften. Lukning af den kystlange sejlad vil derfor være en realitet.

En evt. lukning kan ske i forskellige tempi, og følgende muligheder er vurderet:

- *Den kystlange sejlad nedlægges så hurtigt som muligt.* Lukningen antages effektueret efter sæson 2010.
- *Fortsat drift af den kystlange sejlad indtil skibet, der i dag anvendes til sejladsen, er udtjent.* Skibet, der i dag anvendes til passagersejladsen, har en relativ begrænset restlevetid. Det antages, at besejlingen fortsættes så længe, som det er muligt uden investering i nyt skib, dvs. senest til udgangen 2016.
- *Fortsat drift af den kystlange sejlad indtil ny lufthavn i Qaqortoq er bygget.²* I dag kan Qaqortoq ikke beflyves med fastvingede fly, men forudsætningen om, at der inden for en årrække anlægges en lufthavn ved Qaqor-

² Som det fremgår af den samtidig udsendte redegørelse anbefaler Transportkommissionen, at Sydgrønlands centrale lufthavn flyttes fra Narsarsuaq til Qaqortoq. Dette er baggrunden for, at denne mulighed undersøges.

toq, vil ændre på mulighederne for transportbetjening af Qaqortoq. Det er forudsat, at den kystlange sejlads ophører efter sæson 2014.

Lukningen vil gøre det nødvendigt for de rejsende, der ellers ville benytte AULs rute, at rejse på anden vis. For rejser til og fra byer/bygder, hvor der er lufthavn eller heliport, forventes en stor del af de rejsende i stedet at rejse med fly eller helikopter.

Der er tre bygder på AULs kystlange rute, som i dag ikke betjenes med fly eller helikopter. Det drejer sig om Arsuk, Qeqertarsuatsiaat og Kangaamiut. Ved lukning af AUL antages disse bygder betjent med sejlads med andre passagerbåde.

Som i basissituationen antages uændret godssejlads.

Nedenfor gives først en beskrivelse af antallet af passagerer, der vil blive påvirket af en eventuel lukning samt af mulige alternative transportformer. Herefter vurderes økonomiske konsekvenser af en lukning af den kystlange passagerbesejling sammenholdt med fortsat drift, som er beskrevet i basissituationen.

2 Berørte rejsende og alternative transportformer

Det er primært de rejsende, der i dag benytter den kystlange passagerbesejling, der vil blive berørt af en eventuel lukning af ruten. Også flyrejsende kan dog blive berørt i form af ændret udbud af rejser med andre transportformer (f.eks. højere frekvens på flyafgange) og større efterspørgsel efter de udbudte pladser. I vurderingerne af konsekvenser for de rejsende ses imidlertid alene på de rejsende, der i dag vælger at benytte den kystlange sejlads.

Af Tabel 2.1 fremgår antallet af skibspassagerer fra 2006 til 2009, der har benyttet AULs passagerskib.

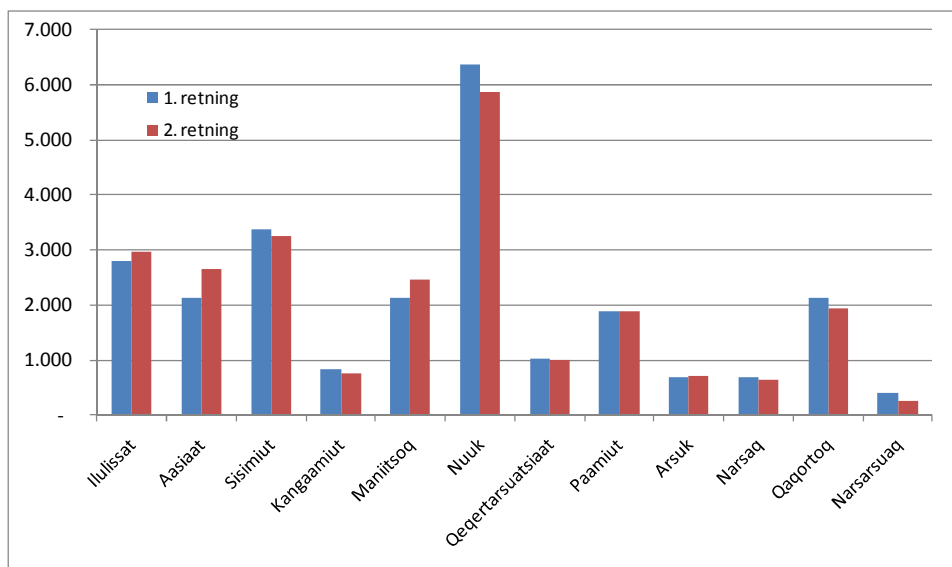
Tabel 2.1 Antal passagerer på den kystlange rute 2006-2009

	2006	2007	2008	2009
Antal passagerer	17.218	21.986	24.411	20.453

Kilde: AULs on/off statistik.

I 2008 rejste 24.411 passagerer mellem byer og bygder, som også illustreret i Figur 2.1. Ikke overraskende er der flest passagerer, der rejser til og fra Nuuk, hvor over 12.000 passagerer enten rejste fra eller til i 2008. I bilag 1 er det samlede antal rejsende mellem forskellige byer og bygder vist for 2008.

Figur 2.1 Antal passagerer i forskellige byer og bygder, der i 2008 rejste med den kystlange rute



Anm. Det samlede antal påstigende og afstigende passager i hver havn er summen af de to søjler. I 2009 og 2010 har der ikke været besejling af Narsarsuaq.

Kilde: AULs on/off statistik.

Overflytning fra AUL til lufttrafik

Ved lukning af den kystlange passagersejls forventes en stor del af de rejsende at transportere sig på alternativ vis. For rejsende mellem destinationer, hvor der er mulighed for lufttrafik, forventes en stor overflytning af passagerer til den luftbårne trafik, mens rejsende fra andre destinationer i højere grad må forventes at basere sig på bådtransport.

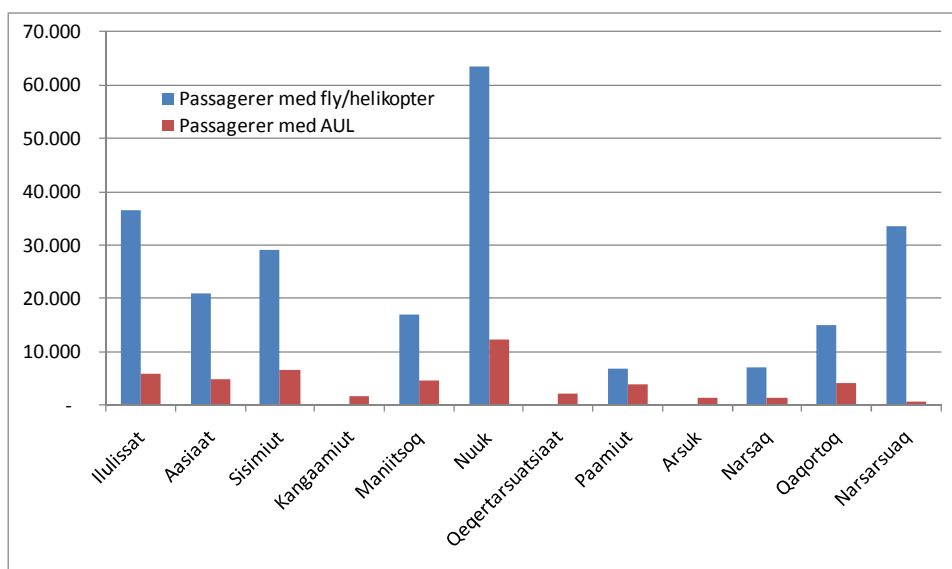
Passagerstatistikken fra AUL for 2008 viser, at 90 % af AULs passagerer rejser til eller fra byer og bygder, hvor der er lufthavn eller heliport³. Det vil sige, at for 90 % af de rejsende er det i dag muligt at benytte flytransport, hvis der laves de nødvendige tilpasninger i beflyvningen.

Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik har diskuteret forhold omkring luftfartens muligheder for absorbering af AULs passagertrafik med Air Greenland A/S. Air Greenland har oplyst, at man har tilstrækkelig flykapacitet til at løfte de øgede passagemængder, såfremt AUL lukkes. Historisk set har det været muligt for lufttrafikken at absorbere lignende og endda større trafikmængder (se bilag 2, hvor dette er belyst og beskrevet).

Figur 2.2 viser, hvor mange passagerer der i 2008 har rejst til og fra forskellige lokaliteter med henholdsvis fly/helikopter og med AULs skibsrute.

³ Det drejer sig om Ilulissat, Aasiaat, Sisimiut, Maniitsoq, Nuuk, Paamiut, Narsaq, Qaqortoq og Narsarsuaq.

Figur 2.2 Antal passagerer, der i 2008 rejste med hhv. fly/helikopter og med AULs skib til eller fra byer og bygder på AULs kyststrøte



Kilde: On/off passagerstatistik fra AUL for 2008.

De passagermængder, der potentielt kan overflyttes fra AUL til fly/helikopter, udgør på de fleste lokaliteter en relativt begrænset andel af de nuværende antal rejsende. I Paamiut vil der dog være tale om en forøgelse af antal passagerer på 55 %, jf. Tabel 2.2.

Tabel 2.2 Passagermængder, der potentielt kan overflyttes fra AUL til fly og den heraf følgende procentvise forøgelse i antal passagerer med fly/helikopter

Antal passagerer i 2008	Ilulissat	Aasiaat	Sisimiut	Kangaamiut	Maniitsoq	Nuuk	Qeqertarsuaatsiaat	Paamiut	Arsuk	Narsaq	Qaqortoq	Narsarsuaq	I alt
Passagerer m. fly/helikopter	36.630	20.912	29.071	-	16.880	63.575	-	6.848	-	7.214	15.085	33.491	229.706
Passagerer med AUL	5.767	4.793	6.634	1.585	4.589	12.217	2.031	3.771	1.393	1.323	4.063	656	48.822
AUL ift. fly/helikopter	16%	23%	23%	-	27%	19%	-	55%	-	18%	27%	2%	21%

Kilde: On/off passagerstatistik fra AUL for 2008.

Ifølge Air Greenland er Paamiut i dag et stop på ruten mellem Nuuk og Narsarsuaq, hvor der ikke er allokeret særlige sæder til passagerer til eller fra Paamiut. På de fly, som mellemlander i Paamiut, var der i 2009 over 4.300 usolgte sæder⁴, hvorfor de ekstra passagerer, som overflyttes fra skibet, i stor udstrækning

⁴ Jf. oplysninger fra Air Greenland. Den ledige kapacitet var tilsyneladende jævnt fordelt over året.

vil kunne gøre brug af disse ledige pladser. På denne baggrund vurderes det som realistisk, at de eventuelt ekstra rejsende fra/til Paamiut også kan betjenes.

Overflytning fra AUL til alternativ besejling

Passagerer, der rejser til eller fra bygder, hvor der ikke er lufthavn eller heliport, kan ikke overflyttes til fly eller helikopter. Som før omtalt drejer det sig om Arsuk, Qeqertarsuaat og Kangaamiut. For at sikre fortsat betjening af disse bygder med passagersejlads, vil det være nødvendigt med ny, alternativ besejling.

På baggrund af passagerstatistik fra AUL for 2008 er det ca. 10 % af AULs passagerer, der årligt rejser til eller fra en af disse tre bygder, svarende til ca. 2.500 passagerer. Den høje andel skal bl.a. ses på baggrund af, at der ikke er lufthavne, heliporte eller helistops i disse tre bygder.

Rejser der ikke gennemføres ved lukning af AUL

Ved en lukning af den kystlange passagersejlads kan det forventes, at der er rejsende, der af forskellige årsager ikke ønsker at benytte fly eller helikopter som alternativ transportmiddel til skib.

En væsentlig årsag til, at rejsende i dag rejser med skib, forventes at være muligheden for at rejse med billettyper, der gør rejsen med skib billigere end en tilsvarende flyrejse. Nedenfor sammenholdes priser på forskellige nuværende rejseformer for ikke mindst at kunne vurdere konsekvenserne for mindre bemidlede rejsende, hvis skibruten forsvinder.

Andre årsager til, at passagerer i dag vælger at sejle i stedet for at flyve, kan f.eks. være flyskræk, ønske om at medtage store bagagemængder, eller at passagererne benytter skibsrejsen som sightseeing.

AUL har i 2008 gennemført en brugerundersøgelse. Denne undersøgelse afdækker ikke, hvorfor de rejsende med AUL vælger at sejle i stedet for at flyve, og derfor er der ikke noget grundlag for nærmere at vurdere omfanget af passager, der kan forventes at benytte fly eller helikopter ved en lukning af den kystlange sejlads.

Sammenligning af billetpriser

Tabel 2.3 og Tabel 2.4 viser priser på fire udvalgte ruter for luftfart og skib for hhv. lavsæson (vinter) og højsæson (sommer). Der er tre priskategorier for fly: en grøn billet, en rød billet og en Takuss billet. En grøn billet er en standardbillet, som er fleksibel, men som passageren dog er "tvunget" til at købe, hvis de bestiller billetten mindre end en uge før afgang. En rød billet er en restriktiv billet, som er til salg indtil en uge før afgang⁵. En Takuss billet er en "billig"-billet, som kun er til salg i et begrænset antal indtil 14 dage før afgang.⁶

⁵ Air Greenland oplyser, at disse røde billetter kan blive udsolgt, men at de normalt ikke bliver det på kyststrækningerne.

⁶ Air Greenland oplyser, at de er i færd med at implementere en dynamisk prissætning, hvor målet er at fordele trafikken, så der på mindre sælgende afgang udbydes flere billige billetter, mens der på afgang, der er ved at være udsolgt, må regnes med en højere pris til sidste øjeblik salg.

For skib er der to priseksempler, da prisen varierer efter standarden på sovepladsen. Liggeplads er den billigste rejsemulighed, mens en billet med tre personer i en kahyt til fire personer er valgt som eksempel på billet af højere klasse.

Tabel 2.3 Sammenligning af billetpriser til fly og skib på udvalgte ruter i lavsæsonen (vinter) i 2010, kr.

Rute	Billetpris, fly			Billetpris, skib	
	Pr. pers. ved grøn billet	Pr. pers. ved rød billet	Pr. pers. ved Takuss billet	Pr. pers. ved 3 pers. i 4-pers.kahyt	Pr. pers. med liggeplads
Narsarsuaq - Nuuk	3.447	1.967	1.512		
Qaqortoq - Nuuk				2.545	1.560
Nuuk – Paamiut	2.163	1.263	998	1.395	880
Sisimiut – Nuuk	2.368	1.378	1.073	1.670	1.045
Nuuk – Maniitsoq	1.273	808	658	970	710

Anm. Priserne er inklusive lufthavnsafgifter og ekspeditionsgebyr ved køb på nettet.

Lavsæson er 1/1 - 14/6 og 1/9 - 31/12.

Kilde: Priseksempler for fly er oplyst af Air Greenland. Priseksempler for skib er hentet fra AULs hjemmeside. Priseksemplerne fra begge operatører hidrører fra juni 2010.

Tabel 2.4 Sammenligning af billetpriser til fly og skib på udvalgte ruter i højsæsonen (sommer) i 2010, kr.

Rute	Billetpris, fly			Billetpris, skib	
	Pr. pers. ved grøn billet	Pr. pers. ved rød billet	Pr. pers. ved Takuss billet	Pr. pers. ved 3 pers. i 4-pers.kahyt	Pr. pers. med liggeplads
Narsarsuaq - Nuuk	3.551	2.071	1.616		
Qaqortoq - Nuuk				3.340	2.030
Nuuk – Paamiut	2.267	1.367	1.102	2.080	1.135
Sisimiut – Nuuk	2.472	1.482	1.177	2.170	1.340
Nuuk – Maniitsoq	1.377	912	762	1.230	710

Anm. Priserne er inklusive lufthavnsafgifter og ekspeditionsgebyr ved køb på nettet.

Højsæson er 15/6 - 31/8.

Kilde: Priseksempler for fly er oplyst af Air Greenland. Priseksempler for skib er hentet fra AULs hjemmeside. Priseksemplerne fra begge operatører hidrører fra juni 2010.

For især at vurdere eventuelle begrænsninger i mulighederne for at rejse billigt, er prisen på den billigste flybillet (en Takuss billet) sammenholdt med den billigste skibsbillet (liggeplads).

For det længste ruteeksempel fra Qaqortoq til Nuuk kan den billigste skibsbillet i lavsæsonen købes for 1.560 kr. Den billigste flybillet på den sammenlignelige flyrute fra Narsarsuaq til Nuuk, som er bestilt flere måneder inden afgang, kan

købes til 1.512 kr., altså til stort set samme pris.⁷ For ruteeksemplet fra Nuuk til Paamiut er det i lavsæsonen muligt at købe en skibsbillet, som er godt 100 kr. billigere end den billigste flybillet.

For ruten Sisimiut-Nuuk koster den billigste flybillet i lavsæsonen blot knapt 30 kr. mere end den billigste skibsbillet. For ruten Nuuk-Maniitsoq gælder, at den billigste flybillet er godt 50 kr. billigere end den billigste skibsbillet. Endelig gælder det for ruten Nuuk-Paamiut, at den billigste flybillet koster godt 100 kr. mere end den billigste billet til skib. Hvis flybilletten bestilles og betales i god tid, er det på disse afgange således muligt at købe billige billetter til stort set samme pris ved rejser med fly og skib i lavsæsonen.

I højsæsonen er det kun på ruten Nuuk-Maniitsoq, at der kan rejses billigst med skib med en forskel på godt 50 kr., mens det for de øvrige ruteeksempler er billigere at rejse med fly. Som i lavsæsonen kræver det dog en vis planlægning fra de rejsendes side ved rejse med fly.

I de priseksempler for skibstransport, der er vist i Tabel 2.3 og Tabel 2.4, er det ikke inddraget, at der er tre passagergrupper, der kan opnå rabatter: 1) pensionister, som kan opnå 25 % rabat i højsæsonen og 50 % rabat uden for højsæsonen, 2) børn, der kan rejse til halv pris og 3) grupperejsende, f.eks. unge fra sportsklubber, der uden for højsæsonen kan opnå en rabat på 20 %.

For fly findes der ligeledes gængse rabatter for børn (50 %) og spædbørn (90 %). Desuden sælges billetter til pensionister typisk til priser, som er 10 – 30 % under Takuss. Air Greenland oplyser, at de til dato har solgt ca. 10 % af deres billetter til priser, der svarer til eller er under prisniveauet for Takuss-billetter.

Sammenligningen af priser for transport med skib og fly viser, at rejsende, der ikke kan opnå rabat ved skibsrejser, på nuværende tidspunkt og under den nuværende konkurrencesituation kan købe flybilletter, der prismæssigt svarer til billetprisen med skib. Det kræver dog en vis planlægning fra de rejsendes side, da flybilletten da ofte skal købes i god tid inden afrejse.

I denne sammenhæng er det også vigtigt at være opmærksom på, at der er relativt færre billige flybilletter end billige billetter med skib, idet omkring 20 % af passagererne med den kystlange rute rejser med rabat, mens andelen kun er omkring 10 % for rejsende med fly. Den heraf følgende problemstilling er inddraget i afsnit 4.

Ved sammenligning af priser mellem de to rejseformer er det ligeledes vigtigt at være opmærksom på, at der er en væsentlig forskel i rejsetid på de to transportformer. Rejse med skib tager flere dage, mens rejse med fly kan opgøres i timer. Derudover kan der være omkostninger til forplejning ombord på skib, som ikke er relevant på flyrejser. Begge dele trækker i retning af, at det ud fra

⁷ For rejsende bosat i Qaqortoq kommer hertil nu transportudgifter til helikopter fra/til Narsarsuaq eller transportudgifter til andre transportmidler. Dette er ikke inkluderet, idet Transportkommissionen anbefaler, at lufthavnen flyttes fra Narsarsuaq til Qaqortoq.

et samfundsøkonomisk perspektiv er mere fordelagtigt at anvende flytransport frem for skibstransport til passagerer, end der fremgår af de netop anførte pris-sammenligninger.

Endvidere skal det anføres, at priserne ved at benytte den kystlange rute er fastsat med baggrund i en underskudsgaranti på 5 mio. kr., der endvidere er udløst. Som anført er det fra AUL's side fremført, at denne underskudsgaranti skal forøges, såfremt den kystlange rute skal opretholdes.

3 Sammenligning af omkostninger

Konsekvenserne af en eventuel lukning af den kystlange passagersejlds vurderes som anført ud fra en tilgang, hvor omkostningerne ved fortsat drift af sejladserne med AUL (basissituationen) sammenholdes med omkostningerne ved en fremtidig situation uden sejladser.

Vurderingen laves ud fra en simpel tilgang, hvor de gennemsnitlige omkostninger til transport af én passager pr. kilometer med hhv. den kystlange besejling og fly/helikopter sammenholdes, idet dette er et centralt udgangspunkt for at vurdere de samlede konsekvenser af en evt. lukning af AUL har vist sig at være tilstrækkeligt ud fra en driftsøkonomisk betragtning.

Vurdering af omkostninger med den kystlange besejling

Omkostningerne til besejling af den kystlange sejladser består af bl.a. udgifter til personale, brændstof, dokning af skib og kapitalomkostninger til skibet. Da AULs eneste aktivitet er den kystlange besejling, kan alle selskabets øvrige omkostninger til f.eks. bookingsystem og administration også direkte henføres til opretholdelse af sejladserne.

AULs årsregnskab for 2008 og 2009 viser, jf. sammenfatningen heraf i Tabel 3.1, at de årlige omkostninger til den kystlange sejladser i 2008 var 41,7 mio. og i 2009 40,0 mio. inkl. af- og nedskrivninger. I såvel 2008 som 2009 blev 5 mio. af disse omkostninger dækket af den før omtalte underskudsgaranti.

Tabel 3.1 AULs samlede omkostninger, 2008 og 2009, kr.

	2008	2009
Omkostninger til vareforbrug, skibsdrift, distribution, salg, reklame, administration, lokaler mv.	24.598.731	22.780.950
Personaleomkostninger	16.019.163	16.050.470
Af- og nedskrivninger	1.064.134	1.119.141
Samlede omkostninger	41.682.028	39.950.561

Kilde: Arctic Umiaq Line A/S, Årsrapport 2008 og 2009.

Omkostningerne til dokning er omkring 2 mio. hvert andet år, og derfor i gennemsnit 1 mio. pr. år. Seneste dokning var i 2009. I 2011 skal AUL's skib Sar-

fak Ittuk dog gennemgå det såkaldte 20-årseftersyn, hvortil omkostninger må antages at være betydeligt større end 2 mio.

Omkostninger til af- og nedskrivninger i AULs regnskab har været på 1,1 mio. per år. Det vurderes som et meget lavt niveau. Årsagen til det lave niveau er, at skibet blev indkøbt til en favorabel pris fra et konkurrentselskab i 2006, og omkostningerne forventes kun at kunne holdes på dette lave niveau, så længe det nuværende skib er i drift.

I vurderingen af omkostninger til besejling er det derfor nødvendigt at inddrage såvel niveauet med det nuværende skib som niveauet efter anskaffelse af et nyt skib.

Omkostninger til besejling med nuværende skib

Sarfaq Ittuk antages at kunne fortsætte i drift til og med 2016 svarende til 7 års restlevetid regnet fra begyndelsen af 2010. I denne periode antages det nuværende gennemsnitlige omkostningsniveau fra 2008 og 2009 at kunne opretholdes (i faste priser), således at de gennemsnitlige årlige omkostninger til opretholdelse af den nuværende drift er på 40,8 mio. Der er således i dette beløb set bort fra de ekstra omkostninger, der kan blive en følge af 20-årseftersynet.

En del af de nuværende omkostninger går til den tidligere nævnte besejling i Midtgrønland, hvor AUL varetager passagerbefordring for RAB i to bygder. Det skønnes, at ca. 2 mio. af RABs årlige serviceaftale på 4 mio., går til kontrakten med AUL, og det antages i de videre vurderinger, at 2 mio. af selskabets årlige udgifter fortsat går til betjening af de to bygder.

Omkostningerne til opretholdelse af den kystlange passagersejls med det nuværende skib er på denne baggrund opsummeret i Tabel 3.2.

Tabel 3.2 **Årlige omkostninger til opretholdelse af den kystlange besejling med nuværende skib, 2009-prisniveau**

	Omkostninger til drift
Årlige gennemsnitlige omkostninger, heraf	40,8 mio. kr.
- dokning af skib	1 mio. kr.
- af- og nedskrivning af skib	1,1 mio. kr.

Kilde: AULs årsregnskab 2008 og 2009 samt egne skøn.

Efter 2016 har skibet udtjent sin levetid, og skibet antages at kunne afhændes til en pris på omkring 12 mio. kr. Hvis skibet i stedet afhændes allerede efter 5 års drift (dvs. efter 2014), antages værdien at være omkring 14 mio. kr. Der vil således være ekstraordinære indtægter i et enkelt år, og disse er ikke medregnet i ovenstående.

Omkostninger til besejling med nyt skib

Som beskrevet ovenfor vurderes AULs nuværende skib at være udtjent om senest 7 år. Herefter vil der skulle investeres i et nyt skib, hvilket vil betyde, at afskrivninger (og kapitalomkostninger) vil stige kraftigt i forhold til det nuværende niveau.

Et nyt skib til betjening af den kystlange passagersejls antages at have en indkøbspris på 250 mio. kr., og efter 20 år antages restværdien at være 25 mio. kr. Anvendes en annuitetsbetragtning med 4 % rente kan de årlige afskrivninger og kapitalomkostninger beregnes til 18,5 mio. kr.

Omkostninger til dokning antages at være 1 mio. kr. hvert andet år de første 15 år, hvorefter niveauet forventes at stige til omkring 2 mio. kr. I Tabel 3.3, der kun vedrører driften i de første 15 år, er omkostningerne til dokning derfor anslået til ½ mio. kr. om året i gennemsnit.

Øvrige omkostninger til besejling antages at være på samme niveau som med det eksisterende skib.

Tabel 3.3 Årlige omkostninger til opretholdelse af kystlang besejling med nyt skib, 2009-prisniveau

	Omk. til drift af nyt skib
Dokning af skib	0,5 mio. kr.
Af- og nedskrivning af skib inkl. skibets restværdi	18,5 mio. kr.
Øvrige omkostninger til drift ¹	38,7 mio. kr.
Årlige omk. til kystlang sejls med nyt skib inkl. skibets restværdi	57,7 mio. kr.

1. Heri indgår de omkostninger, der i Tabel 3.1 er anført under andre omkostninger og personaleomkostninger.

Kilde: AULs årsregnskab 2008 og 2009 samt egne skøn.

Omkostninger per passagerkilometer

På baggrund af statistikken for 2008 er det samlede antal passagerkilometer for 2008 beregnet. Dette er et mål for, hvor mange kilometer de rejsende med kyst-ruten i alt har rejst samlet set over et helt år. Med en antagelse om, at de rejsende i 2007 og 2009 forholdsmæssigt har benyttet de samme ruter som i 2008, er passagerkilometerne for 2007 og 2009 også estimeret, jf. Tabel 3.4.

Tabel 3.4 Passagerkilometer med AULs kystrute i 2007, 2008 og 2009

	2007	2008	2009
Mio. passagerkilometer i alt	9,11	10,11	8,47

Kilde: AULs passagerstatistik og egne skøn.

Sammenholdes de årlige omkostninger til besejling med de tilbagelagte passagerkilometer fås et mål for de omkostninger, der er ved at transportere én passager én kilometer. Disse omkostninger kan – som det er beskrevet i det følgende – sammenlignes med de tilsvarende omkostninger ved flytransport.

Med hhv. det eksisterende og et nyt skib er omkostningerne per passagerkilometer som anført i Tabel 3.5. Baseret på en antagelse om, at passagerniveauet fra 2009 kan fastholdes i de kommende år, så er de gennemsnitlige omkostninger et mål for de forventede fremtidige omkostninger ved kystlang passager-

transport. Hvis der anlægges en lufthavn i Qaqortoq, kan en del af passagergrundlaget for besejlingen bortfalde, og det vil øge omkostningerne per gennemsnitlig passagerkilometer i forhold til de niveauer, der er vist i Tabel 3.5.

Tabel 3.5 Omkostninger per gennemsnitlig passagerkilometer med hhv. det eksisterende og et nyt skib, 2009-prisniveau

	Eksisterende skib	Nyt skib
Omk. til passagersejlads per passagerkilometer	4,8 kr.	6,8 kr.

I basissituationen afhænger omkostningerne til én kilometer transport af én passager således af hvilket skib, der anvendes til besejlingen. I de første 7 år, hvor det eksisterende skib kan anvendes til besejlingen, forventes omkostningsniveauet at være på omkring 4,8 kr. pr. passagerkilometer, mens der med et nyt skib, der senest indsættes i 2017, forventes omkostninger på 6,8 kr. pr. passagerkilometer.

Det er antaget i beregningerne, at der ved en lukning af den kystlange passagersejlads ikke kan spares havneudgifter. Det er baseret på en antagelse om, at havnene i alle byer og bygder skal opretholdes, da de alle fremover vil modtage godsskibe.

Vurdering af omkostninger uden den kystlange besejling

Som tidligere beskrevet kan en lukning af den kystlange passagerbesejling ske i forskellige tempi. I alle tilfælde vil der være tale om omkostninger til besejling indtil lukning, nedlukningsomkostninger samt omkostninger til passagerbefordring efter lukning.

Omkostninger til besejling indtil lukning

Omkostninger til besejling indtil lukningen af sejladsen forventes at være identiske med omkostningerne i basissituationen, og omkostningerne per passagerkilometer fra Tabel 3.5 kan derfor direkte anvendes.

Der kan være omkostninger forbundet med afvikling af den kystlange passagerbesejling. Ved lukning efter sæson 2010 er omkostningerne af AUL anslået til at være 6,8 mio. kr., som også dækker underskud på driften frem til lukningen. Disse omkostninger er ikke medtaget i de videre vurderinger. Dette skal sammenholdes med, at salget af Sarfaq Ittuk forventes at indbringe et større beløb.

Omkostninger til befordring efter en evt. lukning

Luftrafikken antages at kunne absorbere de rejsende, der ved lukning af AUL kan overflyttes, og som ønsker at overflytte til flytrafik. Dette er vurderet at være realistisk, jf. oplysninger fra Air Greenland.

Til vurdering af omkostninger til beflyvning ses alene på omkostningerne ved transport af passagerer med fly eller helikopter, hvorfor generelle fællesomkostninger ikke er inddraget. Dette bygger på en antagelse om, at omkostninger

til f.eks. Air Greenlands ledelse og bookingsystem ikke ændres som følge af de øgede passagemængder.

Omkostningerne til beflyvning er beregnet på baggrund af gennemsnitlige omkostninger til beflyvning med to forskellige flytyper (Dash 7 og Dash 8) og en helikopter (Bell 212), som er de fly- og helikoptertyper, der antages anvendt til beflyvning i de berørte områder inden for få år.

Omkostningerne til beflyvning er baseret på enhedsomkostninger per driftstime, hvor enhedsomkostningerne indeholder timeomkostninger (brændstof, vedligehold, personale m.m.) og kapitalomkostninger (renteomkostninger og tab i markedsværdi⁸). Denne omkostning svarer til en situation, hvor der skal indsættes ny kapacitet på de relevante ruter for at kunne transportere de rejsende, der overflyttes fra skib til fly eller helikopter.

Den gennemsnitlige enhedsomkostning per driftstime er vist i Tabel 3.6 for de flytyper og helikopteren, der er anvendt i beregningerne.

Tabel 3.6 Estimerede enhedsomkostninger per driftstime inkl. kapitalomkostninger, 2009-prisniveau

	Dash 7	Dash 8	Bell 212
Totale omkostninger, kr./flyvetime	25.200	22.700	16.000

Kilde: Data om driftsomkostninger er indkøbt fra Aircraft Shopper Online, som estimerer timeomkostninger for en lang række flytyper. Estimaterne opdateres to gange årligt, og vurderes at være det bedst muligt offentligt tilgængelige data på markedet.

Vurderes i stedet en situation, hvor der *ikke* skal indsættes ny kapacitet på de relevante ruter, vil de marginale omkostninger per flyvetime være væsentlig lavere. Denne situation er relevant i det omfang, de overflyttede rejsende kan benytte ledig kapacitet på de eksisterende afgang. I henhold til registrerede⁹ trafikvolumener og udbudte sæder i både 2008 og 2009 vil dette i hvert fald delvist kunne lade sig gøre stort set hele året mellem Sydgrønland og Nuuk, dog ikke i højsæsonen om sommeren. På kysten nord for Nuuk, hvor AULs trafikmængder generelt er større (jf. Figur 2.1), må der påregnes indsat ekstra kapacitet om sommeren.

Med de tilgængelige data er det ikke muligt at estimere omkostningsniveau uden indsættelse af ny kapacitet, men det vil være væsentlig lavere end niveauet i Tabel 3.6, og formentlig relativt tæt på 0 kr.

En del af trafikken fra den kystlange besejling kan ikke absorberes af lufttrafikken. Det drejer sig om trafikken til og fra de bygder, hvor der ikke er helistop, heliport eller lufthavn. I dag trafikbetjenes disse bygder af AUL, herunder de to

⁸ Tab i markedsværdi vil normalt være forskellig fra den bogførte afskrivning.

⁹ Data modtaget fra Air Greenland med udbudte og solgte sæder gennem Paamiut.

i henhold til aftalen med RAB. Det skønnes, at ca. 2 mio. af RABs årlige serviceaftale på 4 mio., går til kontrakten med AUL. Ved en lukning af den kystlange besejling, skal betjeningen af bygderne Arsuk og Qeqertarsuatsiaat formentlig sikres ved besejling med båd. I vurderingen af omkostninger til passagerbefordring efter en lukning af den kystlange besejling er det også antaget, at der vil medgå 2 mio. årligt til erstatning af sejladsen af de to bygder, der p.t. udføres af AUL. Gennemsnitligt set svarer det til en omkostning på omkring 0,3 kr. per rejsende pr. km.¹⁰

Omkostninger per passagerkilometer

Den gennemsnitlige driftsudgift per passagerkilometer estimeres for de to forskellige flytyper og for Bell 212-helikopteren på baggrund af den gennemsnitlige timepris for drift. Forudsætningerne for disse vurderinger er sammenfattet i Tabel 3.7.

Tabel 3.7 Forudsætninger til beregning af driftsomkostninger per passagerkilometer med Dash 7, Dash 8 og Bell 212-helikopter

	Dash 7	Dash8	Bell 212
Driftsomk. per time	25.200	22.700	16.000
Udnyttelsesgrad	80 %	80 %	80 %
Kapacitet ved rutebeflyvning	44	37	9
Gnsn. rejsehastighed, km/h	338	372	180

Med en udnyttelsesgrad på 80 % er de estimerede omkostninger per passagerkilometer med både Dash 7 og Dash 8 på 2,1 kr., mens omkostningen er helt oppe på 12,3 for Bell 212-helikopteren, jf. Tabel 3.8.

Tabel 3.8 Estimerede driftsomkostninger per passagertime og -kilometer med Dash 7, Dash 8 og Bell 212-helikopter, belægningsgrad på 80 %

	Dash 7	Dash8-100	Bell 212
Driftsomk. per passagertime	715	765	2.215
Driftsomk. per passagerkm	2,1	2,1	12,3

Den aktuelle overflytning af passagerer fra skib til lufttrafikken vil primært være til Dash 7 og Dash 8, da det kun er byerne Qaqortoq og Narsaq, der i dag ikke kan beflyves med fastvingede fly. Passagerer med AUL, der rejser til/fra disse to byer udgør 11 % af det samlede antal passagerer med AUL. Baseret på en antagelse om, at disse 11 % vil flyve med helikopter (Bell 212), og at de resterende overflyttede rejsende vil være ligelig fordelt mellem Dash 7 og Dash 8, så fås en gennemsnitlig driftsomkostning per passagerkilometer på 3,2 kr.

¹⁰ Dette er baseret på en antagelse om, at 80 % af de rejsende, der i dag anvender den kystlange besejling, også vil rejse i fremtiden. Det vil sige 80 % af de samlede passagerkilometer på 9,3 mio.

Med en højere udnyttelsesgrad, som må forventes ved en overflytning af rejsende fra skib til fly, falder disse tal. Hvis udnyttelsen stiger til 90 %, så falder de gennemsnitlige omkostninger med ca. 10 %. De videre beregninger er baseret på en udnyttelsesgrad på 80 %.

Det skal bemærkes, at der efter åbning af ny lufthavn i Qaqortoq, jf. fodnote 2, vil være færre rejsende med helikoptere, hvorfor omkostningerne per passagerkilometer ved lufttransport vil falde til et lavere niveau. Igen er beregningerne derfor baseret på et forsigtigt estimat.

Tabel 3.9 Gennemsnitlige omkostninger per passagerkilometer for rejsende overflyttet fra skib til fly eller helikopter, 2009-prisniveau

	Ved indsættelse af ny kapacitet	Uden indsættelse af ny kapacitet
Omkostninger til beflyvning	3,2	Under 1
Omkostninger til besejling af 3 bygder	0,4	0,3
Omk. til passagerbeflyvning per passagerkilometer	3,5	Under 1,3

I praksis vil beflyvningen formentlig ske delvist med udnyttelse af ledig kapacitet og delvist ved indsættelse af ny kapacitet. De gennemsnitlige omkostninger til driften forventes derfor at antage et niveau, der ligger væsentlig under de 3,6 kr. per passagerkilometer, der vedrører en situation med alene anvendelse af ny kapacitet, jf. Tabel 3.9.

4 Samlet vurdering

En sammenligning af de gennemsnitlige omkostninger med og uden fortsat drift af den kystlange passagerbesejling er vist i Tabel 4.1.

Tabel 4.1 Beregnede gennemsnitlige omkostninger per passagerkilometer med og uden fortsat drift af den kystlange passagerbesejling, 2009-prisniveau

	Fortsat drift af den kystlange besejling		Lukning af den kystlange besejling
	Med eksisterende skib	Med nyt skib	
Omk. til passagerbeflyvning per passagerkilometer, kr.	4,8	6,8	Under 3,6

Anm. Det skal anføres, at sammenligningen af tallene er baseret på en kilometerbetragtning, skønt det samlet set er det de totale omkostninger, der er afgørende. Da det imidlertid kun vil øge forskellen i de anførte kilometeromkostninger med og uden kystlang besejling, og det desuden ikke er oplagt, hvordan forskellen i tilbagelagte passagerkilometer skal opgøres, er denne korrektion ikke forsøgt gennemført.

Med en fortsat sejlads vil omkostningerne være 4,8 kr. per passagerkilometer, så længe det nuværende skib er i drift. Det forventes at være udtjent om 7 år, hvorefter omkostningen stiger til 6,8 kr. per passagerkilometer.

Med lukning af sejladsen forventes omkostningerne at falde til under 3,6 kr. per passagerkilometer. I en situation, hvor lukningen sker umiddelbart, vil der opnås en besparelse på mindst 1,2 kr. per passagerkilometer. Besparelsen vil pr. passagerkilometer stige til mindst 3,2 kr., såfremt der betragtes en situation, hvor anskaffelse af nyt skib bliver nødvendigt.

I tilknytning hertil skal anføres, at besætningen på Sarfaq Ittuk ifølge en særlig lovbestemmelse aflønnes efter en nettolønsordning på tilsvarende måde som under DIS-ordningen (Dansk Internationalt Skibsregister). Den samlede aflønning til besætningen er årligt godt 10 mio. kr., som således ikke giver skatteindtægter. En tilsvarende ordning gælder ikke for flybesætninger, hvorfor det reelle årlige tilskud til den kystlange rute overstiger underskudsgarantien på nu 5 mio. kr.

Ud fra denne vurdering må der derfor ud fra en driftsøkonomisk betragtning konkluderes, at der opnås den største gevinst ved den hurtigst mulige lukning, dvs. efter denne sæson. Ud fra en driftsøkonomisk betragtning er det således Transportkommissionens vurdering, at den kystlange rute bør lukkes, uanset om Sydgrønlands centrale lufthavn flyttes fra Narsarsuaq til Qaqortoq eller ej. I tilknytning hertil skal det anføres, at hvis det besluttes at flytte lufthavnen til Qaqortoq, vil passagergrundlaget for den kystlange rute blive reduceret, når lufthavnen tages i brug. Dette er baggrunden for, at Transportkommissionen også har inddraget muligheden for fortsat drift af den kystlange sejlads, indtil ny lufthavn i Qaqortoq er bygget.

Transportkommissionen skal understrege, at der er en række konsekvenser ved en lukning af den kystlange passagersejlads, som ikke indgår i en isoleret driftsøkonomisk betragtning. Det drejer sig primært om:

- Sociale konsekvenser. Som det er fremgået, vil de grupper, der i dag kan opnå rabatter ved sejlads, opleve større transportudgifter ved overgang til flytransport. Det drejer sig om omkring 20 pct. af de rejsende med skib. Hertil kommer, at der er relativt få billige flybilletter ved den nuværende billetstruktur. Besparelsen ved lukningen af den kystlange passagersejlads er imidlertid så store, at disse grupper kan kompenseres, hvis dette besluttes politisk.
- Muligheden for med kort varsel at rejse til en række destinationer til lavere priser end til det gældende niveau for flypriser, hvortil kommer, at bagage-restriktioner er større ved flypriser end ved rejser med skib.
- Det traditionelle og kultur-historiske aspekt samt det sociale element i at sejle mellem byer og bygder på vestkysten vil forsvinde ved en lukning af ruten.

- En række passager, der i dag rejser med AUL, vil måske vælge ikke at rejse, hvis den kystlange besejling lykkes. Dette kan begrænse mobiliteten og have afledte effekter i samfundet.
- Ved at gå fra et to-strengt til et en-strengt transportsystem bliver systemet alt andet lige mere sårbart, f.eks. overfor naturfænomener som ved vulkanudbrud m.m. samt ved andre forhold som f.eks. strejker. Det bør dog i denne forbindelse bemærkes, at skibstrafikkens andel af det samlede antal rejser er meget lille, jf. Figur 2.2, hvorfor transportsystemets sårbarhed overfor naturfænomener m.v. stadig vil være stor. Ved et stop for flytrafikken vil kapaciteten i sejladsen hurtigt fyldes op. Omvendt vil der i krisesituationer være mulighed for sejlads med alle de øvrige skibe og bygdebåde, som findes i Grønland, hvilket vil kunne bidrage med en betydelig transportkapacitet. Dette vil imidlertid gælde både i en situation med og uden den kystlange rute.

Det er ikke Transportkommissionen, der skal definere, hvilke andre elementer end de driftsøkonomiske, der skal inddrages i overvejelserne om den kystlange routes fremtid. Det er heller ikke Transportkommissionen, der skal afgøre, om de forskellige ikke-værdisatte effekter samlet set opvejer den årlige ekstra omkostning, der vil være ved en fortsat opretholdelse af kystsejladserne. Det ses som en politisk opgave.

Ud fra de opstillede vurderinger af de driftsøkonomiske konsekvenser, er det imidlertid Transportkommissionens konklusion, at der vil være en driftsøkonomisk gevinst ved at lukke den kystlange rute, så hurtigt som muligt, dvs. efter sæsonen 2010. Denne vurdering understøttes af, at der er anlagt forudsætninger, der i hvert fald ikke overvurder omkostningerne ved skibstransport, ligesom omkostningerne ved flytransport ikke er undervurderet. I tilknytning hertil skal også anføres, at de nuværende billetpriser på den kystlange rute skal ses på baggrund af en udnyttet årlig underskudsgaranti på 5 mio., der endvidere må forventes forøget, såfremt den kystlange rute skal opretholdes.

Bilag 1 Passagerer på den kystlange besejling

Tabel 1 Antal rejsende med den kystlange rute, der er fordelt mellem forskellige byer og bygder, i alt i 2008

Antal passagerer - hele 2008	Ilulissat	Aasiaat	Sisimiut	Kangaamiut	Maniitsoq	Nuuk	Qeqertarsuatsiaat	Paamiut	Arsuk	Narsaq	Qaqortoq	Narsarsuaq	Total
Ilulissat	0	1.081	606	29	130	597	1	49	10	45	147	99	2.794
Aasiaat	648	0	709	34	137	405	1	43	2	23	126	1	2.129
Sisimiut	756	852	0	163	491	727	7	127	6	64	179	5	3.377
Kangaamiut	23	28	155	0	361	232	1	11	0	1	14	0	826
Maniitsoq	127	96	463	265	0	983	9	74	10	17	88	2	2.134
Nuuk	918	434	869	231	1.093	0	909	759	139	229	733	42	6.356
Qeqertarsuatsiaat	1	0	7	0	3	923	0	50	4	1	37	0	1.026
Paamiut	60	32	124	19	112	786	42	0	303	93	303	8	1.882
Arsuk	10	2	7	0	9	136	2	306	0	28	153	31	684
Narsaq	80	13	72	3	19	225	1	111	25	0	114	19	682
Qaqortoq	148	124	237	15	100	793	32	354	166	103	0	50	2.122
Narsarsuaq	202	2	8	0	0	54	0	5	44	37	47	0	399
Total	2.973	2.664	3.257	759	2.455	5.861	1.005	1.889	709	641	1.941	257	24.411

Kilde: On/off statistik fra AUL, 2008.

Bilag 2 Flytrafikkens muligheder for at absorbere skibspassagerer

Der er flere relevante elementer i forbindelse med en vurdering af, hvorvidt den eksisterende øvrige infrastruktur er i stand til at absorbere de 20.000 – 25.000 passagerer, som de seneste tre år årligt har været transporteret med AUL.

Ved lukning af AUL forventes en stor del af de rejsende at transportere sig på alternativ vis. For rejsende mellem destinationer, hvor der er mulighed for lufttrafik, forventes overflytning af passagerer til den luftbårne trafik.

Passagerstatistik fra AUL for 2008 viser, at 90 % af AULs passagerer rejser til eller fra byer/bygder, hvor der er lufthavn, heliport eller helistop. En meget stor andel af rejserne vil altså kunne gennemføres ved beflyvning uden investeringer i infrastruktur men evt. med omlægninger i beflyvningen.

I den forbindelse er det relevant at vurdere, om den nuværende infrastruktur til lufttrafikken samlet set forventes at kunne håndtere de ekstra rejsende. Dette kan belyses ved at betragte den historiske udvikling i antallet af flypassagerer i lufthavnene samlet set, som vist i Tabel 1.

Tabel 1 Udvikling i antal passagerer i alt i GLVs lufthavne

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Passagerer i atlant-lufthavne	118.041	131.564	125.268	124.434	121.391	129.521	136.098	151.166	160.698	167.181
Passagerer i by-lufthavne	113.147	125.366	140.955	147.855	144.968	150.375	160.761	183.865	197.259	210.760
Passagerer i heliporte og helistops	49.536	48.490	39.827	42.368	41.053	44.141	43.935	57.195	54.155	54.126
Passagerer i alt	280.753	305.446	306.073	314.677	307.429	324.051	340.805	392.234	412.117	432.069

Kilde: GLVs passagerstatistik.

Note: Kilde til antal flypassagerer er GLVs passagerstatistik, hvor antal passagerer er opgjort som antal passagerer, der rejser fra hver lufthavn. Dvs. en passager, som rejser på to ben i en samlet rejse, tæller to gange i opgørelsen.

Historiske data for antallet af skibspassager kan delvist belyse substitutionsmulighederne mellem skibs- og luftbårne trafik. I Tabel 2 vises antallet af skibspassagerer fra 2002 til 2008, og her fremgår, hvordan antallet af skibspassagerer var relativt konstant fra 2002 til 2005 og kraftigt faldende fra 2005 til 2007, hvor tilskuddet til en række skibstrafikken bortfaldt.

Tabel 2 Historisk udvikling i antal skibspassagerer i rejsende med Arctic Umiaq Line A/S og Royal Arctic Bygdeservice A/S

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Antal skibspassagerer	90.527	83.877	88.901	91.230	43.448	23.528	28.629

Kilde: Statistisk Årbog 2008.

Sammenholdes udviklingen i antal passagerer med de to transportformer fremgår, at det store fald i skibspassagerer fra 2005 til 2006 på knap 50.000 passa-

gerer var modsvaret et en samlede vækst i luftrafikken på over 50.000 passagerer samme år.

Baseret på luftrafikkens historiske muligheder for at absorbere store passagermængder fra skibstrafikken virker det realistisk, at det samme kan være tilfældet i en situation med lukning af AUL.