

Hvornår er dyrt dyrt?

Af Jesper Kunuk Egede, Air Greenland

24. april 2014

Air Greenland er en grønlandsk kombination af SAS og DSB, og derfor kan man næsten sige sig selv, at selskabet har sin egen hadeklub, når flypriser kommer på tale. Men hvorfor er det lige at transport i Grønland er dyrere end mange andre steder?

På grund af banernes længde i Grønland har Air Greenland en ældre flyflåde der er dyr i brændstof, drift og vedligeholdelse og dette har stor indvirkning på prissætningen. Der til kommer en meget lille kundemasse til et enormt geografisk område og høje lufthavnsafgifter.

Grønland er enormt. Det er på størrelse med Frankrig, Tyskland, Spanien, Storbritannien, Italien, Grækenland, Schweiz og Danmark tilsammen. I de lande bor der 330 millioner mennesker mod Grønlands 57.000, så prøv at lave et tankeeksperiment for at sammenligne: Fjern alle byer der er større end 2.000 mennesker i de ovennævnte lande (på nær én med ca. 15-16.000 indbyggere, fx Solrød Strand). Fjern herefter alle veje og forestil jer hvad det vil koste at komme fra bornholmske Klemensker til spanske Tabarca. Særligt når flyvningen skal gennemføres med en 5-personers helikopter eller med et 30 år gammelt propelfly med plads til 35 mennesker. Sådan nogenlunde er situationen i Grønland.

Hvordan fordeler man goderne i et samfund der er modelleret på det danske velfærdssystem, men hvor der ikke er 130 mand pr. kvadratkilometer? Hvor hver indbygger tværtimod har ca. 38,4 kvadratkilometer at boltre sig på? Pladsmæssigt svarer det til, at der skulle bo under 1.200 mennesker i Danmark. Hvordan sikrer man adgang til transport for de folk, der bor ved landets ydergrænser? Hvor al kollektiv trafik er håbløst urentabel? Det har der været flere bud på.



Der er store vejrmæssige og dermed økonomiske udfordringer ved at drive luftfart i Grønland.
(Foto: E. Søgaard).

For ca. 15 år siden liberaliserede man flydriften i Grønland. Man mente fra politisk hold at en liberalisering af flydriften ville føre til konkurrence og dermed lavere priser for alle borgere, når nu nye flyselskaber ville stå i kø for at konkurrere med Air Greenland. Krydssubsidiering af ruterne ophørte i samme pennestrøg, og det der skete var følgende: Priserne på flybilletter i yderdistrikterne i Grønland steg markant fordi man ikke længere måtte dække underskuddet på disse ruter med penge fra de rentable ruter, og selvfølgelig kom der ikke nogen flyselskaber, der havde lyst til at konkurrere ved verdens ende med verdens mest spredte befolkning.

Politisk selvransagelse førte herefter til at man opdelte Grønland i to kategorier: Konkurrenceområder og servicekontraktområder. I konkurrenceområdet er der fri konkurrence på flydrift, men det er stadig kun Air Greenland der beflyver dem internt. Konkurrencen udeblev nemlig stadig af samme grund som før: Hvem gider at kæmpe om et par hundrede passagerer ugentligt når man i Europa kan kæmpe om millionmarkeder i stedet? Servicekontraktområder er de tyndest befolkede egne eller de egne, hvor der typisk opereres med dyre helikoptere da der ikke er landingsbaner i alle byer i Grønland (og skulle man have glemt det, så er det ikke er muligt at køre fra by til by i Grønland).

Servicekontraktområder defineres af Grønlands Selvstyre der yder et tilskud til opretholdelse af flyvning i disse områder. Groft sagt betyder det at passageren betaler en tredjedel af flybilletten og Selvstyret betaler to tredjedele. Dette gør man i et forsøg på at sikre at alle lokale har mulighed for at kunne flyve, men det er selvfølgelig en utopi. På grund af høje driftsomkostninger er billetpriserne stadig ret høje på trods af tilskud, så det er ikke alle, der har lige mulighed for at kunne flyve til og fra hjembyen eller -bygden. I Danmark er det heller ikke alle der har råd til en smuttur med DSB fra København til Jylland. Nok findes der orange billetter, men DSB's råderum er alligevel begrænset, da selskabet skal aflevere en stor del af overskuddet til staten (ligesom Air Greenland skal give afkast til SAS, Den danske stat og Grønlands Selvstyre og Grønlands Lufthavsvæsen skal give afkast til Selvstyret).

De korte landingsbaner langs Grønlands kyst er næste store forhindring. De fleste er på 799-899 meter og det betyder at kun få fastvingede flytyper med en lille passagerkapacitet kan lande der. Banernes længde er ofte til politisk debat, men som i Danmark kommer lokalpolitik ofte til at overskygge landspolitik når det handler om trafikale forhold (tænk øde motorveje i de ydre afkroge i Jylland), og derfor har det været svært at forlænge de mest populære baner.

Air Greenland skal altså beflyve verdens største ø med en håndfuld propelmaskiner og en snes helikoptere i et arktisk klima. Sammenligningen er måske lidt søgt, men hvis man ser operativt på det, er det lidt som når DSB får alle tævene, hvis Bane Danmark ikke passer skinnerne.

Endelig er der afgifterne. Grønland har nogle af de højeste lufthavnsafgifter i verden, for Grønlands Lufthavsvæsen (GLV) betaler ikke blot afkast til Selvstyret – i modsætning til fx arktisk Canada, hvor de fjerntliggende lufthavne opereres med tilskud fra staten. Lufthavnsdrift i Arktis er meget dyr og det afspejles i priserne. Men menigmand har ingen anelse om, hvad lufthavnsafgifter betyder, så man mistænker ofte Air Greenland for blot at ville skumme fløden.

Det korte af det lange er, at prissætningen til, fra og i Grønland aldrig vil blive som på de store konkurrencemarkeder i Europa, Mellemøsten, USA og Asien, men kan man tillade sig at forvente det? En billet til Bodø fra København koster heller ikke det samme som en billet til Oslo. En billig returbillet fra København til Karup koster 800 kroner og en billig returbillet til Nuuk koster 5.000 kroner. Til sammenligning er der 329 kilometer til Karup og 3851 kilometer til Nuuk via Kangerlussuaq.