



**FLY- OG SKIBSTRAFIK I VESTNORDEN
HVORFRA OG HVORHEN?**

ANALYSE OG PROGNOSE

**Jón Þorvaldur Heiðarsson
Hjalti Jóhannesson**

August 2004

Indhold

1. INDLEDNING.....	1
1.1 BAGGRUND	1
1.2 LANDE I VESTNORDEN I NØDDESKAL	2
1.2.1 <i>Island</i>	3
1.2.2 <i>Færøerne</i>	4
1.2.3 <i>Grønland</i>	4
1.2.4 <i>Nationalprodukt pr. indbygger</i>	5
2. DATA OG METODER	6
3. HANDEL MELLEM LANDE I VESTNORDEN	7
4. ANTAL PASSAGERER TIL LANDE I VESTNORDEN 1994-2003	11
4.1 PASSAGERER MELLEM LANDE I VESTNORDEN 1994-2003	11
4.1.1 <i>Antal passagerer mellem Færøerne og Island</i>	11
4.1.2 <i>Antal passagerer mellem Grønland og Island</i>	12
4.2 ANTAL PASSAGERER TIL DE VESTNORDISKE LANDE 1994-2003	14
4.2.1 <i>Antal passagerer til Island</i>	14
4.2.2 <i>Antal passagerer til Færøerne</i>	15
4.2.3 <i>Antal passagerer til Grønland</i>	16
4.2.4 <i>Antal passagerer til lande i Vestnorden i forhold til antal indbyggere</i> 16	
4.2.5 <i>Stigning i persontrafik til lande i Vestnorden</i>	17
5. FLYTRAFIK I VESTNORDEN.....	20
5.1 UDVIKLINGEN I FLYTRAFIK 1994-2003	20
5.1.1 <i>Udviklingen i flytrafik mellem Færøerne og Island 1994-2003</i>	20
5.1.2 <i>Udviklingen i flytrafik mellem Island og Grønland 1994-2003</i>	21
5.1.3 <i>Flyvningens omfang i Vestnorden 1994-2003</i>	24
5.2 FLYTRAFIK I VESTNORDEN 2003	30
5.2.1 <i>Beskrivelse af flyvepladser til international flyvning i 2003</i>	30
5.2.2 <i>Flyruter og udbud inden Vestnorden i 2003</i>	32
5.2.3 <i>At rejse mellem Grønland og Island</i>	34
5.2.4 <i>At rejse mellem Island og Færøerne.</i>	35
5.2.5 <i>Kan man uhindret flyve til Vestnorden?</i>	36
5.2.6 <i>Flyveudbud i Vestnorden i 2003</i>	38
5.2.7 <i>Er der nok flyveudbud i Vestnorden?</i>	41
5.3 SANDSYNLIG UDVIKLING I FLYTRAFIK DE NÆSTETI ÅR.....	45
5.3.1 <i>Er der økonomisk grundlag for flytrafik mellem de vestnordiske hovedstæder?</i>	45

5.3.2	<i>En prognose om flytrafikkens udvikling til Island de næste ti år</i>	47
5.3.3	<i>En prognose om flytrafikkens udvikling til Færøerne de næste ti år</i> ...	50
5.3.4	<i>En prognose om flytrafikkens udvikling til Grønland de næste ti år</i> ...	52
6.	TRANSPORT AD SØVEJEN	55
6.1	TRANSPORT AD SØVEJEN I UDVIKLING 1994-2003	55
6.1.1	<i>Rutesejlads inden Vestnorden 1994-2003</i>	56
6.1.2	<i>Anden sejlads inden Vestnorden 1994-2003</i>	58
6.2	BÅDRUTER OG DESTINATIONER 2003	58
6.2.1	<i>Rutesejlads inden Vestnorden 2003</i>	59
6.2.2	<i>Anden sejlads inden Vestnorden 2003</i>	61
6.2.3	<i>Kargosejlads til andre lande i 2003</i>	62
6.3	BESKRIVELSER AF HAVNE OG ANDEN INFRASTRUKTUR	67
6.4	SANDSYNLIG UDVIKLING I KARGOSEJLADS DE NÆSTE TI ÅR	74
7.	DE VIGTIGESTE KONKLUSIONER	80
7.1	FLYFORBINDELSER	80
7.2	TRANSPORT AD SØVEJEN	81
7.3	TANKER OM PROJEKTET OG VIDERE UNDERSØGELSER	84
	REFERENSER	85
	BILAG 1	90
	BILAG 2	95

Figurer

FIGUR 1	NORDEN	3
FIGUR 2	ANTAL PASSAGERER IMELLEM FÆRØERNE OG ISLAND 1994-2003(GENNEMSNIT TUR-RETUR)	12
FIGUR 3	ANTAL PASSAGERER MELLEM GRØNLAND OG ISLAND 1994-2003 (GENNEMSNIT TUR-RETUR)	13
FIGUR 4	ANTAL PASSAGERER MELLEM ISLAND OG GRØNLAND 1994-2003(GENNEMSNIT TUR-RETUR)	13
FIGUR 5	PASSAGEREANTAL TIL ISLAND 1994-2003 ÅRSTIDER.....	14
FIGUR 6	ANTAL PASSAGERER TIL FÆRØERNE 1994-2003 ÅRSTIDER	15
FIGUR 7	ANTAL PASSAGERER TIL GRØNLAND 1994-2003 ÅRSTIDER	16
FIGUR 8	ANTAL PASSAGERER TIL LANDE VESTNORDEN I FORHOLD TIL ANTAL INDBYGGERE	17
FIGUR 9	STIGNING I ANTAL REJSENDE TIL LANDE I VESTNORDEN, 1994-2003	18
FIGUR 10	STIGNING I PERSONTRAFIK TIL LANDE I VESTNORDEN 1994-2003 (TRE ÅRS GENNEMSNITSVÆKST)	18
FIGUR 11	FLYPASSAGERER MELLEM FÆRØERNE OG ISLAND 1994-2003	27
FIGUR 12	TRANSPORT AF FRAGT MED FLY MELLEM ISLAND OG FÆRØERNE 1994-2003.....	28
FIGUR 13	TRANSPORT AF POST MED FLY MELLEM ISLAND OG FÆRØERNE 1994-2003.....	29
FIGUR 14	UDBUDET AF FLYVEPLADSER TIL TRE VERDENSDELE 2003	39
FIGUR 15	FORHOLD MELLEM ØKONOMISK UDVIKLING OG ANTAL PASSAGERER TIL ISLAND 1990-2004.....	47
FIGUR 16	PROGNOSE OM ØKONOMISK UDVIKLING 2003-2013	48
FIGUR 17	PROGNOSE OM ANTAL PASSAGERER TIL ISLAND 2004-2013.....	49
FIGUR 18	FORHOLDET MELLEM ØKONOMISK UDVIKLING OG ANTAL FLYPASSAGERER TIL FÆRØERNE 1991-2013	51

Tabeller

TABEL 1	DE NORDISKE LANDE, PRODUKTION PR. INDBYGGER I 2002.....	5
TABEL 2	DEN VIGTIGSTE EKSPORT, PROCENTER AF SAMLET EKSPORT FRA HVERT LAND 2002	7
TABEL 3	HANDEL MELLEM LANDENE I HENHOLD TIL LANDERNES TOTALE EKSPORT	8
TABEL 4	EKSPORT AF VARER FRA ISLAND TIL FÆRØERNE, TOTALT 1994-2003.....	8
TABEL 5	EKSPORT AF VARER FRA FÆRØERNE TIL GRØNLANDS, TOTAL 1994-2003	9
TABEL 6	EKSPORT AF VARER FRA GRØNLAND TIL FÆRØERNE, TOTAL 1994-2003	9
TABEL 7	EKSPORT AF VARER FRA ISLAND TIL GRØNLAND, TOTAL 1994-2003.....	9
TABEL 8	EKSPORT FRA GRØNLAND TIL ISLANDS, TOTAL 1994-2003.....	10
TABEL 9	EKSPORT FRA FÆRØERNE TIL ISLAND, TOTAL 1994-2003	10
TABEL 10	ANTAL PASSAGERER MELLEM ISLAND OG FÆRØERNE 1994-2003.....	11
TABEL 11	VÁGAR LUFTHAVN I NØDDESKAL.....	30
TABEL 12	KEFLAVÍK LUFTHAVN I NØDDESKAL.....	30
TABEL 13	REYKJAVÍK LUFTHAVN I NØDDESKAL.....	31
TABEL 14	AKUREYRI LUFTHAVN I NØDDESKAL.....	31
TABEL 15	EGILSSTAÐIR LUFTHAVN I NØDDESKAL.....	31
TABEL 16	KANGERLUSSUAQ LUFTHAVN I NØDDESKAL.....	32
TABEL 17	NARSARSUAQ LUFTHAVN I NØDDESKAL.....	32
TABEL 18	UDBUD AF PLADSER MELLEM ISLAND, FÆRØERNE OG GRØNLAND	34
TABEL 19	UDBUDET AF FLYVNINGER FRA FÆRØERNE.....	38
TABEL 20	UDBUDET AF FLYVNINGER FRA ISLAND	38
TABEL 21	UDBUDET AF FLYVNINGER FRA GRØNLAND.....	38
TABEL 22	RUTSEJLADS MELLEM ISLAND OG GRØNLAND 1997-2003	58
TABEL 23	OVERSIGT OVER SEJLADS MELLEM ISLAND OG FÆRØERNE 2003 OG 2004	60
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	69
TABEL 31	ISLANDS VIGTIGSTE TRANSPORTHAVNE.....	71

1. Indledning

I år 2004 er der fokus på Vestnorden, Færøerne, Grønland og Island i nordisk samarbejde, og Island er ansvarlig for formandsskabet i Nordisk Råd i år. En af de punkter man analyserer i år er, hvordan det er muligt at øge kommunikation mellem disse lande. I denne rapport analyserer vi og både fly- og skibstrafikken, men det var en del af vores opgave.

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

Hjalti Jóhannesson geograf og Jón Þorvaldur Heiðarsson nationaløkonom er ansvarlige for arbejdet med opgaven. Grétar Þór Eyþórsson politolog og administrator for universitetets forskningsinstitut i Akureyri 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 et referat om „Vestnorden i det nordiske samarbejde“. Samarbejdsministrene i Nordisk Råd 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 inden 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 Kanada, Irland, Nord-Irland og Skotland, samt de skotske øer.

Den direkte relation til denne opgave er, at i referatet fandtes der et forslag om at Nordisk Ministerråd skulle gennemføre en omfattende vurdering af

omfanget af fly- og skibstrafik inden 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 den samarbejdsgruppe, der udarbejdede referatet, at man undersøge mulighederne uafhængig af fly- og skibstrafikken i regionen. Formålet med dette er at udfærdige et omfattende referat, som kunne f.eks. være et bilag til Europas planlægning, ”Trans-European Network“. Det forelægges herved de politikere i disse lande som er ansvarlige for fly og skibstrafik i deres lande. (Nordisk Ministerråd, 2004).

1.2 Lande i Vestnorden i nøddeskal

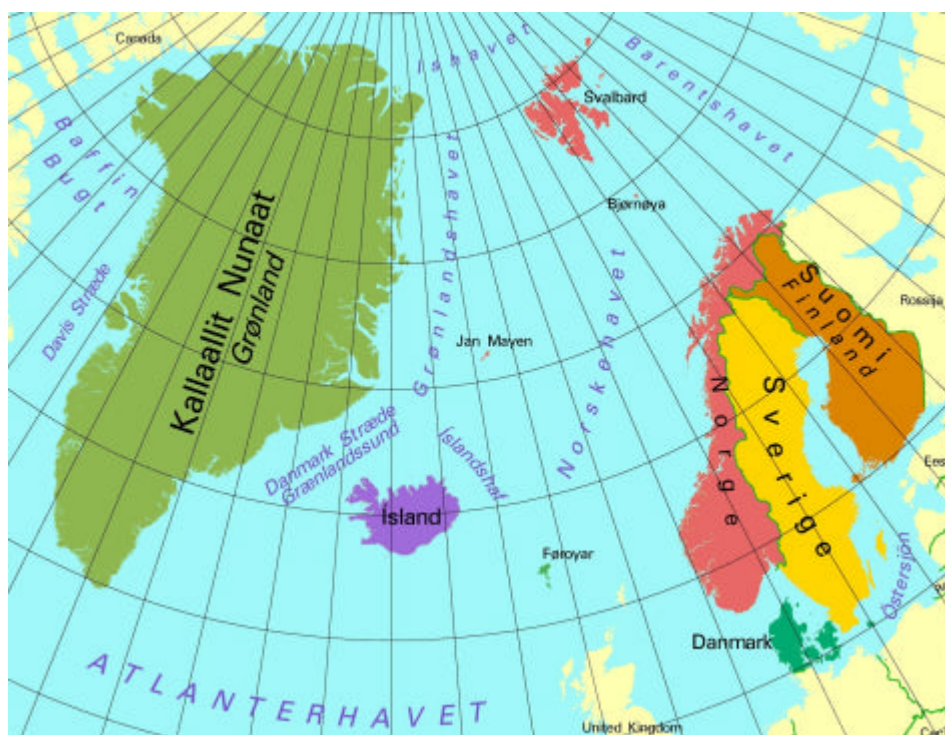
Meningen er at lave en udfyldende redegørelse for de faktorer i disse samfund, belyse hvad de har til fælles og de vigtigste forhold som adskiller dem. Her sætter vi kun fokus på faktorer som har tilknytning til arbejdsmarkedet, turisme, fly- og skibstrafik.

De tre lande i Vestnorden, Færøerne, Grønland og Island 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 disse lande har været eller er i rigsfællesskab med Danmark.

Turisme har som næringsvej vokset i omfang de sidste år. Det gælder for alle disse lande, selv om omfanget ikke er lige stort hos de alle. 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

Island har de fleste indbyggere i Vestnorden, omkring 290.000. Inbyggerantallet har vokset betydeligt de sidste 10 år, eller omkring 1% pr. år. Island har en central position i den vestnordiske region, fordi Grønland kun er i 287 km afstand, Færøerne 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 indenfor Vestnorden, må vurderes i denne analyse.

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

Turismen har vokset meget hurtigt i Island. Indtægterne af turismen er omkring 13% af valutaindtægterne, og er 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 disse udenlandske turister kom fra de andre nordiske lande, den næststørste gruppe kom fra USA eller Canada. Endvidere kom der godt 30.000 turister med krydstogtskibe (se www.icetourist.is).

1.2.2 Færøerne

Færøerne er den mindste nation i Vestnorden med ca. 48.000 indbyggere. Fra og med 1990 gik indbyggerantallet ned hvert år på grund af fraflytning som skyldtes en lokal økonomisk krise. Nu er indbyggerne blevet flere end de var før denne krise. Færøerne ligger nord for Skotland og midt imellem Norge og Island. Færøsk fly- og skibstrafik kendetegnes af større vægt på passagertrafik ad søvejen end både fra Grønland og Island, øerne er jo mange 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 anden plads med hensyn til valutaindtægter, mens fiskeri og fiskindustri derimod bidrager med hele 97% af valutaindtægterne. 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 56.854 den 1. januar 2004. Nationen vokser langsomt, og i tyndt befolkede områder er der færre indbyggere (www.statgreen.gl). Lokal og international fly- og skibstrafik kendetegnes af store afstande og andre geografiske omstændigheder, samt et begrænset

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

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 tætbeboede områder. En stor del af Grønland er på samme længdegrad som østsiden af Canada. Desuden findes de allerfleste 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. Med skibsforbindelser kommer der kun frakt.

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

1.2.4 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 inden Vestnorden og til andre lande. Endvidere hentes de i betydelig grad fra officielle informationer fra Statistisk Centralbureau i hvert land for sig, luftfartsdirektoratet samt andre officielle institutioner i regionen. Man bygger også på samtaler med de ansvarlige i de forskellige firmaer, samt lokale specialisters vurderinger.

Oplysninger om udenrigshandelen kommer fra Statistisk Centralbureau. Firmaer i transport gav oplysninger om omfanget af transport og udbud af transport, både inden 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 officielle 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. Næste figur viser de tre vigtigste eksportprodukter (SITC) for de tre lande.

Tabel 2 Den vigtigste eksport, procenter af samlet eksport fra hvert land 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 fiskefangst (f.x. fiskemel), og derfor kan man sige at fiskefangst består af gruppe 03 og 08. Det er opsigtsvækkende at hele 98% af Færøernes eksport i 2002 består af disse to grupper 03 og 08. De samme grupper var i 2002 i alt 62% af Islands eksport. Denne forholdstal har faldet i Island, og man forudser at det bliver ved med at falde de næste år. Næsten 90% af Grønlands eksport i 2002 var fiskefangst. Disse lande har derfor meget lidt at sælge hinanden, eftersom de stort set producerer næsten 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. Handelen er mest mellem Island og Færøerne. Landenes handel som forhold af samlet eksport fra hvert land kan ses i næste tabel.

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 systematisere samarbejde i markedsføring av de varer disse lande producerer, specielt når man tænker på turismen. Det er et godt eksempel på sådan et samarbejde at landene arbejder i fællesskab med at få krydstogtskibe til at sejle til regionen.

Næste tabel viser hvilke varer der handles med internt i Vestnorden. Her bruges det internationale SITC-varegruppensystem. 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, men i tabel 4-7 opgives de oprindelige informationer 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 Metalvarer, 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, tilsammen 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 Metalverer, ikke andetsteds nævnt	8.739
71 Kraftmaskiner og motorer	5.630
27 Gødningsstoffer og mineraler, rå	4.269
Alle SITC varegrupper tilsammen	212.048

Her må udpejes at året 1995 var prisen for gruppe 79 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, tilsammet 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 tilsammet	274.244

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

Varer fra Færøerne til Island, tilsammet 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 tilsammet	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 faktisk sige at passagertrafik mellem de vestnordiske lande kun er koncentreret på to ruter, dvs. mellem Færøerne og Island, og mellem Island og Grønland. Det ser faktisk 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

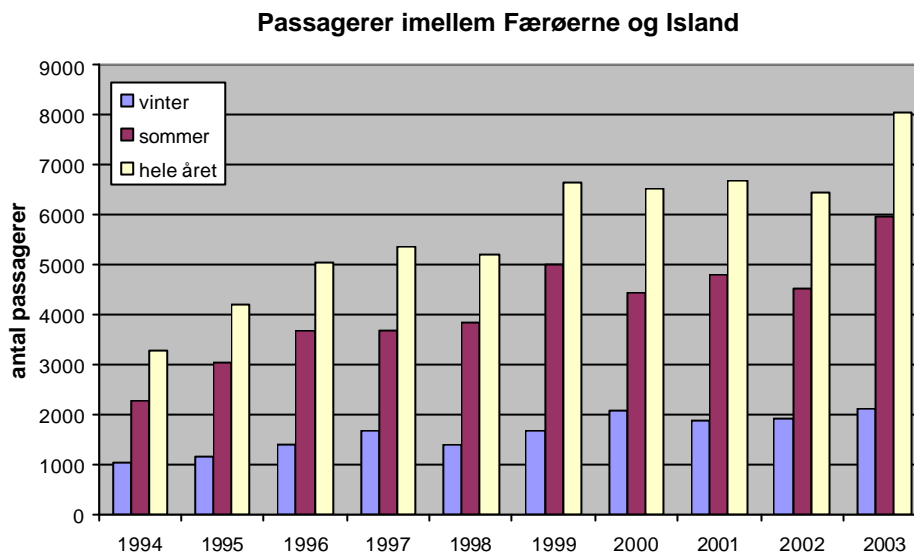
Passagerer kan rejse mellem Færøerne og Island på to måder. De kan flyve eller sejle med færgeren Norröna. På hjemmesiden til Vágar lufthavn, www.slv.dk/vagar, findes oplysninger om antal flypassagerer mellem landene. Smyril-line har givet oplysninger til Statistisk Centralbureau i Færøerne om antal passagerer 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 rejser vanligvis den samme vej tilbage. Det er alligevel ikke altid tilfældet. Tabel 10 viser passagererantallet. Sommer defineres som perioden maj-september.

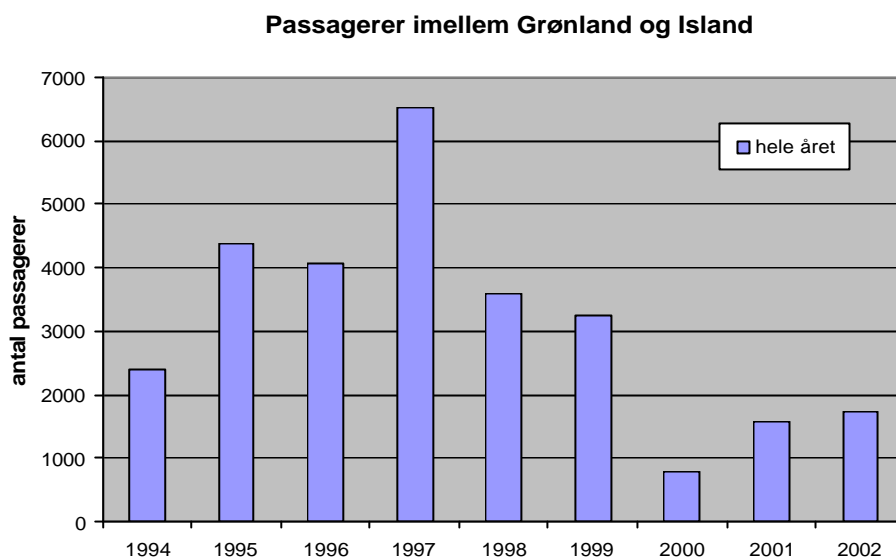


Figur 2 Antal passagerer imellem Færøerne og Island 1994-2003 (gennemsnit tur-retur)

Kilde: Vágar lufthavn og Smyril-line.

4.1.2 Antal passagerer mellem Grønland og Island

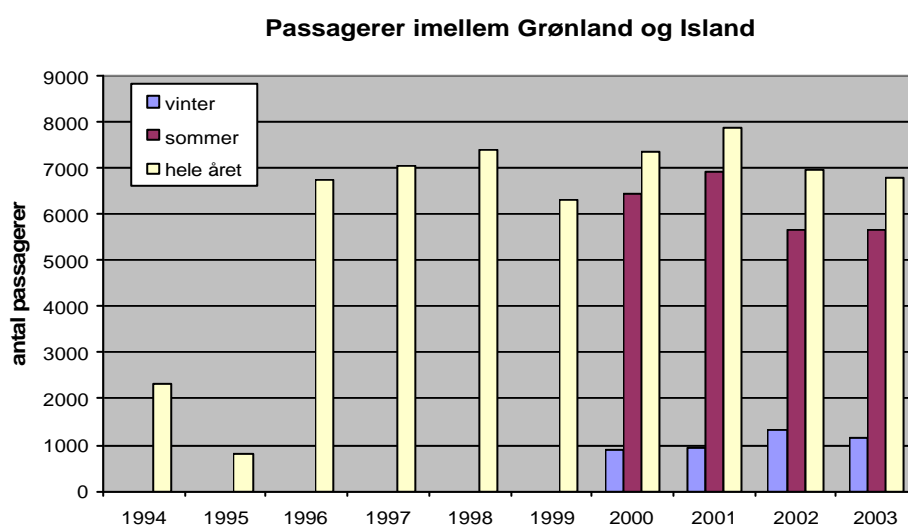
Passagerer kan kun rejse med fly mellem Grønland og Island. Der tilbydes ingen rejser med både eller færger. Grønlands Statistik har i sit årsskrift informeret om flypassagerer mellem Grønland og Island, men det oplyses ikke hvordan disse tal bliver fordelt på sommer- og vinterhalvåret. Endvidere oplyser 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 ud antal passagerer mellem Island og Grønland ved at se på statistikken fra Reykjavik lufthavn. Denne statistik viser antal passagerer tur-retur fra udlandet hver måned. Luftfartsdirektørstatet 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, og da har man regnet ud antal passagerer til Grønland. Det 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 (Íslands luftfartsvæsen) og Vágar lufthavn

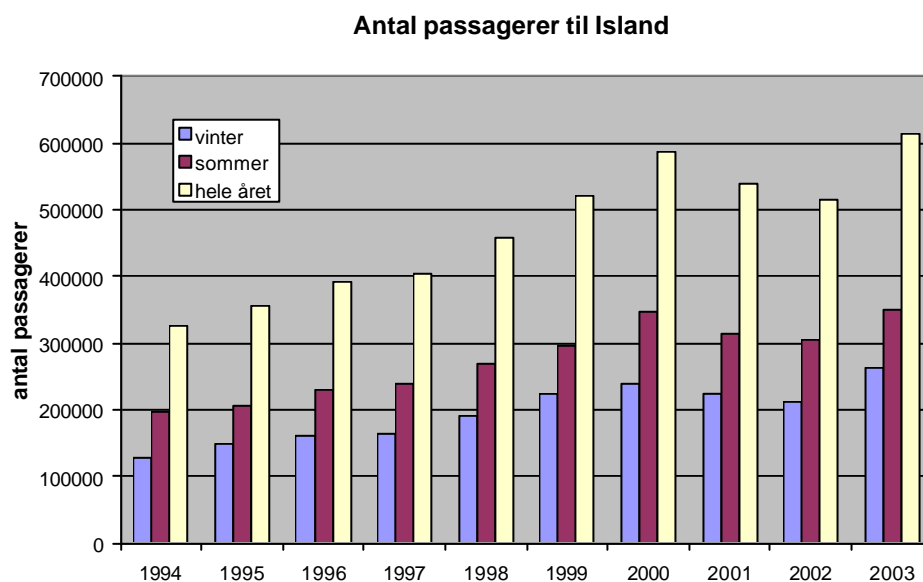
Når diagrammerne sammenlignes, kan man se at oplysningene ikke er utvetydelige. Forfatterne fik det faktisk hurtigt på fornemmelsen, at informationer om passagereantal ikke var til at stole på. Det er ikke fornuftigt at stole helt og holdent på dem. Vi modtog ikke oplysninger fra Grønlands Lufthavnsvesen i tide til denne analyse.

Emnet blir 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-avtalen 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 ud antal passagerer i årene efter 2000 ved at gennemgå passagerstatistik 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.



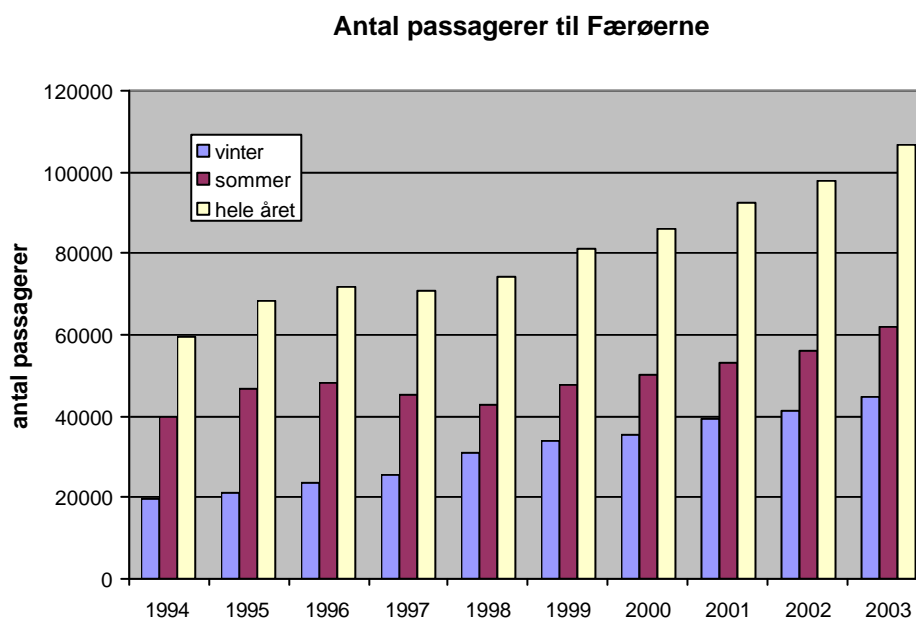
Figur 5 Passagereantal til Island 1994-2003 årstider

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

Når statistikmetoden ændres fra det ene år til det andet, bør man være forsigtig. Statistikken fra 2000 og 2001 er ikke sammenlignbar fordi 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 Vágur lufthavn eller med færgen Norröna. Der foreligger informationer om afgang/ankomst i Vágur 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 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.

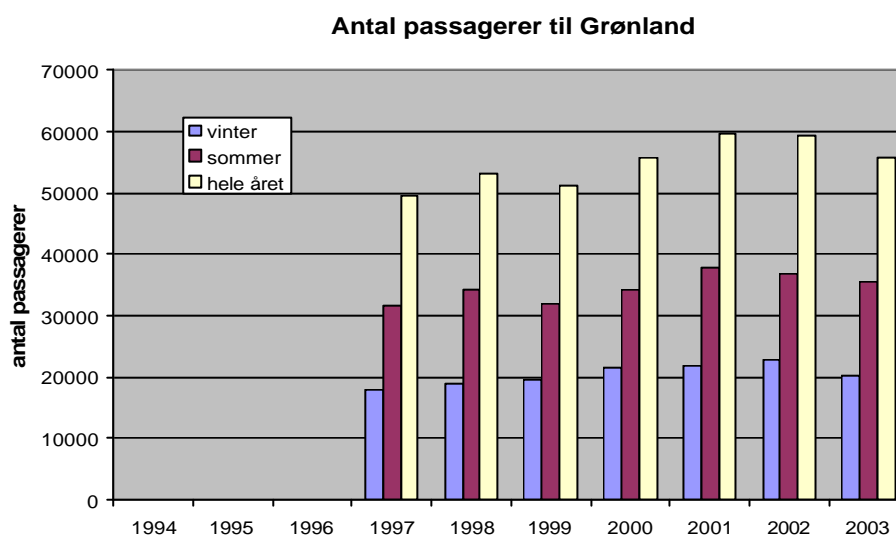


Figur 6 Antal passagerer til Færøerne
1994-2003 årstider

Kilde: Hagstova Føroya, Vágur lufthavn 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 og de afgående. 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, skal man kunne finde ud antal passagerer til Grønland, og denne metode har vi benyttet. Man har kun statistik over antal passagerer fra 1997. Figur 7 viser antal passagerer til Grønland 1994-2003.

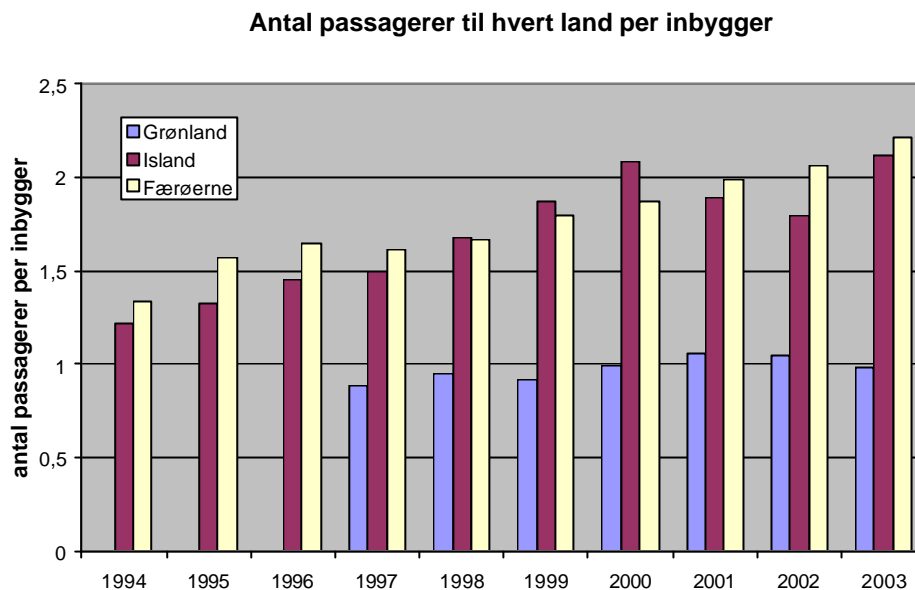


Figur 7 Antal passagerer til Grønland 1994-2003 årstider

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, dvs. hvor mange passagerer der kom pr. indbygger. 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 Hagstova Føroya

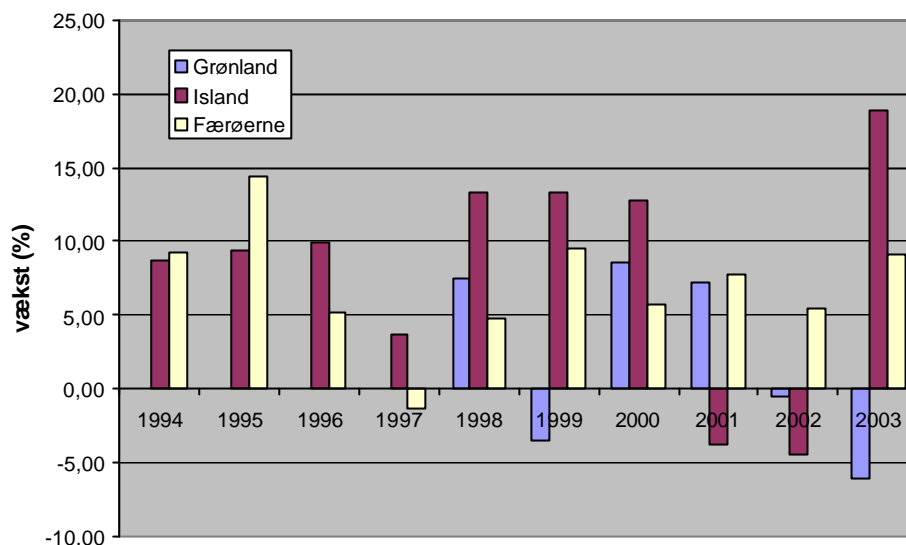
Det er påfaldende, at omfanget af rejsende til Island og Færøerne synes at være næsten det samme procentvis sammenlignet med indbyggerantallet, og at omfanget vokser. Derimod rejser meget færre personer til Grønland, og denne statistik er ikke væsentligt ændret i de sidste mange år. Forskellen mellem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

4.2.5 Stigning i persontrafik til lande i Vestnorden

Diagrammene viser tydeligt at antal passagerer til og fra de tre lande har 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.

Vækst i antal passagerer

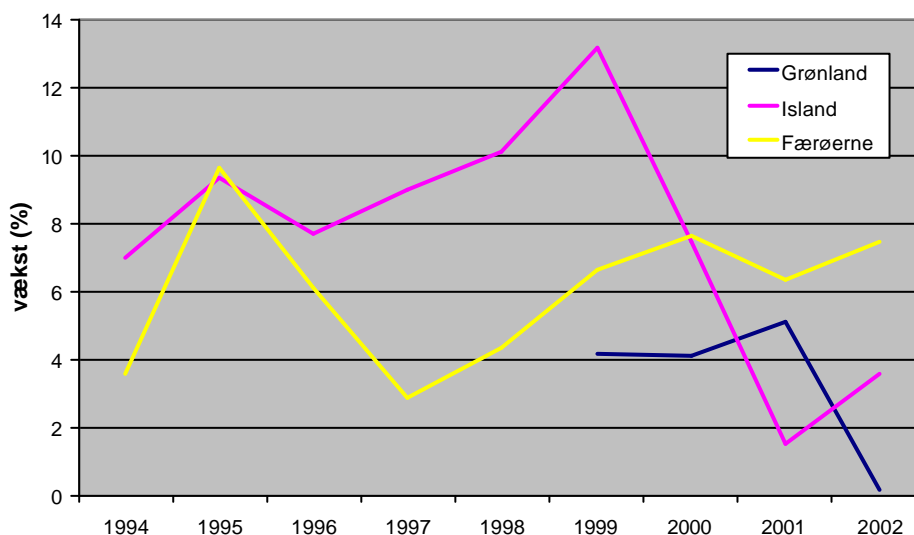


Figur 9 Stigning i antal rejsende til lande i Vestnorden, 1994-2003

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. Næste graf viser gennemsnitsudviklingen i tre år.

Vækst i antal passagerer (tre år gennemsnit)



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 har været størst i Island af de tre lande. Det er faktisk svært at sige noget om Grønland, fordi materialet fra dette land kun når til og med 1997, men det ser ud som 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 har ingen før samlet sammen denne historie. Den 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. Denne historie 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 opdrive, 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 om ugen om vinteren, men med flere ture om sommeren. Flyvningen har altid været en del af Icelandairs og senere Flugfélag Íslands indenrigsflyvning. Man benytter de samme maskiner som til indenrigsflyvningen, samt at der flyves fra Reykjavik lufthavn, ikke fra Keflavik lufthavn. Man har benyttet Fokker 50 på denne rute, men siden 1996 har man iblandt benyttet British Aerospace fly fra Atlantic Airways. Flyselskaberne har haft en "coach"-forbindelse, hvor begge selskaberne disponerer over en del af siddepladserne om bord i flyet. Vinteren '03-'04 benyttede man næsten udelukkende BAE maskiner fra Atlantic Airways. Fokker 50 tager 45 passagerer, BAE tager 84 passagerer. Man derfor påstå, at Atlantic Airways øgede deltagelse på denne rute har ført til voksende udbud på pladser de sidste år, fordi de benytter større maskiner end Flugfélag Íslands disponerer over.

² Forfatterne var færdig med rapporten i juni men der har sket i det minste en ændring siden. I august bestemte Maersk Air at holde op med at flyve mellem Vágar og København den 31 oktober.

5.1.2 Udviklingen i flytrafik mellem Island og Grønland 1994-2003

Man har hovedsagelig fløjet tre ruter mellem Island og Grønland siden denne flyvning blev indført. De er: Island-Narsarsuaq, Island-Kulusuk og Island-Nerlerit Inaat. Destinationen i Island har enten været Keflavík eller Reykjavík. To af disse ruter er nært tilknyttet, dvs. ruterne til Kulusuk og Nerlerit Inaat. For tiden flyves der til begge disse steder i samme tur. Her vil vi fortælle om denne flyvnings historie de sidste ti år, samt at formidle nogle ældre oplysninger. Denne historie er korrekt, så vidt vi ved, men vi kan ikke garantere at den ikke indeholder enkelte fejlagtige oplysninger.

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 valgte 3-4 dages ture. Flyvepladsen var en gammel militær lufthavn, Amerikanerne havde bygget, og man boede i et gæstgiveri som havde stået ubenyttet siden militæret forsvandt. Ruteflyvning til Narsarsuaq blev indført på 1970-tallet og da udelukkende om sommeren. Flugfélag Íslands og senere Flugleiðir var ansvarlige for denne flyvning. Man benyttede jetfly som fløj fra Keflavík, og de fleste år blev der fløjet derop to gange om ugen. Denne ruteflyvning fortsatte ind i 1990-tallet, men da var driften begyndt at gå dårligt.

I bestemte perioder fløj Flugleiðir, Greenland Air og SAS til Narsarsuaq fra København med mellemlanding på Keflavík lufthavn, nogle gange kun for at tage brændstof. Når dette skrives flyver Air Greenland direkte mellem Narsarsuaq og København hele året.

Icelandair fortsatte alligevel at flyve mellem Island og Narsarsuaq om sommeren. Denne rute blev så 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 om sommeren 1994 på Fokker 50. Denne flyvning var i selskabets egen regi, men driften gik ikke mere så godt. Man fortsatte alligevel med denne rute til 1996 med F50 maskiner. Det nye Flugfélag

Íslands (FÍ) blev stiftet i 1997 ved at man slog sammen Icelandairs indenrigsafdeling og Flugfélag Norðurlands.

Sammenslutningen blev afsluttet den 1. juni 1997. Det år lavede man samtidigt 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 Reykjavik. Denne aftale med Greenland Tourism gik godt helt til efteråret 2000. I aftaleperioden skete det så, at Icelandair lejede 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 også en gang om ugen. Det drejede sig derfor om to flyvninger 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. Men islandske og grønlandske myndigheder lavede en aftale før sommeren 2003 om at få ruten op at stå igen. Man indgik en treårig aftale om økonomisk støtte fra begge lande til denne flyrute frem til efteråret 2005. Aftalen går ud på at billetterne ikke bliver subsidieret, men at billetpriserne tilsvare nogenlunde det de må koste for at flyruten skal være rentabel. Målet er at udnyttelsen bliver god nok til at ruteflyvningen kan køre uden økonomisk støtte i 2006.

Kulusuk og Nerlerit Inaat

Man har fløjet fra Reykjavik til Kulusuk (KUS) om sommeren i flere tiår, 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 indtil i 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. Helårlige 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. Man 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 gav op 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 gjorde Greenland Air ændringer på denne rute, og fløj kun til Reykjavik (eller Keflavík), men Flugfélag Íslands fløj til Nerlerit Inaat med Metro-maskin, i hvert fald om sommeren.

I 1999 fløj man slet ikke mellem Island og Nerlerit Inaat. Greenland Air fløj nok 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 GA fløj til Island.

GA fløj ikke til Island i 2000, men fortsatte med sin ruteflyvning til Kulusuk hele året. FÍ fortsatte med sin ruteflyvning 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. FÍ fortsatte at flyve til ud på efteråret 2000, men havde ingen planer om vinterflyvninger fordi den gav underskud. Det grønlandske hjemmestyre tilbød da økonomisk støtte for at ruten ikke skulle afvikles og begyndte uformelle forhandlinger om hvordan man kunne forsikre forbindelsen til Kulusuk og Nerlerit Inaat.

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

FÍ fløj i samsvar med denne aftale i 2002 og 2003, i tillæg til at tilbyde mange flere sommerture 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 var i samarbejde med FÍ som før sagt. Ganske snart begyndte selskaberne alligevel at konkurrere om passagerer, post og fragt fra Kulusuk til København, fordi Greenland Air havde 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 FÍ og Icelandair, eller fra Kulusuk til København via Kangerlussuaq med GA. GA forsøgte at dirigere passagerer, post og fragt fra Kulusuk til København til 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 aldeles urimelig høje billetpriser mellem Vestgrønland og Island og andre problemer.

I tillæg til denne ruteflyvning vi nu har beskrevet, har der altid været en betydelig charterflyvning til Kulusuk om sommeren. Disse flyvninger fortsætter selv om ruteflyvningen til Kulusuk har vokset utroligt meget. Der er også betydelig charterflyvning til Nerlerit Inaat, selv om den ikke er næsten 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

Antal flypassagerer mellem Grønland og Island bliver konstateret 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 Lufthavnsvesen (GLV) i god tid, men de skulle være de mest pålidelige. Statistik fra Reykjavik lufthavn burde nå til alle passagerer, uanset om de rejser med charter eller rutefly. Tabel 4 indikerer at antal passagerer har været 6.000 til 8.000 de sidste år. Man kan samtidig trække den

konklusion at der ingen udvikling har været i antal passagerer mellem Grønland og Island. Tabellen viser ganske sikkert 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 har gået ned.

Langt det største antal passagerer mellem disse lande flyver mellem Reykjavik og Kulusuk. For det meste er det turister som tager kun et kort ophold, måske kun en halv dag. De sidste år har der været flere tusinde pladser til Kulusuk, over 7.000 pladser. Det kulminerede nok i år 1999, da Íslandsflug fløj godt 80 ture til Kulusuk i konkurrence med FÍ. Íslandsflugs udbud var da omkring 3.800 pladser, og FÍ havde sandsynligvis 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 at i 1999 fløj nok i alt omkring 3.500 passagerer med charter mellem Grønland og Island. Disse tal bygger på udbudet af charterture det pågældende år, og vi forudsætter mere end 70% pladsbenyttelse. I 2003 var passagerer med charterfly sandsynligvis omkring 1.500, hvis vi benytter samme regnemetode. Det år fløj FÍ 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 lidt specielle, fordi Íslandsflug kom da 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 fragtransport mellem de to lande har været forholdsvis ubetydelige, bortset fra når fragtransporten 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 FÍ om at tage sig af flyvninger til Nerlerit Inaat og Kulusuk som beskrevet i kap. 5.1.2. Derfor har der fundet sted betydelig fragtransport til Grønland. Passagerfly bliver fyldt op med fragt så vidt muligt, men hvis der er mange passagerer er der måske meget lidt bæreevne tilbage. 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 FÍ om total fragtttransport (luftfragtflyvninger plus kargo i passagerfly).

Transport af post med fly mellem Grønland og Island

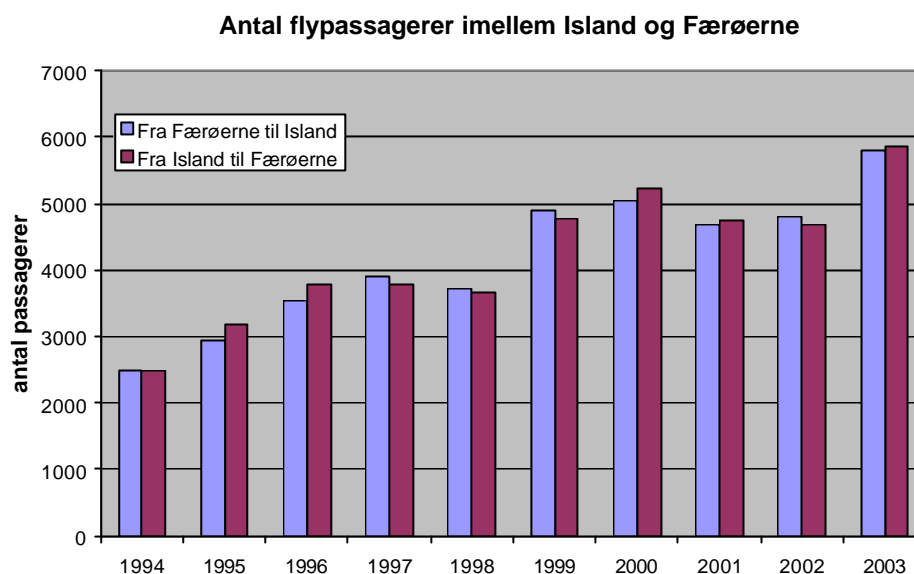
Så vidt vi har fået konstateret har der været ubetydelig transport af post mellem de to lande i løbet af de sidste år. Post til Nerlerit Inaat bliver nogle gange transporteret med fly til og fra Reykjavik ifølge FÍs aftale med det grønlandske hjemmestyre. Vi mangler statistik fra GLV.

Ambulanceflyvning mellem Grønland og Island

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

Flypassagerer mellem Island og Færøerne

I forrige 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: Vágur lufthavn

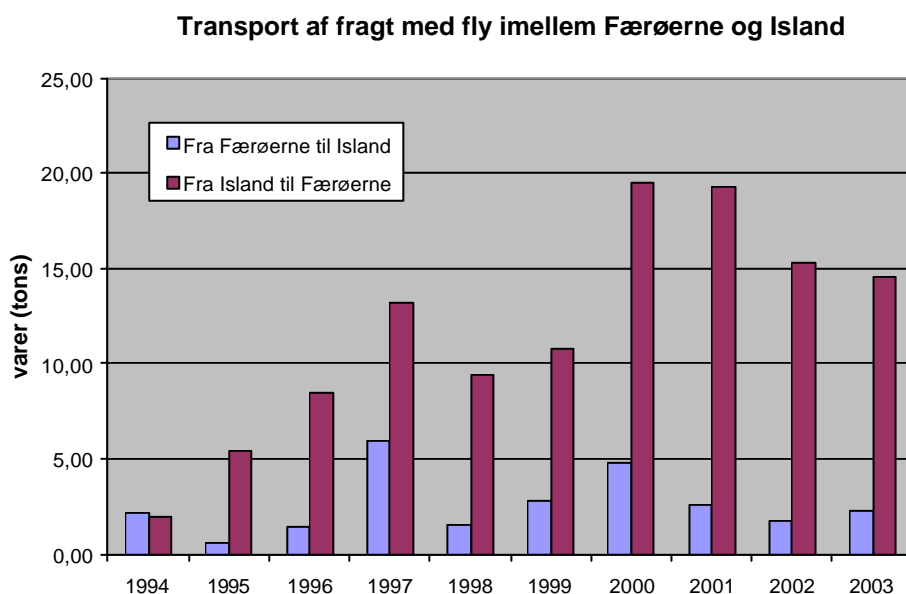
Diagrammet viser et voksende antal passagerer flyver mellem landene. Det viser sig også at i perioder er der en bestemt forskel på antal passagerer i hver retning, selv om den ikke er stor. Det betyder med andre ord, at et betydeligt antal passagerer ikke rejser tur og retur. Det kan være en enkel forklaring på dette. Om vinteren flyves der kun to gange om ugen mellem Island og Færøerne, vanligvis mandage og fredage. Hvis man rejser mellem Island og Færøerne i tilknytning til sit arbejde, f.eks. for at sidde i møde, vil man ikke benytte hele arbejdsugen på turen. Man flyver da direkte mellem Færøerne og Island den ene vej, med den anden vej via København. En passager fra Færøerne ville da f.eks. flyve direkte til Island mandag, men tilbage til København onsdag. Dette vækker det spørgsmål, om passagerer mellem Færøerne og Island faktisk er flere end diagrammet viser. Vi kan tage som eksempel 100 personer som rejser fra Island til Færøerne for at opholde sig der en dag i vinterhalvåret. 50 af dem rejste ud på en mandag og kom så tilbage via København på onsdag. De andre 50 rejste til Færøerne via København på en onsdag, men så tilbage direkte til Island på en fredag. Lufthavnens tal viser at 50 passagerer rejser mellem Færøerne og Island, selv om det rigtige tal var 100. Mange kan også rent faktisk rejse begge veje via København og vil da aldrig 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 valg imellem 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%. Derfor kan man 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 luftrafikmyndigheder (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 kargo hver gang. Fragttransport til Færøerne har vokset betydeligt, men der er ingen vækst i transporten til Island. De sidste år har dette ført til, at der importeres mange gange så meget til Færøerne fra Island end vice versa. Dette er i samsvar med den statistik over handel som findes i kapitel 3.

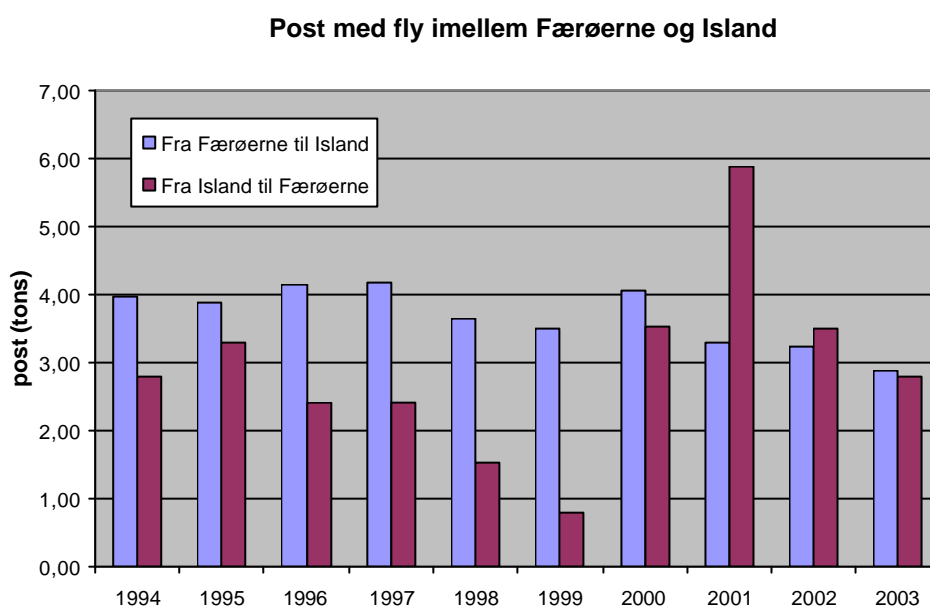


Figur 12 Transport af fragt med fly mellem Island og Færøerne 1994-2003

Kilde:SLV

Transport af post med fly mellem Island og Færøerne

Det næste diagram viser posttransport med fly mellem landene. Diagrammet viser, at posttransport mellem Færøerne og Island har været ganske stabil, men har alligevel været nedadgående over tid. Det er vanskeligt at fortolke konklusionerne angående post fra Island til Færøerne. Det virker faktisk som en masse post forsvandt i 1999 for at blive genfundet i 2001! Men spørg 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 godt samsvar mellem post i begge retninger.

Ambulanceflyvning mellem Island og Færøerne

Næsten ingen ambulanceflyvning mellem Island og Færøerne har fundet sted de sidste ti år. Man har ingen oplysninger om antal patienter som har rejst mellem disse lande som almindelige passagerer. Det må regnes som sandsynligt at de har været meget få, fordi det næsten ikke har været noget 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 Vágur lufthavn. Banen er kort og store fly kan ikke lande der. Der er kun en bane i Vágur. Flyvepladsen lukkes nogle gange på grund af vejrforhold. Egilsstaðir flyvepladser er Vágurs reserve lufthavn.

Tabel 11 Vágur Lufthavn i nøddeskal

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: Vágur 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 en 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 i nøddeskal

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 i nøddeskal

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: Reykjavíkurlugvöllur og Flugmálastjórn Íslands

Tabel 14 Akureyri lufthavn i nøddeskal

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 i nøddeskal

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 der bliver sjældent lukket på grund af vejrforhold. Narsarsuaq lufthavn er ofte lukket. Den sidstnævnte er den af Vestnordens flyvepladser vi her beskriver, som

ligger længst mod vest Den er lukket i omkring 15% af tiden, men Kangerlussuaq er en reserve lufthavn for Narsarsuaq.

Tabel 16 Kangerlussuaq lufthavn i nøddeskal

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 i nøddeskal

Længde	1.830m
Bredde	45m
Styrkegrad	Beton (PCN-nummer ikke klart)
Lufthavn kan tage	< 200 personer
Radar	nej
Flyveledelse	ja (næsten ligesom 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 det at benytte egne maskiner. Man fløj to gange om ugen i vinterperioden i årets første måneder, 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 jetmaskiner 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, ikke til 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 grønlandere bor. Flugfélag Íslands var ansvarlig for al 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 denne flyrute blev nedlagt, som beskrevet i kap. 5.1.2. Begge regeringer subsidierer flyvningen for at få den i gang på nyt. 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 anden 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 alligevel ikke i den største mørketid, da flyver man ikke trekantsflyvning men direkte fra Reykjavík til de respektive steder, og da kun en gang om ugen til Nerlerit Inaat. FÍ benyttede F50 til den ene tur, men SWM (Metro-maskine som tager 19 passagerer) til den anden. Om sommeren er der mange flere flyture til Kulusuk. De fleste er i perioden 1. juli til 31. august, eller 14 om ugen. 13 af disse ture bliver fløjet med F50. Disse ekstrature til Kulusuk falder ikke under aftalen, denne virksomhed er rentabel. De allerfleste 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. Atlantic Airways fløj også med turister fra Keflavík til Kangerlussuaq om sommeren. Dette var lukkede flyvninger, kun beregnede 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. FÍ fløj også nogle charterflyvninger til Færøerne. Flyselskabet Ernir begyndte igen at flyve sommeren 2003. Ernir fløj nogle ture til Færøerne og Grønland i det eneste halvår 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 på en onsdag. 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 fuldbogt, og da var alternativet det at flyve til Kulusuk tirsdag og overnatte en nat.

Den anden mulighed var at flyve fra Keflavik til København på mandag, overnatte en nat og så flyve tirsdag 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 oplæg ville have kostet 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 vanligtvis kostede billetten omkring 12.000 DKK, men enkelte gange var der tilbud og da kunne billetten koste 8.000 – 9.000 DKK.

Det seneste alternativ blev valgt. Det var billigere og rejsen foregik udelukkende på søgnedage. 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 faktisk 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 Keflavík 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% så dyrt at rejse fra Island til Nuuk på Grønland end fra 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 i 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 Vágur 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 oplysninger om, at flyselskabet måtte tilføje en rute onsdage hele året for så korte handelsture. 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 arbejdsrejse. Det er indlysende at i forhold til rejsen til Nuuk er det meget nemmere og billigere at flyve mellem Færøerne og Island, selv om der findes mange ønsker om at tilføje den tredje ugentlige tur 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 igen steder i Vesteuropa er der så begrænset frihed i flytrafik som til Færøerne og Grønland. EØS åbne marked gælder på den anden side om Island, hvor Island er medlem af EØS, ikke de to andre lande. Færingerne vil større frihed i flyvning 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 i 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 et 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 årsgrundlag på grund af sommersæsonen. Hvis nogen kom og tog en del af sommerens indtægter, ville nok de helårige flyselskaber havne på minussiden med de internationale flyforbindelser. Dette kan i og for sig stemme, men lad os alligevel se på denne sag i lidt større perspektiv. Dette 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 de 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 årti tilbage. 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 "ubegrænset konkurrence" som blev regnet som farlig. Det ser også ud til at man ikke har haft tro på det, at selv om Icelandair gik konkurs, så ville andre komme ind på markedet som svar på efterspørgselen. Konkurrence blev til slut 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 har flyvning til og fra Island vokset hele tiden 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 slet ikke truet vinterflyvningen, selv om alle har adgang til at fly med dem.

Åben flyvning mellem Keflavík og Kangerlussuaq i 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 regne ud 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	<u>sommer</u>	<u>vinter</u>	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	<u>sommer</u>	<u>vinter</u>	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

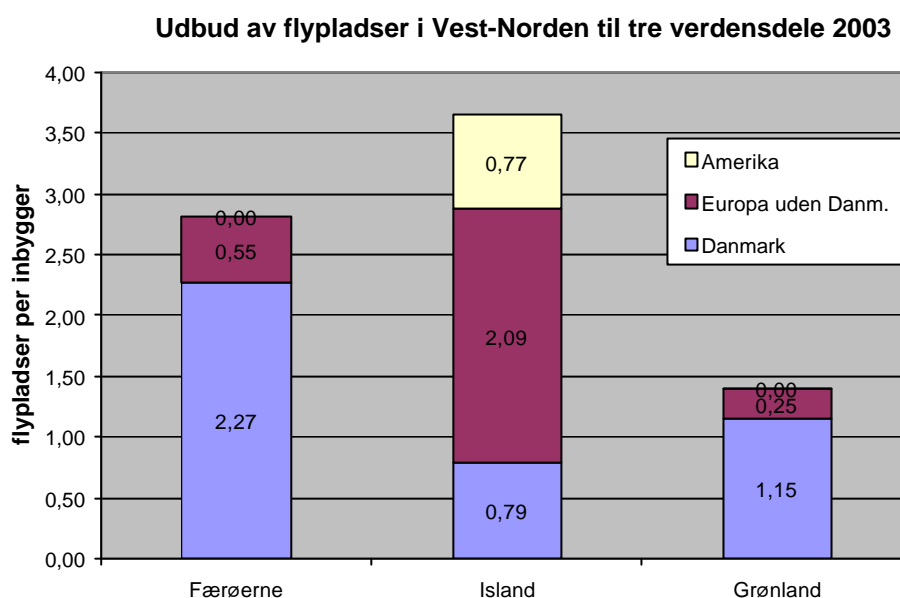
Tabel 21 Udbuddet af flyvninger fra Grønland

Fra Grønland	<u>sommer</u>	<u>vinter</u>	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 følgelig 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 aller- mindste udbud er fra Grønland, eller 1,4 pladser pr. indbygger. Dette er naturligvis i samsvar med det antal passagerer til og fra landene som drøftes i kapitel 4.2.4.

Flyruterne fra landene vækker imidlertid størst interesse. Der er samme situation på både Grønland og Færøerne. Langt den største del af udbuddet er til Danmark eller andre lande i Europa, men næsten intet til Amerika. Stillingen er helt anden i Island. Der er omtrent lige stort udbud af rejser til Danmark og Amerika, men udbuddet af rejser til andre Europalande end Danmark er godt halvparten af udbuddet i sin helhed. 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 også muligvis forklares ved at Islands indbyggere er mange flere end de andre landes indbyggere, og at derfor bliver udbuddet af flyruter fra Island altid 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 antal passagerer i hvert fly. Hvis passagererne er få, er der muligheder for tyngre kargo end ellers, for det andet så vil store aktører som Icelandair Cargo ikke opgive sin fragtkapacitet.

Fragtkapaciteten kan klassificeres i to grupper, med rutefly og med specielle fragtfly. Fragtkapacitet med rutefly bygger på det pladsudbud som før er blevet nævnt. Situationen er alligevel ganske forskellig fra land til land.

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

Icelandairs rutefly er ansvarlige for det meste af udbuddet i Island. IcelandExpress er også ansvarlig for en del af udbuddet, og så var der specielle luftfragtflyvninger, 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 allerstørste del af udbuddet fra Island var via Keflavik lufthavn. Ifølge lufthavnens netside (www.keflavikairport.com) blev der fragtet 24.964 tons af kargo med fly fra lufthavnen i 2003, men 15.590 tons til den.

På Færøerne er transportkapaciteten mindre end antal pladser skulle tilsige. Det skyldes at landingsbanen i Vágur er kort og jetmaskiner ikke kan lette fuldtlastet. Så vidt forfatterne kender til fløj ingen specielle luftfragtfly var til hverken Færøerne eller Grønland i 2003.

5.2.7 Er der nok flyveudbud i Vestnorden?

Færøerne

I interviewer med færøske repræsentanter for erhvervslivet blev der lagt vægt på at man måtte få flere rejser over hele året mellem Reykjavík og Tórshavn for at imødekomme erhvervslivets behov, dvs. tre rejser ugentlig i stedet for to som nu. Dette ville føre til nemmere og billigere erhvervsrejser mellem de to lande. Situationen i dag er den, at det ikke er muligt at rejse på korte handelsture mellem disse lande uden at rejse via København med de ekstraomkostninger og tid det kræver. Dette menes at være et vigtigt hinder i vejen for udvidede 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 nuværende system er en hindring i vejen 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 kun til og fra Island nogen sinde kommer til at blive.

Der var noget udbud af internationale flyvninger til Akureyri i år 2003. Denne rute blev så 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 præsenterer en bestemt flaskehals at få turisterne via det sydvestlige Island. Specielt kan der dannes hindringer i konferenceperioden i juni og august. Da er ofte alle hotelværelser i Reykjavik booket men nok udbud andre steder. Turister til Island må i mange tilfælde overnatte den første nat i Reykjavik-området før de fortsætter ud på landet (f.eks. hvis de lander om aftenen). Disse turister havner derfor i problemer i konferenceperioden, og derfor dannes der en

flaskehals i turiststrømmen rundt omkring i landet. Det er på mange måder ønskelig, at turisterne kommer ind i landet flere end et sted. Det fører også til bedre udnyttelse af landets infrastruktur i kommunikation, samtidig som det reducerer trykket på Keflavik lufthavn. Det har vokset så meget at man bliver nødt til at reagere på det med investeringer for millioner eller måske milliarder ISK.

Et rutefly fra LTU mellemlandede i Østisland på vej til Keflavik i sommeren 2003. Denne rute gik ikke godt og fortsatte ikke i år 2004. Turistbranchen der mener også der bør findes et tilbud om flyvning til Østisland. Den mener derfor der ikke er nok udbud, når der ingen flyvninger er. Der findes en voksende servicekapacitet i området men der mangler flyvninger. Den lokale turistbranche fik sin erfaring med mellemlandingen til LTU, og er klar over hvad skal udbedres 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 på nye flyruter mellem Canada og Grønland. Man fløj mellem Nuuk og Iqaluit i Canada i nogle år. Denne flyvning blev indstillet i år 2000. Nogle charterflyvning 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 formening 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 nuværende situation. Ilulissat har nok de største muligheder på et bedre udbud, fordi få steder er så interessant i turisternes øjne end dette sted.

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 å forøge udbuddet

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

Nuuk-Reykjavík

Flyvninger mellem Nuuk og Reykjavík ville nok 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 alligevel 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 Europas kontinent fra Keflavik i stedet for København. Dette gælder især hvis lavprisselskaper 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 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 inden 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 e.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 maksine 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 de nuværende ruet. 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, samt at 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. Kartet 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 faktisk 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 inden forvaltningen på Grønland har i samtaler understreget et stort ønske om denne rute. De mener den vil føre til kontakter inden både handel og flere 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. Der 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 småfly og specielle typer af mellemstore fly. Air Greenland mener ikke at det for tiden er grundlag for en flyrute til Reykjavík, men har ingenting imod at andre prøver at etablere denne rute. De islandske selskaber viser meget 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. Flyrute mellem Nuuk og Reykjavík burde derfor være konkurrencedygtig i pris, selv om islændingene ville synes billetten var dyr. Man kan ikke påstå om det grønlandske hjemmestyre ville give tilladelse til flyrute mellem Nuuk og Island. Samtaler med personer inden den grønlandske forvaltningen tyder alligevel på at hjemmestyret ser med positive øjne på denne flyrute.

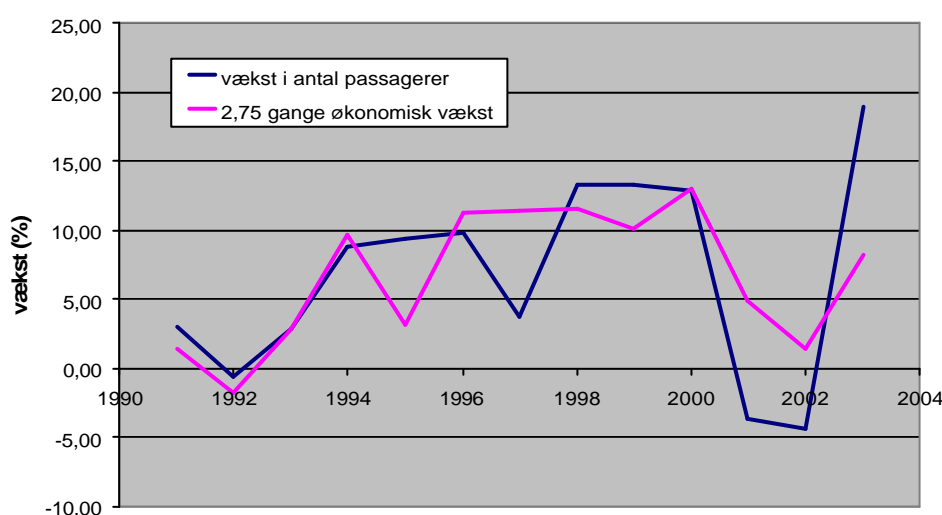
Der er alligevel planer om at forlænge landingsbanen i Nuuk, og dette vil ændre alle forudsætninger for flyvning. Flugfélag Íslands mener selskabet sandsynligvis omgående vil søge om licens til at flyve ruten Nuuk-Reykjavík, hvis landingsbanen bliver så lang at F50-maskinerne kan lande i Nuuk. Maskinernes endurance er ikke et problem. BAE jetmaskinerne til Atlantic Airways skal også kunne flyve til Nuuk hvis landingsbanen bliver lige så lang som i Færøerne, dvs. 1250 m. Flytiden bliver meget kortere med jetmaskiner, men de er dyrere i drift end propelmaskiner. Air Greenlands indstilling kan også ændres med en længere landingsbane, fordi da må hele Grønlands luftkommunikationssystem tages op til revision. Hvis landingsbanen i Nuuk bliver 1.800 m lang ville alle forudsætninger ændres endnu mere. Da ville Air Greenland sandsynligvis begynde ruteflyvninger fra Nuuk til København, og da måtte selskabet også revidere hele sin flyflåde. 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 udvikling i flytrafik tilsvare tredobling af den økonomiske udvikling. Hvis den økonomiske udvikling er f.eks. 3% vokser flyvebranchen om 9%. Omkring 50% af passagerer til og fra Island er islændinge, og derfor påvirker økonomisk udvikling i Island sandsynligvis flere eller færre rejser hos nationen. Den andre 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 grundlag et gennemsnittet af 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. Disse mængder fremstilles i næste diagram.

Forhold mellem økonomisk vækst og vækst i antal passagerer til Island



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

Kilde: OECD og Hagstofa Íslands

Diagrammet viser at disse tal er alle i det samme område. Det er tydeligt at noget sker i år 2001, som har indflydelse på den økonomiske udvikling

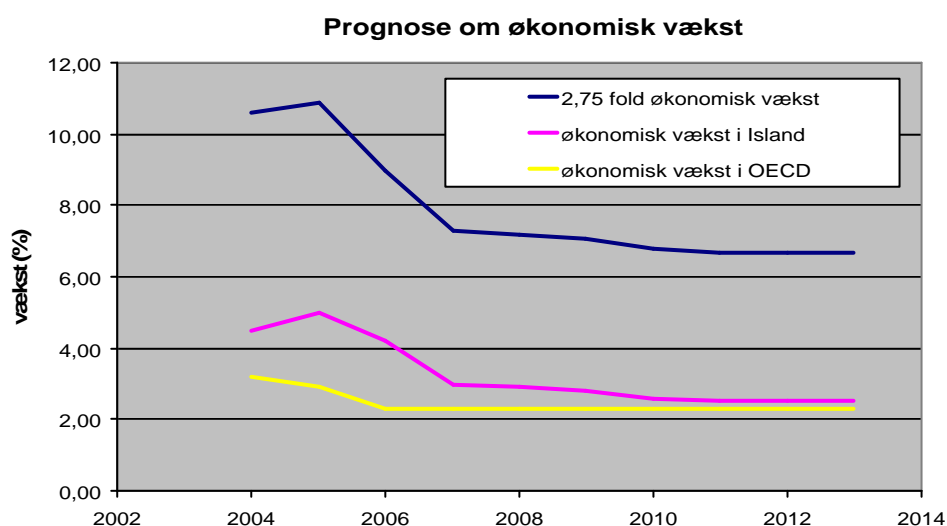
og stor indflydelse på antal passagerer. Det drejer sig naturligvis om terroristangrebene den 11. september, selv om deres indflydelse naturligvis kun gør sig gældende i årets sidste fire måneder.

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. De benytter derfor IMF's prognose for årene 2004 og 2005. For de næste to år benytter de den gennemsnitlige økonomisk udvikling i årene 1990-2003, men den 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 ganger 2,75.



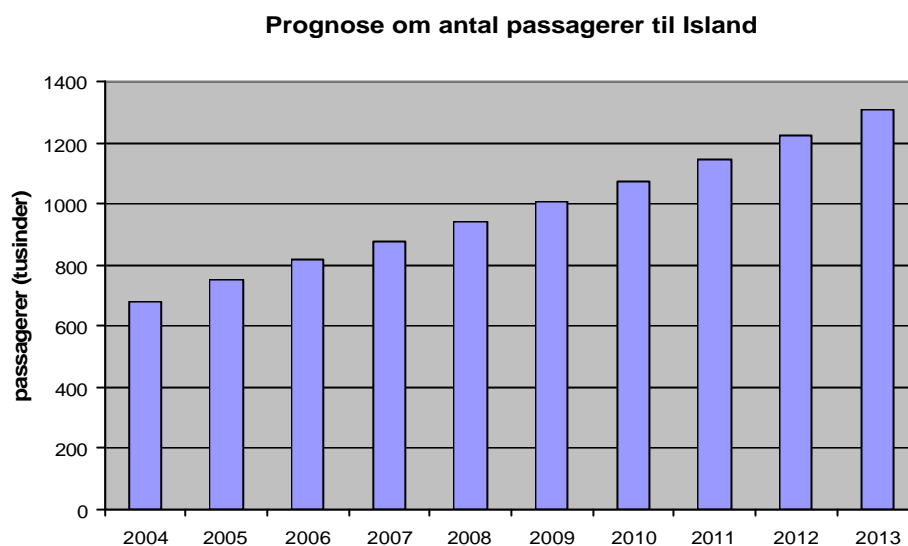
Figur 16 Prognose om økonomisk udvikling 2003-2013

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. Der giver denne metode et relativt voksende antal islandske passagerer end

udenlandske. Da bliver islændingene mere end halvdelen af alle passagerer.

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



Figur 17 Prognose om antal passagerer til Island 2004-2013

Kilde: Se figur 16.

Ifølge prognosen vil antal passagerer til landet overstige 1 million i år 2009. I 2013 bliver de så 1.308.000 som er mere end fordobling i henhold til år 2003.

Icelandairs prognoser

Sigurður Helgason (2004), CEO i Icelandair, har drøftet den mulige udvikling i antal turister til Island. Han sagde at selskabet har sat sig det som mål at øge antal udenlandske turister til Island op til 600.000 i år 2010. Hvis dette går som planlagt, vokser antal passagerer lidt mere end det seneste diagram viser. Der er prognosen for år 2010 1.076 tusinde passagerer, og at udenlandske turister bliver knapt halvdelen af dette antal, dvs. underkant af 538.000. Men vis de bliver sammenlagt 600.000, er det ikke usandsynligt at antal passagerer totalt i 2010 bliver 1,1 til 1,2 millioner.

Turistrådets prognose

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

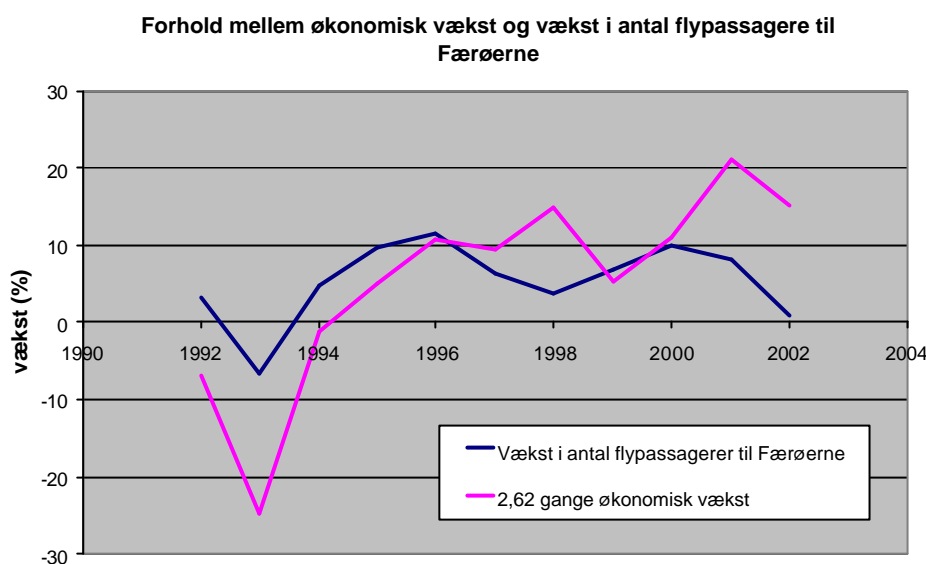
Akureyri og Egilsstaðir

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 ankomstpassagerer omkring 4.000. Denne erfaring gav gode oplysninger om markedet, og lokale kræfter vil nok fortsætte presset indtil de får etableret nye direkte flyvninger til udlandet med små jetmaskiner. Forfatterne spår at dette vil ske, ikke mindst fordi markedet vokser hurtigt 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 af at de etableres, på samme måde som det er i Nordislands interesse at Norrønns 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 i år 2010 vil man producere 30.000 tons af opdrætsslaks plus 8.000 tons af opdrætstorsk på Østisland. Dette tilsvarende over 100 tons opdrætsfisk dagligt. Den største fordel ved Egilsstaðir flyveplads er nærheden til Europa, den største ulempe er de lave indbyggertal på Østisland. Prognosen går ud på at i år 2013 vil 2-10% af alle passagerer fra udlandet komme med internationale rutefly 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 flypassagerer til Færøerne færinger, 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 gange. 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 det er en mærkbar sammenhæng mellem økonomisk udvikling og øget antal flypassagerer. De nyeste årene i diagrammet er 2001 og 2002. Der er udviklingen i antal flypassagerer meget langsommere end den økonomiske udvikling skulle tilsige. Af dette kan man konkludere, at terroristangrebene den 11. september 2001 har haft nogen indflydelse på antal 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 opdrive sådan en 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 voksende fangst på de færøske fiskebanker. Men hvis man derimod begynder olieboringer indenfor Færøernes økonomiske grænse vil det

betyde opsving i den økonomiske udvikling og uden tvivl også i flytrafik. Det danske bloktilskud til hjemmestyret på Færøerne har også lignende indflydelse som den økonomiske udvikling. Dette tilskud tilsvarende i dag omkring 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 vurderer bl.a. flere internationale flyruter til Storbritannien og Norge.

Man har drøftet enten forlængelse af landingsbanen i Vágar eller at lave en ny flyveplads 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 megen kargo de fly kan tage som kan lande der. 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 antal flypassagerer vokse 5-8% om året, noget som betyder at antal 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 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 antal 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 økonomiske 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 publikum næsten ikke har råd til at betale for rejser til udlandet. Omkring 80% af grønlandske passagerer med internationale flyvninger fra Grønland betaler ikke deres billetter selv. Konkurrencen er næsten ingen i flyvninger på Grønland, men med voksende konkurrence ville priserne sandsynligvis reduceres betydeligt og det ville have en stor indflydelse på antal 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 der vil benyttes af bygderne i vest og nord for Kangerlussuaq, og flyvepladsen vil desuden fungere som reserveflyveplads for Nuuk. Kangerlussuaq har et meget mere stabilt klima end Nuuk, og derfor vil nok 5-15% af alle flyvninger til Nuuk måtte benytte Kangerlussuaq på grund af klimaforhold 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 også føre til sommerflyvninger mellem Keflavík og Narsarsuaq. I tillæg vil flere stadig flere turister besøge Kulusuk.
- En større landingsbane i Nuuk vil betyde ruteflyvninger mellem Reykjavík og Nuuk, men ruteflyvninger vil måske også gå i gang med mindre fly før banen bliver forlænget.
- Det vil stadig 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 priser

på billetter til og fra Grønland end andre steder i Norden på grund af de meget høje billetpriser.

- Det grønlandske hjemmestyre vil øge frihed inden 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.
- Fleksibilitet vil øge på de grønlandske flyvepladser og deres åbningstid 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 inden Vestnorden. Norrønns 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 perioden. 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 Artic 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 alligevel meget med fragt udenfor rutenettet, 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

Denne transports historie over denne ti års periode bygger hovedsagelig på transportrederienes 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.

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 december. I begyndelsen av juli begynte Samskip at sejle ungentlig mellem Island og Føroyar.

6.1.1 Rutesejladts inden Vestnorden 1994-2003

Rutesejladts mellem Færøerne og Island 1994-2003

Det islandske rederi Eimskip har sejlet mellem landene i hele denne periode. Denne rutesejladts begyndt i 1992 i tilknytning til rederiets rutesejladts til kontinentet (den såkaldte nordrute), men indtil da havde det statsejede Ríkisskip sejlet en gang i ugen mellem Færøerne og Island. Eimskip's 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 samme, fordi man bruger nu næsten dobbelt så store skibe som før. De er rederiets største skibe, 166 m lange, og har plads til 1.457 containerenheder.

Det færøske rederi Smyril Line blev etableret i 1982 med det som formål at udbede kontakten mellem de nordatlantiske øsamfund, dvs. Færøerne, Island og Shetlandsøerne, og 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 og flotte Norrøne, som begyndte sin rutesejladts 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 hvert blevet længere, og i år 2003 var den 17 uger.

I begyndelsen af 2004 begyndte Norrøna så at sejle hele vinteren mellem Island og Færøerne. Det betød nye chancer til 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 stands på grund af strejke på Færøerne og dokreparation 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.

Rutesejlad mellem Island og Grønland 1994-2003

Rederiet Royal Arctic Line blev grundlagt i 1993, og er ansvarlig for næsten al fragtsejlad til og fra Grønland. Samtidig begyndte man fragtsejlad med containere til og fra Grønland. Rederiet ejes af det grønlandske hjemmestyre og har koncession på fragtsejlad til og fra landet. Rederiet har sit hovedkvarter i Nuuk, og har omkring 600 ansatte. Rederiet har fire containerskibe samt et skib før 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. Den kan både være varer af islandsk oprindelse eller varer som transporteres fra de øvrige nordiske lande, Storbritannien, Nordeuropa og Nordamerika til Grønland.

Tabel 22 Rutesejlad 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

Rutesejlad mellem Grønland og Færøerne 1994-2003

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

6.1.2 Anden sejlad inden Vestnorden 1994-2003

Det er klart at der har fundet sted betydelig uregelmæssig fragtttransport 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. De 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. Man sejler vanligtvis en gang om året når fjordene er blevet isfri, i juli eller august. Man har sejlet fra Danmark via Reykjavik. Man har benyttet de såkaldte bulkskibe til denne transport, men de har kapacitet på 2.830 m³ og er omkring 72 m lange.

6.2 Bådruter og destinationer 2003

Herunder følger en generel diskussion om bådruter inden 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 rutenet.

6.2.1 Rutesejladts inden Vestnorden 2003

Hvis man ser på de enkelte ruter er den hyppigste sejladts 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 har etableret.

Bådrunder 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 rutenet 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, men de tager 1.457 containerenheder hver. 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 i brug en ny Norrøna, som er 36.000 bruttotons 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 år 2003. Da skibet blev taget i brug førte det til meget større muligheder for fragttransport 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

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

hver uge, og 6.500 tons til og fra Island⁵ (se www.smyril-line.is). Dette tilsvarende 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 sig for at sætte ind et andet skib 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-Hamburg-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

⁵ 2x2x3.250 tons og 2x3.250 tons.

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

Ifølge statistik fra Islandsk statistisk bureau (Hagstofa Íslands) blev der eksporteret omkring 48.500 tons til Færøerne, men fra Færøerne til Island blev der importeret 95.000 tons i år 2003 ⁷.

Bådruiter 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 god nok

Kilde: Royal Arctic Line

Ifølge statistik fra Islandsk statistisk bureau (Hagstofa Íslands) blev der eksporteret omkring 1.817 tons fra Grønland, men fra Grønland til Island blev der importeret 36.300 tons i år 2003 .

Bådruiter 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.

6.2.2 Anden sejlads inden Vestnorden 2003

Det drejer sig om tilfældig og uregelmæssig fragt, for det mest med massegoods. Vi har ikke klart at indsamle sammenhængende dokumentation om denne fragt. Mange rederier tilbyder tjenesterne og mange virksomheder køber denne tjeneste. Varerne er meget forskellige men vanligtvis 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.

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

Vi fik svar fra de islandske rederier som tilbyder denne transport, f.eks. Nesskip som fragter masse gods og Olíudreifing sem er et fælles oliedistributionsfirma. De svarede begge to, at de slet ikke sejlede inden 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, vanligvis 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 sejlad er mulig på grund af isen.

6.2.3 Kargosejlad 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 sejlad til Amerika for nogle år siden. Atlantsskip driver bådruter til Nordamerika, Holland og Danmark.

Tabel 25 Rutesejlad 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

Reykjavík-Argentia-Shelburne-Boston-Philadelphia-Newport News-Sherburne-Argentia-Helgúvík-Reykjavík	Samskip	Hver anden uge		ugelig „N-Amerika“ Samskip køber transport af Eimskip på ruten
Reykjavík-Argentia-Shelburne-Boston-Philadelphia-Newport News-Sherburne-Argentia-Helgúvík-Reykjavík	Eimskip	Hvern 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 i Island 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 hoved-

stadsområdet sydlige udkant. Storindustrien er blandt Islands vigtigste aktører i import og eksport. Rederierne transporterer aluminiumsfabrikernes produkter til europæiske markeder. 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, da specielt 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 (?) og Texas (?) 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 år 2003, har denne storindustri

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

betydelig indflydelse på hvordan transportsystemet til og fra landet udføres.

Forfatterne tog kontakt med krydstogrederiet Silversea i Norge, men på rederiets kart 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 Artic 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

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 transporterede via Reykjavík.
Grønland-Danmark (hele året)	RAL	Med 10-11 dage mellemrum	2x782 1x424 1x283	Valg af skibe (størrelse) i henhold til mængde af gods.

Kilde: Royal Arctic line

Bådruter blev indsat mellem Grønland og Canada i år 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 Reykjavik 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 mellem Færøerne og Skotland og Færøerne og 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

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 massegods-transport, og anløber flere havne end de andre tre rederier.

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

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. Mest 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 rampe 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 alligevel 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 parkeringsplads 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, skibsværft	
Sundhöfn	150	7,8	Bulk	Containerterminal	

				50.000 m ²	
<i>Sundhavn</i>	65	7,8	do.	ro-ro ramp	
<i>Kollafjørður</i>	2x100	12	Fisk	23 km fra Tórshavn, dybde stor	
Runavik					2.015
<i>Pakkhúsbr.</i>	235	6-8	Transport		
<i>ro-ro ramp</i>	16	8	Transport		
<i>Høvudspierur</i>	390	9-10	Transport og fisk		
<i>Bryggja FF Lynfrost</i>	118	6			
<i>Rókabryggjan</i>	105	5-7			
<i>Bakkabryggjan</i>	60	6			
<i>Bryggja i Søldarfirði</i>	50	6			
<i>Oljubryggja i Søldarfirði</i>	60	8	Olie		
Klaksvik					1.193
<i>Vest-havn</i>	300	8,75	Containere, fisk, krydstogtskibe		
<i>Kósin</i>	220	8-9	Fisk, transport		
<i>Olúbryggja</i>	55	5	Olie		
Tvøroyri					664
<i>Nord-havn</i>	280	7			
<i>Nord-havn</i>	165	4-6			
<i>Nord-havn</i>	130	4-5			
<i>Syd-havn</i>	80	7	Færger/transport		
<i>Syd-havn</i>	89	7	Færger/transport		

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 deler 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. Vanligvis benytter man en oversigt fra lokale kommuner/havnemyndigheder, men også data fra Landsingeniøren. De er ikke helt i samsvar 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 hjemmestyres 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 har vokset med 40% de sidste 5 år, og derfor er der meget pres på havnefaciliteterne der, ifølge oplysninger fra Royal Arctic Lines havneafdeling. Det går langsommere 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 uvanlig 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 Skibsværft	Kølehus Slippur	Skibsværft Fiskindustri	

Hindringer i havnefaciliteterne	For små container-terminal	Fiskindustri	Fiskindustri	For små container-terminal	For små container-terminal
		For små container-terminal	For små 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. trucker 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, Sauðárkrókur, 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 stadig 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 havneområdet)
Eskifjörður				
<i>Bæjarbryggja</i>	70	7	Transport, fiskemel	
Grundartangi				
	200	10	Transport	Storindustri, aluminiumsfabrik, ferrolegeringsværk
Hafnarfjörður				
<i>Norðurbakki</i>	246	6-6,5	Transport	
<i>Suðurbakki</i>	150	6	Trawlere og transport	
<i>Suðurbakki</i>	280	7,5-8	Trawlere og transport	
<i>Olúker</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 trawlere	
<i>Norðurgarður</i>	105	6-7	Transport og trawlere	
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, fiskeolie, fiskemel	Den gamle havn
<i>Korngarður</i>	132+50	8,2	Transport, fiskemel, bulk	En del af Eimskips område
<i>Sundabakki</i>	300	8	Transport, containere og bulk	2 containercranes, 80 og 110 tons (Eimskip)
<i>Kleppsbakki</i>	435	8,5- 9,7	Transport	Pakhuse, stor containerterminal (Eimskip)
<i>Holtabakki</i>	150	7,5	Transport	En del af Samskips område
<i>Vogabakki</i>	570	8,5	Transport, losning af fabriksskibe	Pakhuse, stor containerterminal (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 löndunar bryggja</i>	48	6-7	Fiskeolie	
<i>SR mjöl bryggja</i>	70	6	Fiskemel	
<i>Olísbryggja</i>	25	4-6	Olie	
<i>Hafsíldar 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 allermest 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 fragttransport 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 langt største by udenfor Stor-Reykjavik 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 kargosejlad de næste ti år

Prognoser om eller vurderinger af sandsynlig udvikling af fragtsejlad i området de næste år bygger til stor del på oplysninger fra dem som er ansvarlige for transport i området. De drejer sig delvis om svar på spørgeskemaer som blev sendt til disse aktører. Det henvises også til samtaler med transportørernes repræsentanter og andre interesserede 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 kargosejlad i løbet af de nærmeste år, og de vil også muligvis have indflydelse på antal 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

¹⁰ Dette er rederiets største skibe, 1.457 TEU.

terrorisme, som blev indført den 1. juli 2004. Den internationale maritime organisation (IMO) er den internationale kontakt, og regler om maritim sikkerhed er forfattet og vedtaget hos både IMO og EU. Myndighederne i de forskellige lande er ansvarlige for 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 anmeldt sig til den maritime sikkerhed. 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 kargosejlad 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 et sted 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 stor 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 ømfindtligt 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, og 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.

Sandsynlig udvikling i kargosejlads 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 gi voksende indtægter og lavere omkostninger. Dette ville alligevel ikke nødvendigvis føre til flere destinationer. I det store og hele vil transportvirksomheden 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, men det ville gi disse produkter en gunstigere stilling på de internationale markeder. RALs repræsentant mener at hvis man ikke betydeligt øger sin produktion af

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

forbrugsprodukter, vil transportmængden inden Vestnorden ikke vokse nævneværdig de næste 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 må 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 inden flyvningen. 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 rute som anløber Tórshavn. Det forventes at

Eimskips ruteplan måske vil blive ændret 1-3 gange i løbet af de næste ti år i samsvar 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 forvarsel. 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 har øget jævnt og støt 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 af fragt i Island de sidste år, ikke mindst fordi transport med biler har på bare nogle få år til en stor del 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 at øge driftens rentabilitet. Rederiet har siden 2002 regelmæssigt chartret skibe til eksport af nedfrosne fiskeprodukter. Dette har påvirket sejlads inden Vestnorden siden skibene anløber Færøerne, og man regner med at det vil ske både oftere og mere regelbundet 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 antal 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 land 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

- Det 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, der ligger hovedstaden Nuuk og andre af Grønlands største byer. Man kan næppe sige at der er gode forbindelser med Grønland hvis der ikke er gode forbindelser med vestkysten.
- Det er forfærdelig dyrt at flyve fra Island til Nuuk, for ikke å 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 forenkle kontakten. Norrønns sejlads er så et nyt tillæg til flyforbindelserne.
- Ingen andre steder i Vesteuropa er der så omfattende restriktioner mht. flyvning end på Grønland og Færøerne. Dette har været en hindring i vejen for udvikling i flyforbindelser og reduktion i billetpriser. Islands medlemskab i EØS førte til meget større frihed i flyvning til og fra Island.
- Der er stor interesse for direkte internationale flyforbindelser fra Nuuk, Akureyri og endog 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, men situationer er helt anden i Island. Der er ingen førende rute i internationale flyvninger fra Island.
- Man spår et stadig voksende antal flypassagerer til Island i løbet af de næste ti år. Prognoserne går ud på at i år 2013 vil antal passagerer til Island være omkring 1,3 millioner, men de var godt

600.000 i år 2003. Omkring halvdelen af disse passagerer bliver udenlandske turister.

- Prognosen bygger på tilsvarende udvikling i antal passagerer til Færøerne, på den betingelse at de økonomiske forhold der bliver nogenlunde stabile.
- De største muligheder for øgning i antal passagerer er til Grønland, fordi de er forholdsvis meget færre end ellers i Vestnorden. Denne øgning er alligevel ganske usikker og afhængig af modernisering af flyvningens driftsmiljø på Grønland. Grønlænderne vil kunne nyde godt af voksende turisme i Island, hvis de fjerner hindringer 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 og det er en hindring for dette, men hvis banen bliver forlænget vil denne interesse tiltage. Hvis dette sker vil man sandsynligvis straks etablere en flyrute, hvis denne flyvning bliver tilladt.
- I Grønland er der også stor interesse for flyforbindelser med Canada, men det er ikke sikkert at det 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 tradition for kontakt mellem lande har en overvejende betydning for hvordan kommunikationerne 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 og Skandinavien

- og andre havne i Nordeuropa. Betydningen af transport ad søvejen mellem Island og Europa vokser på bekostning af sejlads vestpå.
- I løbet af de sidste år har udbud 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 inden Vestnorden, Royal Arctic Line; Eimskip; Samskip og Smyril Line. Vi bør også nævne Skipafelagið Føroyar som sejler mellem Færøerne, Skotland og Danmark.
 - Eimskip, Samskip og Royal Arctic Line tilbyder hovedsagelig traditionel 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 ugentlig vinterrute mellem Færøerne og Island. Samskip har også indført en rute til Europa med anløb til Klaksvík hver fjortende dag, og nu har rederiet bestemt at øge frekvensen til en gang om ugen samtidig som et andet skib bliver føjet til denne rute.
 - Ved indsamlingen af deres data konstaterede forfatterne at der er stor konkurrence i transport ad søvejen. Det viser sig bl.a. i det at de fleste transportører slet ikke ville angive nogen information om den reelle kargomængde på de enkelte ruter.
 - Det ser ud som frihed til erhverv er en meget 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 det at Royal Arctic Line, som ejes af det grønlandske hjemmestyre, har koncession på transport ad søvejen til og fra landet. Men der er konkurrence i transport til og fra Island og Færøerne, måske den meste i hele området. Aktører i transportsektoren mener dette 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 må man alligevel tænke på situationen i hvert land for sig, f.eks. antal indbyggere og geografiske forhold, som er svært forskellige fra land til land
 - En betydelig del af Norrønas passagerer i turismens højsæson er på vej til Island via Færøerne. Begge lande nyder vel godt af denne

ordning med hensyn til turismens udvikling. Her har både Island og Færøerne uden tvivl de samme interesser.

- Transportmængder ad søvejen er i samsvar med 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 antal internationale destinationer i Island. Dette skyldes bl.a. voksende effektivisering og regler om maritim sikkerhed, men reduktion i antal grænsestationer for toldbehandling af skibe kan også have indflydelse på dette.
- Man spår en fortsat hård konkurrence i Færøerne, e.eks. har Samskip allerede bestemt sig for en fordobling af anløb der.
- Ledelsen i Royal Arctic Line forventer ikke at transport mellem Grønland og de andre vestnordiske land vil vokse 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 man ikke betydeligt øger sin produktion af forbrugsprodukter, vil transportmængden inden Vestnorden næppe vokse nævneværdig de næste år.
- Voksende virksomhed på Østisland i forbindelse med storindustri og et nyt vandkraftværk vil have en stor indflydelse på fragtttransport til og fra landsdelen. Man forventer i tillæg stor fremgang i fiskeopdræt der. De islandske rederier vil deltage i denne udvikling og færingerne siger også at de ikke vil lade disse muligheder gå hus 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 ændringer på situationen de næste år.

7.3 Tanker om projektet og videre undersøgelser

Under bearbejdelsen af denne rapport viste det sig tydeligt, at oplysninger om transport i Vestnorden er særdeles mangelfulde. Men det forhindrer 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 frem forlængelsen af landingsbanen i Nuuk som koster mange penge. Er denne forlængelse nationaløkonomisk fordelagtig? Hvilken indflydelse ville dette projekt have på flyforbindelser og priser i Grønland? Ville disse ændringer give samfundsmæssige ringvirkninger på hele Grønland? Det samme spørgsmål gælder for resten også for forlængelse af landingsbanen i Vágur på Færøerne eller mulig forflyttelse af den. Som afslutning kan vi også anføre mulige ændringer på 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 nye rute ingenting ændre eller vil den give disse lande store 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.

Besøgte webs:

- 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/Urthodarbúskapurnum060504.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

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

Grønlands Lufthavnsvesen (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>

Norræna ráðherranefndin, formennska Íslands 2004,. Se: <http://formennska.forsaetisraduneyti.is/>

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

Port of Tvøroyri (2004) Se: <http://www.tvroyri.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 Kaupskipaútgærða (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, Járnblendiverksmiðjan 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. Sófusson, Alcan, Hafnarfirði
Þórdís Björk Sigurgestsdóttir, Reykjavíkurbíurhöfn, Reykjavík

Bilag 1

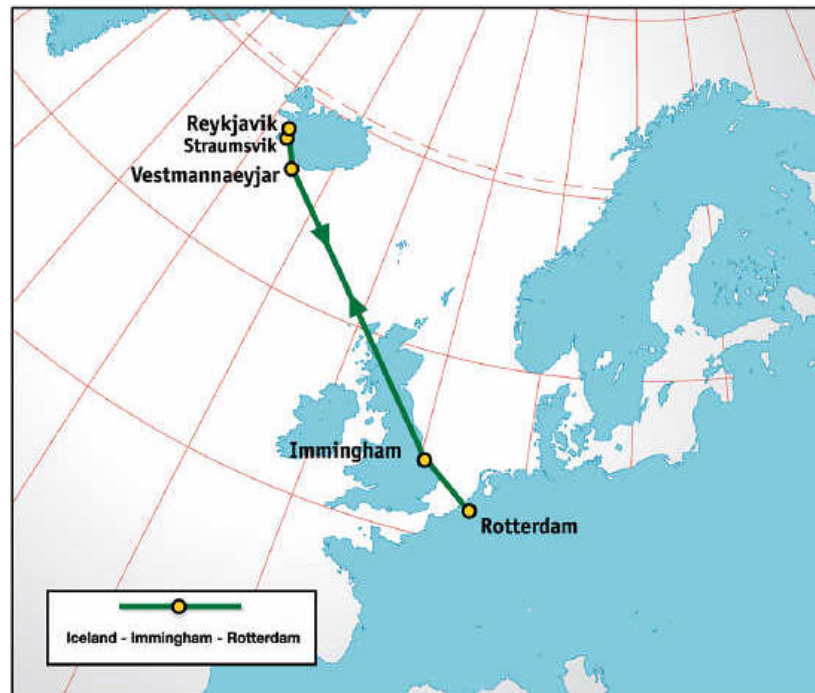
Kort over nogle af de vigtigste ruter:



Smyril line



Eimskip: Nordlig rute



Eimskip: Sydlig rute



Eimskip: Nordamerika rute



Eimskip, alle ruter



Skipafelagið Føroyar



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 land/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 infrastrukturnanalyse 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. Generelt 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 andre 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 opgaver 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 Råds "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.