



Turismeudvikling i Grønland

– hvad skal der til?





Turismeudvikling i Grønland – hvad skal der til?

National sektorplan for turisme 2016–2020

Grønlands Selvstyre

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel

Tel +299 34 50 00

www.govmin.gl

www.naalakkersuisut.gl

Postboks 1601

3900 Nuuk

Kalaallit Nunaat

Grønland

Layout og produktion:

ProGrafisk ApS

Indholdsfortegnelse

1. Forord	5
2. Executive Summary – Strategiens indsatsområder og anbefalinger	7
2.1 Strategiens indsatsområder	7
2.2 Samlede anbefalinger for strategiperioden 2016-2020	8
3. Evaluering af strategiperioden 2012-2015	10
3.1 Evaluering af vækstmålene	10
3.2 Evaluering af de strategiske indsatser	14
3.3 Konkluderende bemærkninger til den forrige strategiperiode	15
4. Hvor er vi og hvor skal vi hen?	17
4.1 Landbaseret turisme	17
4.2 Krydstogtturisme	19
5. Hvilke indsatser i trafiksystemet skal der til?	22
5.1 Landingsbanestruktur: billigere billetter - hvordan?	22
5.2 Hvor meget kan vi øge antallet af turister ved lavere trafikpriser?	26
5.3 Virkning af ny landingsbanestruktur: øget beskæftigelse, omsætning og indkomstdannelse	28
5.4 Lufthavnsstrukturen i andre regioner	30
5.5 Hvordan skabes bedre tilgængelighed i Sydgrønland?	31
5.6 Servicekontrakter skal understøtte den regionale udvikling	31
5.7 Lufthavnsafgifterne krydssubsidieres til ulempe for udenrigs- og charterfly	38
5.8 Hvordan skabes bedre landgangsforhold for krydstogtskibe?	40
5.9 Anbefalinger for at øge antallet af turister	42
6. Hvordan sikres private investeringer i turismen?	44
6.1 Hvordan kan kommunerne sikre private investeringer i turismen?	44
6.2 Kan hotelbranchen efterkomme efterspørgslen?	49
6.3 Visitorcentre – et centralt element i udbygning af oplevelsestilbuddene	53
6.4 Anbefalinger med henblik på at øge private investeringer i turismen	57
7. Hvordan understøtter det offentlige turismeudviklingen i øvrigt?	58
7.1 Uddannelse	58
7.2 Hvordan sikrer vi forbedrede finansieringsmuligheder til de private?	60
7.3 Rammelovgivning	61
7.4 Visum	62
7.5 Anbefalinger til hvordan det offentlige understøtter turismeudviklingen i øvrigt	62
8. Hvordan markedsfører vi turismen?	64
8.1 Strategiske partnerskaber	64
8.2 Markedsudvikling	64
8.3 Krydstogt	68
8.4 Statistik	68
8.5 Anbefalinger med henblik på at markedsføre den grønlandske turismesektor	69
9. Hvad får Grønland ud af det?	70
9.1 Vækstpotentialer for den landbaserede turisme	70
9.2 Vækstpotentialer for krydstogtturismen	73
9.3 Samlet vækstpotentiale for industrien	75



1. Forord

Det er Naalakkersuisuts politik at understøtte de store potentialer for vækst i turismen. Det, mener jeg, gøres ved at rette fokus på forbedringer af erhvervets rammevilkår og ved at fremme investeringerne i den nødvendige infrastruktur og dermed Grønlands fremtid.

Derfor har Naalakkersuisut for første gang allokeret betragtelige midler til en bred indsats på turismeområdet. At udvikle turismen drejer sig ikke kun om et stort markedsføringsbudget – det drejer sig i lige så høj grad om forbedring af infrastrukturen og om udbygningen af oplevelsestilbud.

Naalakkersuisut afsætter således på Finansloven 2016 samlet set ca. 60 mio. DKK til udviklingen af turisme fordelt på en servicekontrakt med Visit Greenland, projektering af visitorcentre og koncessionsområder, nedsættelse af afgifter på turismeområdet og opgradering af havneanlæg.

Grønland har generelt set korte sæsoner, og der skal løbes stærkt for at nå en indtjening, der kan kompensere for lavsæsonen. I 2014 havde vi ca. 37.000 landbase-rede turister¹, og ca. 20.000 krydstogtturister. Dette er forholdsvis få turister over et år og spredt over mange destinationer, også selvom 2015 viser fremgang.

På krydstogtområdet har Grønland oplevet et fald i antallet af gæster på ca. 33 pct. siden 2010. Én af årsagerne har været de høje passagerafgifter, der var 17 gange højere end i Island. Inatsisartut vedtog derfor i juni 2015 en sænkning af afgiften til et niveau, der nu svarer til det islandske. Desuden investeres der i løbet af de næste par år i forbedring af landgangsfaciliteterne for krydstogtskibe, der skal gøre landsætning nemmere, hurtigere og mere komfortabel for gæsterne på udvalgte havne.

Selv om vi i sommeren 2015 kan glæde os over en vækst i antallet af turister, der kommer med fly er infrastrukturen en udfordring: mellemlandinger, indenrigsbeflyvning med små maskiner og driften af en lang række lufthavne er både dyrt og tungt. Fokus er derfor

i denne tid på en ny model for lufthavnsstrukturen i Grønland. Fornuftige billetpriser, bedre og mere direkte beflyvningsmuligheder til flere regioner i landet skal på sigt sætte den infrastrukturelle ramme for erhvervet og yderligere gang i udviklingen.

Udbygning og modernisering af infrastrukturen er således en af de absolut væsentligste faktorer i den strategiplan, der skal øge samfundsgevinsterne af turismeerhvervet. I den forbindelse er det Naalakkersuisuts intention at invitere til offentlig-privat partnerskab til udvikling af anlæggene.

Det er mig en glæde at kunne fremhæve etableringen af Isfjordscenteret ved UNESCOs Verdensarvsområde i Ilulissat i et partnerskab mellem Realdania, Qaasuitsup Kommunia og Selvstyret. Det vil blive Grønlands første visitorcenter. Centret skal udover at formidle UNESCO's verdensarvsområde og klimaforandringer byde på både madoplevelser og salg af souvenirs. Det vil blive endnu en unik oplevelse for besøgende, der vil skabe nye lokale arbejdspladser og omsætningsmuligheder. Anlægsfasen forventes påbegyndt i år, med et samlet budget på ca. 108 millioner kroner. Det færdige center forventes at åbne dørene for besøgende i løbet af 2018.

Isfjordscenteret fremstår som en model for andre fremtidige visitorcentre i Grønland. Det er vigtigt, at oplevelsespotentialet i regionerne øges i sammenspil med en aktiv udnyttelse af stedets potentiale. Her ser vi, at et øget fokus på de forskellige regioner i landet med fordel kan underbygge disse og samtidig øge synligheden udadtil. Naalakkersuisut har således afsat midler til at udvikle og fondsfinansiere fremtidige projekter i landets andre regioner de kommende år.

Med venlig hilsen

Vittus Qujaukitsoq

*Naalakkersuisoq for Erhverv, Arbejdsmarked,
Handel og Udenrigsanliggender*

¹ Antallet af såkaldt landbase-rede turister i Grønland er i strategien gennemgående baseret på antallet af hotelovernatninger fra Grønlands Statistik. Idet ikke alle overnattingssteder indrapporterer statistik til Grønlands Statistik er der tale om et baseline estimat på baggrund af data til rådighed.



2. Executive Summary

– Strategiens indsatsområder og anbefalinger

2.1 Strategiens indsatsområder

Den nye strategi "Turismeudvikling i Grønland: Hvad skal der til?" dækker perioden fra 2016 til 2020. Hovedfokus er på udvikling af de rammevilkår, der er nødvendige for at udløse vækstpotentialet i turismen.

Som det sås i *Analyse af afgiftsstrukturen for turismeerhvervet – barrierer og potentialer for udvikling af turisme i Grønland* (herefter refereret til som afgiftsanalysen) er Grønland på en række parametre ikke konkurrencedygtig sammenlignet med eksempelvis Island og Svalbard. Analysen påviste, at Grønland opkræver ekstremt høje afgifter på anløb af krydstogtskibe i forhold til de lande, vi konkurrerer med. Det samme gælder afgifter på flytrafik i form af start- og passagerafgifter m.m.

Derudover udgør landingsbanestrukturen et kerneområde for at øge tilgængeligheden til Grønland. En analyse udarbejdet for Departement for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel af konsulenthuset Rambøll (2015) *Turisme, Udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsstruktur* viser, at landingsbanestrukturen i Grønland er indrettet på en måde, som indebærer et omkostnings- og dermed billetprinsniveau, der er langt højere end det burde være sammenlignet med tilsvarende ruter andre steder i verden. Det påpeges, at forlængelse af landingsbaner i f.eks. Nuuk og Ilulissat, vil kunne reducere omkostningerne med op til 30 pct. med tilsvarende mulighed for prisreduktion over tid.

Desuden er det Naalakkersuisuts ønske, at der anlægges nye nordatlantiske landingsbaner i Tasiilaq og Qaqortoq. I den forbindelse har Rambøll foretaget en analyse af trafikstrukturen i Sydgrønland. Denne viser, at etableringen af en nordatlantisk lufthavn i Qaqortoq og forbedring af den interne trafik i regionen kan forbedre trafikstrukturen i regionen og skabe den største besparelse for den interne trafik i regionen med mulighed for en prisreduktion på 35 pct.

Også i andre dele af landet er der behov for, at den regionale trafikstruktur hænger sammen med udbyg-

ningen af de internationale indfaldsporte. En stigning i antallet af turister udløst af en forbedret international tilgængelighed vil formentlig også øge efterspørgslen efter transportmuligheder internt i landet.

Det er vigtigt, at der i fremtidige servicekontrakter for regionale trafikoperatører indarbejdes synergieffekter med andre infrastrukturprojekter, specielt hvor dette kan udløse øget vækst i turismen. Skal turisme spille en større rolle på landsplan og nå ud til de mindre byer og bygder, er det nødvendigt med en regional trafikstruktur, der kan tage højde for ændringer i efterspørgslen. Trafik-servicekontrakter for betjening af ikke-kommercielle ruter bør derfor indgås i god tid med hensyntagen til såvel lokalbefolkningen som turismebranchens behov.

For at forbedre rammevilkårene for krydstogtturismen har der udover afgiftsstrukturen været fokus på landgangsforholdene. Vi har utilstrækkelige landgangsforhold for krydstogtskibe. Dette forhold vil kunne væsentligt forbedres ved beskedne investeringer i de kommende år, der vil bidrage til, at flere passagerer vælger at gå i land de pågældende steder. Den samlede indsats forventes at bidrage til flere anløb og en højere landgangsprocent.

For at sikre bedre oplevelses- og aktivitetsprodukter for turister skal den private sektors incitament styrkes. Turistbranchen mangler i vid udstrækning private investeringer i oplevelses- og modtageapparatet i form af eksempelvis vildmarkshoteller, organiserede lystfisker- og jagt camps og faciliteter til mountain-skiing. Implementeringen af den nye koncessionslov Inatsisartutlov nr. 15 af 3. juni 2015 om ændring af Inatsisartutlov nr. 19 af 3. december 2012 om koncession til turistvirksomhed i udvalgte landområder skal understøtte denne udvikling i denne strategiperiode.

Et succeseksempel fra den seneste strategiperiode er udviklingen i privatfinansieret hotelkapacitet i Ilulissat. Dette viser, at såfremt der sker en vækst i antallet af turister i et lokalområde, er den private sektor klar med de nødvendige følgeinvesteringer.

Der er særligt fokus på etablering af regionale visitorcentre finansieret i et samspil mellem det offentlige og private. Pilotprojektet på dette område er etableringen af det allerede omtalte Isfjordscenter i Ilulissat, som forventes idriftsat i 2018. Visitorcentre er en grundpille i udviklingen af store attraktioner internationalt, hvor de er afgørende for at tiltrække turister og øge deres oplevelse.

Erfaringen fra markedsføringsindsatsen i 2012-2015 har – trods en stigning i antallet af landbaserede turister i 2015 - ikke indfriet succeskriterierne om øget antal besøgende, øget omsætning og flere jobs i turismesektoren. Et lyspunkt har dog været afledte effekter i Grønland af den store vækst i turister til Island. Den afledte vækst er skabt gennem et målrettet flerårigt samarbejde mellem grønlandske og islandske turistaktører. Det forekommer derfor oplagt, at en væsentlig del af markedsføringsindsatsen i de kommende år fortsat fokuseres på at øge kombinationsturismen fra Island.

Ovennævnte temaer udgør fundamentet for nærværende strategi fra 2016 til 2020. Følges anbefalingerne er det ikke urealistisk at øge antallet af landbaserede turister fra de nuværende 37.000 til 74.500 i 2040 og antallet af krydstogtpassagerer fra de godt 20.000 til ca. 39.000 i 2040. De afledte samfundsøkonomiske effekter fra den landbaserede turisme kan således bidrage til ca. 736 årsværk og en omsætning på 408 mio. DKK, og krydstogtturismen til ca. 152 årsværk og 84 mio. DKK i omsætning. Realiseres disse vækstscenarier kan turismen i Grønland skabe 888 årsværk og 492 mio. DKK i omsætning om året i 2040.

Dette vækstpotentiale for meromsætning og beskæftigelse kan yderligere forbedres ved at sikre de nødvendige rammevilkår for det private erhvervsliv i turismebranchen og udbygge oplevelses- og aktivitetsmulighederne i alle landets regioner. Dette vil være med til bedre at sprede de samfundsøkonomiske gevinster til alle regioner og gøre turismen til et bærende erhverv for flere i Grønland.

For at øge antallet af turister, sikre private investerin-

ger i erhvervet og markedsføre turismen i Grønland indeholder strategien 23 anbefalinger til styrkelse af rammevilkårene i de kommende år, som nu vil blive beskrevet.

Denne strategi er en sektorplan for turisme og indeholder således forudsætningerne for, hvorledes Grønland kan skabe en væsentlig vækst i turismen. Infrastrukturudbygningen skal naturligvis også udbygges, så den tilgodeser andre behov, eksempelvis sundheds-væsenet, finansiering mm.

2.2 Samlede anbefalinger for strategiperioden 2016-2020

Følgende 23 anbefalinger sætter kursen for udviklingen af turismen i Grønland i strategiperioden 2016-2020:

Hvilke indsatser i trafiksystemet skal der til?

1. Udvidelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat til internationale landingsbaner på min. 2.200 meter.²
2. Etablering af nordatlantisk³ landingsbane i Tasiilaq på min. 1.499 meter.
3. Etablering af forbedret beflyvningskapacitet i Sydgrønland med en nordatlantisk name i Qaqortoq og forbedring af den interne trafik i region.
4. Servicekontrakter for trafikbetjening af ikke-kommercielle ruter indgås i god tid med hensyntagen til såvel lokalbefolkningen som turismebranchens ønsker.
5. Afgifterne for udenrigs- og charterflyvninger skal reduceres bl.a. gennem en mere kostægte afgiftsbelægning af de lufthavne, der er indfaldsporte for turismen. Det anbefales, at der til dette formål laves en grundig analyse af krydssubsidieringen mellem forskellige trafik anlæg.
6. Landgangsforholdene for krydstogtskibe skal forbedres i en række byer og bygder.

Hvordan sikres private investeringer i turismen?

7. Der udarbejdes kommunale/regionale helhedsplaner for udviklingen af turismen i alle kommuner.

² Internationale baner defineres i denne sammenhæng som baner på 2.200 meter og derover. Dette baseres på den tværdepartementalt forberedte og politisk indgåede aftale mellem koalitionspartierne den 2. december 2015 efter vedtagelse af beslutningsforslag EM2015/18+167.

³ Nordatlantiske baner defineres i denne sammenhæng som baner på eller over 1.499 meter



8. Der udlægges områder og gennemføres udbud til turismekoncessioner i alle kommuner.
9. Der skal i de kommunale/regionale helhedsplaner udlægges arealer og byggemodnes til hotelbyggeri.
10. Der projekteres 5 visitorcentre i strategiperioden.
11. Der afsættes midler på finansloven til projektering af visitorcentre. Projekterne markedsføres med henblik på ekstern medfinansiering via internationale fonde.

Hvordan understøtter det offentlige turismeudviklingen i øvrigt?

12. Kurser og opkvalificering implementeres som en vigtig del af de kommunale/regionale helhedsplaner for udviklingen af turismen.
13. Der skabes adgang for grønlandske studerende på specialiserede guideuddannelser i f.eks. Canada.
14. Etablering af forbedrede finansieringsmuligheder for eksempel gennem Naalakkersuisuts erhvervsfremmeordninger og eksterne finansieringsordninger.
15. Modernisering af lovgivningen for at forbedre rammevilkårene for udviklingen af turismen, herunder bl.a. lovgivning mhp. mulighed for regulering af den turistmæssige adgang til og anvendelse af historiske sites.

16. Det anbefales, at det undersøges, om det er muligt at etablere et fælles turistvisum som gælder for Danmark og Grønland under ét.

Hvordan markedsfører vi turismen?

17. Øget markedsføringsindsats på Island og i de lande hvorfra Island modtager turister.
18. Direkte markedsføring på vækstmarkederne: Tyskland, England, Nordamerika og Asien.
19. Vedvarende analyse af trends og tendenser i den grønlandske og internationale turisme med henblik på at markedsføre Grønland bedst muligt.
20. Visit Greenland arrangerer events for udenlandske rejseagenter og sikrer samarbejde mellem grønlandske og udenlandske rejsearrangører.
21. Videreudvikling af Vestnorden Travel Mart og etablering af yderligere sektorspecifikke arrangementer for eksempel med fokus på trofæjagt og sportsfiskeri.
22. Opgradering af Grønlandsk deltagelse i Seatrade USA og Seatrade Europe og udvikling af specifikke markedsføringstiltag i den sammenhæng.
23. Udarbejdelse af en standardiseret statistisk metode (Tourism Satellite Account) for at vurdere turismens økonomiske aftryk i Grønland og skabe sammenlignelighed med andre vestnordiske lande.

3. Evaluering af strategiperioden 2012-2015

3.1 Evaluering af vækstmålene

I den Nationale Turismestrategi 2012-2015 var der med input fra kommunerne og regionerne identificeret fem strategiske indsatsområder, der i det følgende vil blive evalueret:

1. Markedsføring
2. Tilgængelighed
3. Lovgivning
4. Oplevelseserhverv
5. Statistik og dokumentation

Der blev for strategiperioden sat følgende tre vækstmål for turismen i Grønland:

- Vækst i antallet af turister i Grønland på 5 pct. på krydstogt og 10 pct. på landbaseret turisme
- Vækst i antallet af beskæftigede (årsværk) i turismen på 5 pct.
- Vækst i turismen svarende til en øget indtjening på 5 pct.



Udviklingen i antallet af turister i Grønland

En opgørelse over udviklingen i den landbaserede turisme er baseret på udviklingen i antal flypassagerer, der rejser ud af landet og antal hotelovernatninger på landsplan. Ser man på det samlede antal udenrigspassagerer i perioden 2012-2014, er der tale om et fald på ca.

1.800 passagerer. Hotelstatistikken er den eneste direkte opgørelse over antallet af turister og vil blive brugt som gennemgående reference i nærværende strategi. Af hotelstatistikken fremgår det, at antallet af overnattende turister er faldet med 1,3 pct. og antal overnatninger er faldet med 4,1 pct. mellem 2012 og 2014.

Tabel 1: Antal overnattende turister på hotellerne 2012-2014

Kilde: Grønlands Statistik, Rambøll foretager derudover en 70/30 vægtning mellem ferie- og erhvervsturister

År	Antal hotelgæster	Antal overnatninger	Overnatning pr. hotelgæst
2012	37.137	99.439	2,6
2013	36.966	98.288	2,6
2014	36.645	95.354	2,6





Krydstogtturismen i Grønland har desværre oplevet faldende antal passagerer siden erhvervet toppede i 2010 fra ca. 30.000 til ca. 20.000 i 2014. Der har således været et fald i antallet af krydstogtpassagerer på 33 pct. i perioden 2011-2014. Dette har betydet et tilsvarende fald i afgifter til landskassen, da der har været tale om en afgift betalt pr. passager.

Udviklingen i antallet af beskæftigede i turismen

Beregninger vedrørende turismens beskæftigelseseffekt er sværere at opgøre og kræver en anden statistikindsamling end den, der er tilgængelig i dag. For at imødekomme denne usikkerhed bruges Transportkommissions rapport fra 2011, der vurderede, at for hver 1.000 landbaserede turister skabes der ca. 9 årsværk.

Ud fra dette estimat skabte de 36.450 landbaserede turister jf. hotelstatistikken i 2014 ca. 323 årsværk – et fald fra 329 årsværk i 2012 på baggrund af et gennemsnitsforbrug på 4.904 DKK per turist.

Dertil kommer 20.070 krydstogtturister, der er vurderet til at skabe en mindre meromsætning end landbaserede turister, og derfor er estimeret til at skabe ca. 79 årsværk i 2014 på baggrund af et gennemsnitsforbrug på 2.177 DKK per passager – et fald fra 92 årsværk i 2012.

Dermed var turismens samlede beskæftigelseseffekt estimeret til ca. 402 årsværk i 2014. Sammenlignes dette med situationen i 2012, er beskæftigelsen således faldet med 4,5 pct. fra 421 årsværk.

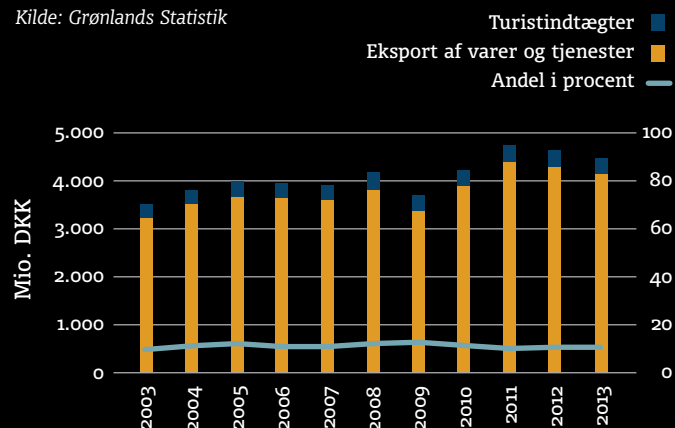


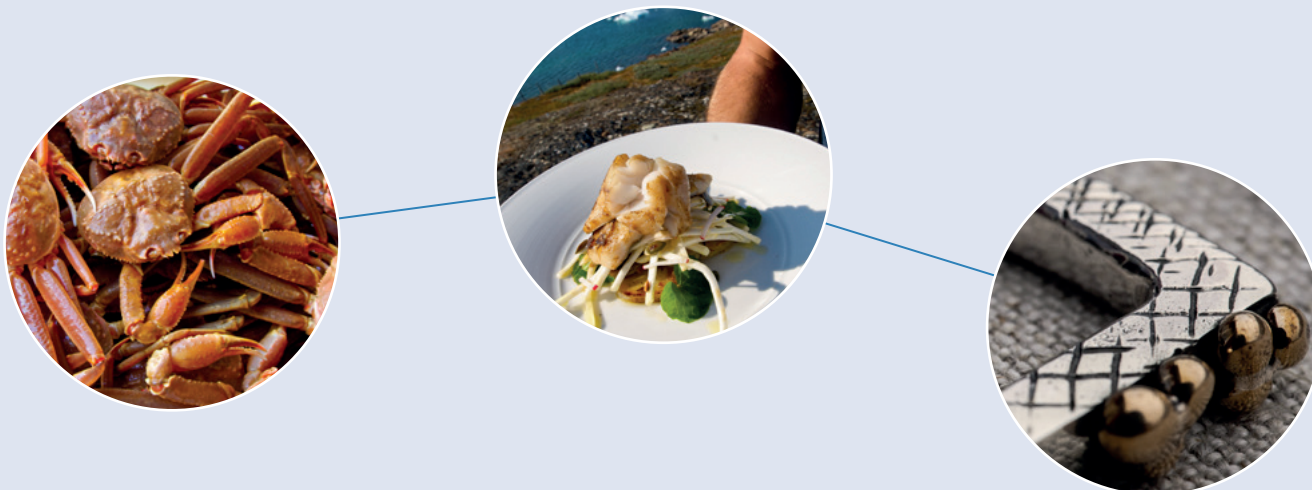
Udviklingen af turismens indtjening

Grønlands Statistik estimerede turisters forbrug i 2013 til at udgøre 7,9 pct. af Grønlands samlede udenlandsk valutaindtjening eller ca. 355 mio. DKK ud af ca. 4,5 mia. DKK. Forholdet mellem turistindtægter og eksportindtægter af varer og tjenester har ligget konstant mellem 7 og 9 pct. siden 2003, som det fremgår af figur 1. Idet der ikke foreligger tal fra 2014 eller 2015, er det ikke muligt at lave en endelig opgørelse af turismens reelle indtjening for strategiperioden 2012-2015, dog vurderes det, at der ikke har været en indtjeningsforøgelse på 5 pct., som ønsket var i den Nationale Turismestrategi for 2012-2015.

Figur 1: Turismens andel i Grønlands udenlandske valutaindtjening i løbende priser

Kilde: Grønlands Statistik





3.2 Evaluering af de strategiske indsatser

1. Markedsføring

Der har i regi af Visit Greenland været fokuseret på en samlet markedsføring af Grønland – ikke mindst online med hjemmesiden www.greenland.com. Her er det lykkedes at skabe en velbesøgt hjemmeside, der fungerer som den primære indgang til informationer om aktører, regioner og oplevelser under brandet "Pioneering Nation".

Dog må det konkluderes, at markedsføringsindsatsen ikke har haft den ønskede virkning og gennemslagskraft, da det ikke har ført til flere turister. Grønland er godt nok mere synlig end nogensinde før, men stigningen i antal besøgende på hjemmesiden www.greenland.com er endnu ikke konverteret til rejser til Grønland. Der er således behov for en revurdering af denne indsats for den kommende strategiperiode.

2. Tilgængelighed

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel udarbejdede i 2013 *Analyse af afgiftsstrukturen for turismeerhvervet – barrierer og potentialer for udvikling af turisme i Grønland* (herefter refereret til som afgiftsanalysen). Analysen konkluderede, at Grønland ikke var konkurrencedygtig i en sammenligning af afgiftsstrukturer i Island og på Svalbard. Dette har resulteret i, at der på forårssamlingen 2015 blev vedtaget en lov, der betyder en omlægning af passagerafgiften på krydstogtskibe til en bruttotonnageafgift, og afgiften sænkes til islandsk niveau.

Derudover er der sket en udligning i passagertaksterne på non-rute udenrigsflyvning. Udenrigstaksterne i de grønlandske lufthavne er dog fortsat på et niveau, hvor Grønland ikke er konkurrencedygtig med andre arktiske destinationer som Island og Svalbard.

3. Lovgivning

På det lovgivningsmæssige område blev "Inatsisartutlov nr. 19. af 3. december 2012 om koncession til turistvirksomhed i udvalgte områder" vedtaget på EM 2012. På FM 2015 blev "Inatsisartutlov nr. 20 af 20. november 2011 om koncession til sportsfiskeri" og Inatsisartutlov nr. 19. af 3. december 2012 om koncession til turistvirksomhed i udvalgte områder" samlet i én lov. Med denne seneste justering vurderes det, at den lovgivningsmæssige ramme nu er på plads.

Sideløbende hermed er der udarbejdet modeludbudsskrivelse samt udbudsmateriale til det første udbud af koncessioner i Qeqqata Kommune. I den kommende strategiperiode forventes udbud af turismekoncessioner i samtlige af landets kommuner.

4. Oplevelseserhvervene

Ved at sætte fokus på oplevelseserhvervene er der opnået større opmærksomhed omkring grønlandske fødevarer. Dette er bl.a. sket gennem afholdelse af en årlig fødevarefestival i Sydgrønland. Visit Greenland producerede i samarbejde med erhvervslivet, Naalakkersuisut og Kommunerne en række tv-programmer, Taste of Greenland, der satte fokus på brug af grønlandske råvarer.

www.greenland.com har udbredt kendskabet til grønlandsk kunst og kultur, ligesom dette har været en del af markedsføringen i forbindelse med handelsfremstød.

5. Statistik og dokumentation

Fokus har været på at identificere antallet af landbase-rede turister baseret på bopælsland, som kommer til Grønland. Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel, Visit Greenland, Grønlands Statistik og Mittarfe-qarfiit har i samarbejde implementeret et system, hvor man i forbindelse med udenrigsflyvningerne registrerer udenrigspassagerernes bopæl.

Idet systemet først blev indført i løbet af 2014, er det be-grænset, hvor megen statistik der endnu er tilgængeligt. Det er dog muligt at hente statistik for 2014 og 2015 på Grønlands Statistiks hjemmeside, www.stat.gl. Ligeledes er turismestatistikker i et samarbejde mellem Grønlands Statistik og Visit Greenland tilgængelige på hjemmesi-den www.tourismstat.gl.

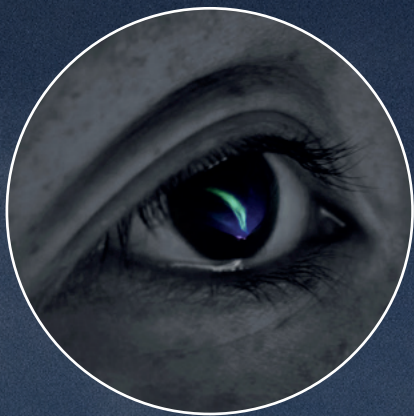
3.3 Konkluderende bemærkninger til den forrige strategiperiode

Overordnet set er de strategiske handlinger blevet gen-nemført eller igangsat i løbet af strategiperioden. Dette gælder ikke mindst arbejdet med at få udlagt områder til koncession, så der kan tiltrækkes investeringer.

Det må samtidig konstateres, at det ikke er lykkedes at realisere de opstillede vækst mål. Tværtimod har Grønland oplevet et markant fald i antallet af turister, specielt i antallet af krydstogtturister, også selv om der i 2015 er optimisme at spore og vækst i antallet af passa-gerer i højsæsonen. Når dette ses i sammenligning med udviklingen i antallet af turister i Island, hvor man har oplevet en betydelig vækst, må udviklingen i Grønland dog konstateres at være skuffende.

Det er således tydeligt, at der trods opfyldelse af målene for de strategiske indsatser i den tidligere strategi, skal helt andre indsatser til for at vende udviklingen.





4. Hvor er vi og hvor skal vi hen?

Evalueringen af den forudgående strategiperiode 2012-2015 fremhæver nogle klare udfordringer for udviklingen af turismen i landet. Med henvisning til analysen af afgiftsstrukturen identificeres der imidlertid også en vækst i de regioner, der har direkte flyforbindelser til Island.

Derudover er der med omlægningen og den markante nedsættelse af afgiften for krydstogtskibe i Grønland et godt udgangspunkt for at vende udviklingen. En positiv udvikling af krydstogtturismen kan især få en positiv effekt i bygder og yderdistrikter, hvor der ikke er de samme muligheder for at udvikle den landbaserede turisme. Det følgende vil derfor illustrere og vurdere de fremadrettede potentialer for videreudvikling af den landbaserede- og krydstogtturismen i Grønland.

4.1 Landbaseret turisme

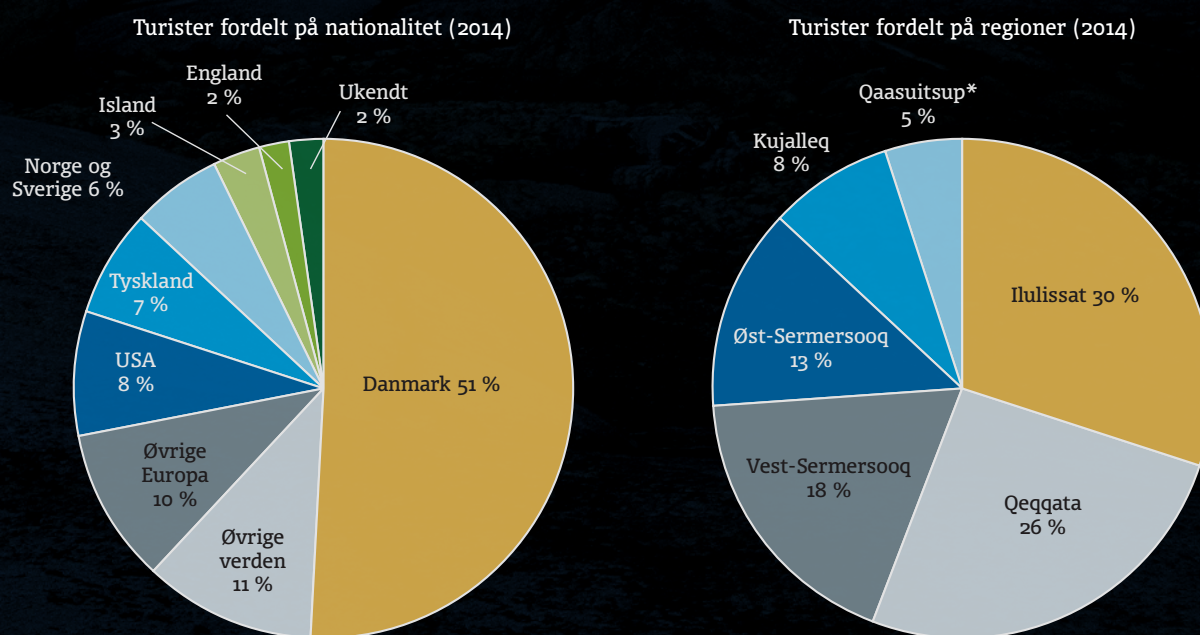
Turismen er et erhverv i vækst på verdensplan ifølge World Tourism Organisation⁴ (UNWTO). De estimerer, at turismeerhvervet vil vokse med gennemsnitligt 3,3 pct. om året frem til 2030, svarende til 43 millioner

landbaserede turister. Selvom det ikke lykkedes at realisere vækstmålene i den seneste strategiperiode, er der altså grund til at være optimistisk, når man ser på udviklingen på verdensplan. En væsentlig vækst kræver dog gennemførelse af en række af de tiltag, som anbefales i nærværende strategi, for at den grønlandske turisme skal være konkurrencedygtig i forhold til turismen andre steder i verden.

Ser man på den regionale fordeling af turismen i Grønland, står det klart, at Ilulissat har den største andel, men også at der allerede er en god fordeling i Qeqqata, Vest- og Øst-Sermersooq. Sammenlignes de 36.645 overnattende turister i 2014 med antallet for 10 år siden, er der dog sket et fald på ca. 2.000 gæster. Fordeles turisterne på nationalitet, er det tydeligt, at Danmark udgør den langt største gruppe med 51 pct. i 2014. Der er dog ligeledes sket et fald i antallet af danskere, der besøger Grønland inden for de sidste 10 år, men derimod en vækst i antallet af gæster af andre nationaliteter. Turister bør desuden fordeles på ferie- og erhvervsturister, der af Rambøll skønnes til i 2015 at udgøre 26.006 ferie- og 10.980 erhvervsturister, eller en 70/30 fordeling.

Figur 2: Turisters fordeling på nationalitet og regioner i 2014

Kilde: Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel på baggrund af hotelovernatningsstatistik fra Grønlands Statistik



4 <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416899>



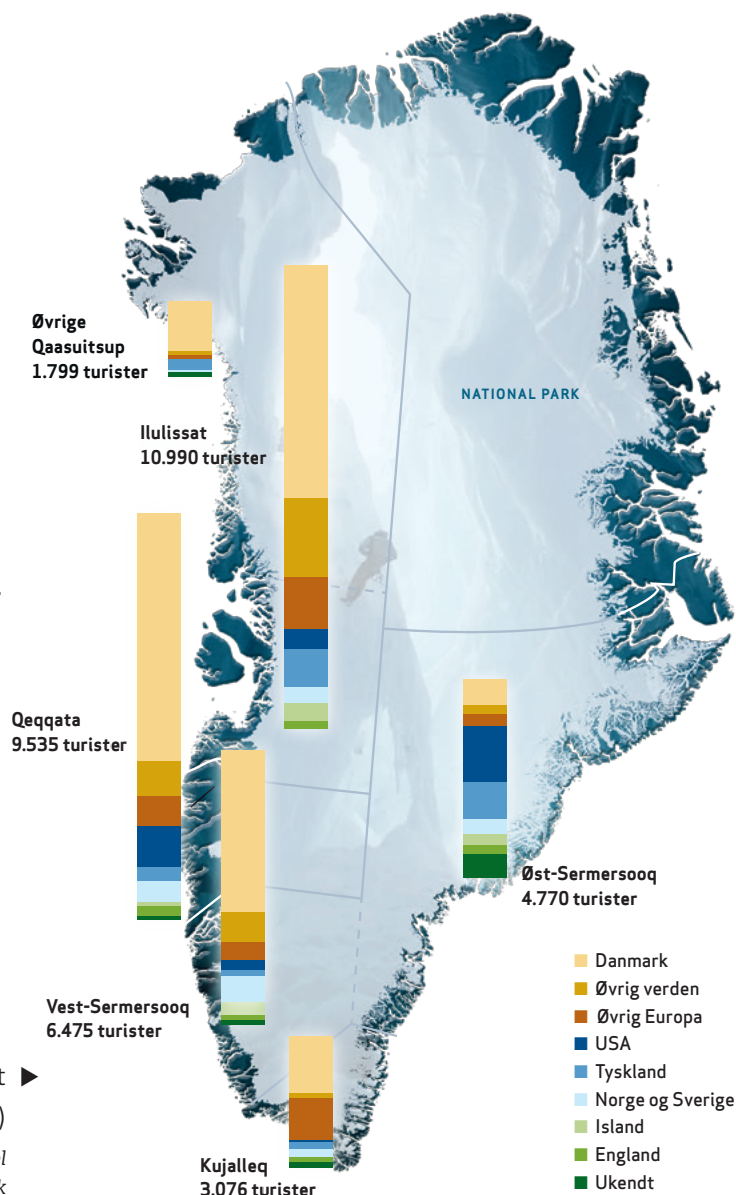
Skal turismeerhvervet udvikle sig til et bærende erhverv i Grønland, vil det være nødvendigt med tiltag, der sikrer en betydelig stigning i antallet af turister, nok aktiviteter til at understøtte nye investeringer, og så vidt muligt helårsbeskæftigelse.

Island har oplevet en eksplosiv vækst i turismen over de seneste år med en gennemsnitlig vækst i antallet af ankomende turister på over 8,2 pct. årligt fra 2000 til 2013. Det forventes på baggrund af denne vækst, at antallet af landbaserede turister i Island vil runde 1 million i 2015. For at bygge oven på denne succes er det især vigtigt at forbedre tilgængeligheden mellem Island og Grønland samt at samarbejde omkring markedsføringen.

Der er i dag direkte flyforbindelser fra Island til Kulusuk og Ittoqqortoormiit på østkysten samt Nuuk hele året. Derudover er der sæsonbetingede ruter fra Island til Ilulissat samt Narsarsuaq. Disse forbindelser til Island har i den seneste strategiperiode udgjort de primære vækstpotentialer, specielt på østkysten og i Ilulissat. Air Iceland har annonceret en ny rute mellem Keflavik og Kangerlussuaq fra 2016, og Air Greenland åbner ligeledes en rute mellem Ilulissat og Keflavik fra 2016.

Kort 1: Landbaserede turister fordelt på regioner og nationalitet (2014)

Kilde: Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel på baggrund af hotelovernatningsstatistikken fra Grønland Statistik





Den store indsats, der bliver gjort i Island for at promovere landets turismeerhverv, repræsenterer et potentiale for det grønlandske turismeerhverv, idet Grønland kan profitere ved at satse på at tiltrække nogle af de turister, der besøger Island. Og det er allerede i de regioner med direkte flyforbindelse til Island tydeligt, at væksten i turisme kommer derfra. På enkelte ruter er der endda tale om flaskehals, da flyselskaberne på grund af de korte landingsbaner er nødt til at benytte små fly med et begrænset antal passagerer.

Det er derfor essentielt for at kunne udnytte vækstpotentialet til fulde, at tilgængeligheden til Grønland via Island og andre destinationer forbedres. Længere landingsbaner der kan modtage større fly vil kunne reducere billetpriserne. Dette og andre kerneområder vil være i fokus i denne strategiperiode og fremover.

4.2 Krydstogtturisme

Overordnet set er krydstogtproduktet i vækst på verdensplan. Dette skyldes ikke mindst, at forbrugerne i lande som Kina, Brasilien og Australien i høj grad vil efterspørge krydstogtproduktet. Promote Iceland skønnede i 2013, at antallet af krydstogtpassagerer forventes at stige fra 19,6 millioner passagerer i 2011 til op mod 30 millioner i 2015 på verdensplan. Krydstogtindustrien er dermed vokset eksplosivt over de seneste år, og det for-



Kort 2: Krydstogtturister fordelt på anløbssteder (2014)

Kilde: Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel, Visit Greenland

De angivne anløbssteder udgør de mest besøgte i 2014. Beregningerne er baseret på baggrund af data fra passagerafgiften sammenholdt med anløbslisterne. Disse indebærer en usikkerhed grundet mulige ændringer af anløbssteder under togtene.

modes, at krydstogtturismen globalt set er den hurtigst voksende inden for hele turismesektoren.

Krydstogtturismen har dermed et stort potentiale, også for Grønland. I Grønland er krydstogtturismen faldet med 33 pct. fra ca. 30.000 passagerer i 2010 til ca. 20.000 passagerer i 2014, men forventes at stige igen de kommende år. Fordelingen af anløb til mange mindre byer og bygder såvel som større havne gør, at potentialet for indtjening er spredt ud over store dele af landet, og dermed kommer mange mennesker til gode. De godt 20.000 passagerer i 2014 havde i gennemsnit ca. 3,2 anløb. Fordeles passagererne ud på de forskellige anløbssteder svarer det til ca. 67.000 passagerer, som det kan ses på kort 2 ovenfor.



Trods de positive forventninger for krydstogtturismen så er det mere uklart, hvordan krydstogterhvervets rammevilkår vil udvikle sig i Grønland i de kommende år. Det er vigtigt, at der holdes en tæt dialog med Søfartsstyrelsen, således at det sikres, at kommende bekendtgørelser bl.a. omhandlende lodspligt ved Grønland, udformes på en måde, der er i overensstemmelse med god international praksis og tager behørigt hensyn til en fortsat udvikling af krydstogtturismen i Grønland. En ændring i reglerne kan påvirke rammevilkårene for at drive krydstogtturisme i Grønland, som på nuværende tidspunkt gør det svært at vurdere det fremtidige potentiale. Der er dog en klar forventning om, at der ligger et betydeligt udviklingspotentiale i krydstogtturismen i Grønland, hvilket også blev fremhævet af Transportkommissionen (Transportkommissionen 2011: 58).

Figur 3 illustrerer udviklingen af krydstogtpassagerer samt en fremskrivning af potentialet for udviklingen fremover baseret på det globale gennemsnit med en årlig vækst på 6 pct. De gule søjler viser den faktiske

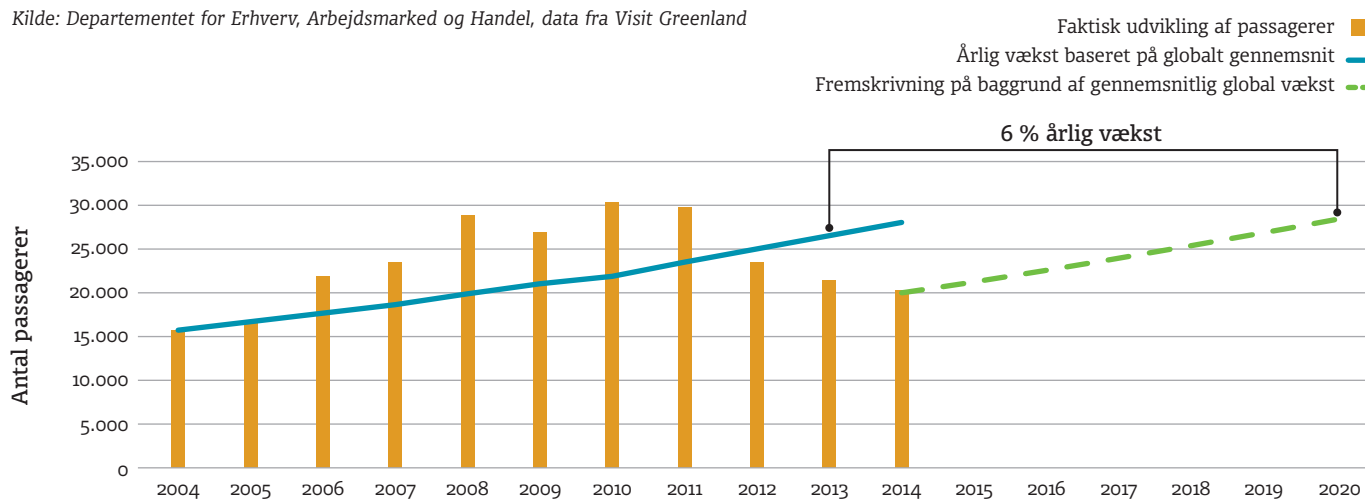
udvikling i antallet af krydstogtpassagerer i Grønland fra 2004–2014. Den blå linje illustrerer, hvordan udviklingen ville have været i Grønland, hvis man fra 2004 havde fulgt den globale gennemsnitlige vækst. Endelig er den stiplede linje en prognose for, hvornår Grønland igen vil nå tæt på de 30.000 passagerer baseret på den gennemsnitlige globale vækstrate.

Ser man først på udviklingen frem mod 2010, havde Grønland en væsentlig højere vækstrate end det globale gennemsnit. Efter 2010 og specielt fra 2011 til 2012 oplevedes et stort fald, som fortsætter i mindre omfang de følgende år. Prognosen illustrerer, at Grønland potentielt ville kunne nå ca. 28.500 besøgende inden for denne strategiperiode, hvis nedgangen i antallet af passagerer kan vendes til at følge den gennemsnitlige globale vækst. Krydstogtselskaberne har taget overordentligt positivt imod nyheden om afgiftsnedsættelsen, og alt tyder på, at dette første skridt vil få en positiv effekt på antallet af krydstogtturister i Grønland og dermed være med til at vende kurven.



Figur 3: Fremskrivning af udviklingsscenarie for krydstogt i Grønland

Kilde: Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel, data fra Visit Greenland



Det er desuden værd at bemærke, at man i Sisimiut har oplevet en stigning i antallet af krydstogtgæster, som går i land efter opførelsen af den kommunale havn i Sisimiut. Dette har medført øget aktivitet og stigning i indtjeningen hos de lokale i Sisimiut. Der er således en positiv effekt ved investeringer i infrastruktur med hensyn til

krydstogtturisterne. Der er ingen tvivl om, at der er et vækstpotentiale for turismen i Grønland. Muligheden for at opnå det fulde udbytte af dette potentiale afhænger en række faktorer, som vil være i fokus i denne strategiperiode og fremover.

5. Hvilke investeringer i trafikssystemet skal der til?

Udvikling af infrastrukturen er en forudsætning for videreudviklingen af turismen. Tilgængeligheden skal forbedres, så Grønland kan appellere til en større gruppe af potentielle gæster, end tilfældet er i dag, hvis Naalakkersuisuts ambition om flere ansatte og større indtjening fra turismen skal nås.

Den turistmæssige infrastruktur omfatter både luft- havns- og havneudviklingen, udvikling i trafikmønstret og modtagekapaciteten i turisterhvervet. Denne strategi er en sektorplan for turisme og indeholder således forudsætningerne for, hvorledes Grønland kan skabe en væsentlig vækst i turismen. Infrastrukturudbygningen skal naturligvis tilgodese andre behov, eksempelvis sundhedsvæsenet, finansiering mm. Samtlige hensyn skal være grundlaget for den endelige sektorplan for havne og lufthavne. De overordnede samfundsmæssige hensyn og hensynet til en udvikling af turismen må således ses i sammenhæng med den generelle udvikling af infrastrukturen.

Det er Naalakkersuisuts opfattelse, at udviklingen af turismen i Grønland til et bærende erhverv kun kan ske i form af en bred udbygning af infrastrukturen. En

ensidig satsning på en enkelt destination er for snæver til at kunne bringe den ønskede langsigtede og holdbare vækst i turisterhvervet. En bæredygtig udvikling af turismen kræver derfor direkte beflyvning med større maskiner til flere regioner i landet.

5.1 Landingsbanestruktur: billigere billetter - hvordan?

Lufthavnsstrukturen er det uomgængelige omdrejningspunkt for udvikling af turismen i Grønland. Ilulissat er Grønlands hoveddestination for turismen med godt 30 pct. Det er imidlertid næppe muligt at nå et mål om, at turismen skal udgøre en væsentlig del af BNP ved udelukkende at satse på udvikling af området omkring Diskobugten.

Grønland har flere regioner, hvor turistpotentialer med fordel kan udvikles. Diskobugten med Ilulissat og Isfjorden er en af disse. Men også Midtgrønland, Østgrønland, Sydgrønland og området omkring Godthåbsfjorden har betydelige uudnyttede potentialer, der fremhæves nærmere i afsnit 6.1.



Med hensyn til udbygningen af lufthavnsstrukturen vil potentialet for turismen afhænge af den konkrete løsning, som måtte blive gennemført. For at illustrere dette har rådgivningsfirmaet Rambøll for Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel gennemført en analyse af forskellige scenarier.

Den samlede samfundsmæssige effekt for turismen af ændringer i lufthavnsstrukturen vil falde i tre tempi. For det første kan en ændring i lufthavnsstrukturen give mulighed for lavere priser på grund af et mere effektivt beflyvningsmønster og en intensiveret konkurrence. For det andet vil ændrede priser for rejser til Grønland have en efterspørgselseffekt hos turisterne – der vil komme flere gæster, hvis det bliver billigere. Hvor mange flere vil afhænge af turisternes følsomhed over for prisændringer – deres priselasticitet. Og endelig, for det tredje, vil effekten afhænge af turisternes afledte forbrug her i landet og den beskæftigelseseffekt, der er knyttet hertil.

Nedenfor skal kort redegøres for de af Rambøll estimerede potentialer. For en grundigere diskussion henvises

til Rambøll: "Turisme, Udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsstruktur", august 2015.

Mulig prisreduktion på flybilletter af ændret lufthavnsstruktur

Et udtryk for omkostningseffektiviteten i en given lufthavnsstruktur kan opnås ved at betragte den gennemsnitlige flyomkostning per sædemil (CASM). CASM er alt andet lige lavere for større fly. Derfor er det optimalt at foretage så meget af en længere rejse i et stort fly over en stor distance – og så lidt som muligt i små fly over så kort en afstand som muligt.

Der er en række faktorer, som er med til at påvirke CASM. Eksempelvis er antallet af passagerer central for udregning af den gennemsnitlige omkostning. Derudover er ældre flytyper typisk ikke så brændstofeffektive som nyere fly, hvilket dermed vil medføre en højere CASM. Endelig påvirkes CASM af faktorer som vejrforhold og distance, der kan begrænse lastevnen. Nedenstående CASM er således baseret ud fra en gennemsnitlig omkostning, hvor flyene udnytter den fulde passagerkapacitet.

Tabel 2: Gennemsnitlig omkostning per sædemil (CASM)

Kilde: AirInsight, CASM calculations for the Greenland Air Traffic system 2015 og Rambøll.

Flytype		CASM i DKK 1
Dash 8-200	Kan lande på 800-900 meter baner	1,82
A 319	Kan lande på 1.799 meter baner	0,47
A 330-200	Kan lande på 2.200 meter baner	0,41
A 330-300	Kan lande på 2.200 meter baner	0,34



Den nuværende lufthavnsstruktur giver en omkostningseffektiv løsning for passagermængden mellem Kangerlussuaq og København. Alle andre slutdestinationer henholdsvis startpunkter har med den nuværende struktur et effektiviseringspotentiale med en udbygning af lufthavnsstrukturen.

Rambøll har vurderet effektiviseringspotentialet i lyset af en række scenarier. Scenarie 0 bibeholder systemet, som det er i dag. Scenarie 1 forlænger banerne i Ilulissat og Nuuk til 1.199 meter. Scenarie 2a hvor banerne i Ilulissat og Nuuk udbygges til 2.200 meter, hvilket ville muliggøre direkte beflyvning fra Europa og Nordamerika med jet-maskiner. Og endelig scenarie 2b hvor banen i Ilulissat forlænges til 2.800 meter og banen i Nuuk til 2.200 meter.

Rambøll har også set på løsninger med 1.799 meter baner. Disse skønnes af Rambøll af flere grunde ikke at give basis for at udløse det fulde turismepotentiale. Derudover vil 1.799 meter baner ud fra et mere helhedsorienteret perspektiv betyde, at det ikke længere er muligt at udfylde de nuværende behov, der er til beflyvningen af Grønland. Selv om de mindre mellemdistancefly såsom B737-700 og Airbus 319 kan operere på 1.799 meter baner, vil dette medføre begrænsninger i forhold til fuld udnyttelse af vægten fra passagerer, fragt og brændstof. Atlantflyvning med Airbus 319 fra København til Nuuk og Ilulissat vil kræve så meget brændstof, at der vil være begrænsninger enten i antallet af passagerer eller fragten.

Vælger man en 1.799 meter bane og dermed beflyvning med en Airbus 319 eller lignende flytyper, vil Grønland fremover skulle reducere flyfragten væsentligt eller flyve med færre passagerer, end flyet er konfigureret til. Alternativt kan det blive nødvendigt at mellemlande undervejs for at tanke i eksempelvis Keflavik. Den resulterende nettoomkostning per sædemil vil derfor være højere end den transportomkostning, der vil kunne opnås ved flyvning med flytyper som A 320 eller større fly, som kan lande på en 2.200 meter bane.

De charterfly, der i dag beflyver Grønland, betjener bl.a. krydstogtrederierne i forbindelse med udskiftning af passagerer i Kangerlussuaq. Her er det vigtigt, at der er flest mulige passagerer ombord, og at vore lufthavne kan beflyves af en bred række af selskaber, der opererer i chartermarkedet med de mest normale tilgængelige

jetfly. En 1.799 meter bane begrænser antallet af operatører og dermed mulighederne for konkurrence på både atlanttrafikken og chartertrafikken.

Sammenfattende gælder det således, at en 1.799 meter bane fremfor en 2.200 meter bane vil begrænse tilgængeligheden og dermed den fremtidige sandsynlige konkurrence på markedet for international beflyvning til og fra Grønland med jetfly.

For at sikre en signifikant vækst i turismen er det nødvendigt at kunne modtage større fly både som charter og rutefly. Sådanne fly vil typisk være af typerne Boeing 737-800 og Airbus 320/321. Disse flytyper kræver en landingsbane på mindst 2.200 meter. Derfor forudsætter de nødvendige reduktioner i billetpriserne og den deraf følgende vækst, at der investeres i baner på minimum 2.200 meter. Kortere baner vil ikke i tilstrækkelig grad medføre den ønskede udvikling og vækst.

Ligeledes har Rambøll set på en løsning med en 2.800 meter bane i Ilulissat. Denne løsning skønner Rambøll ikke vil give væsentlig mere efterspørgsel i forhold til 2.200 meter.

Det samlede effektiviseringspotentiale kan udtrykkes som et indeks af omkostninger ved en given løsning i sammenligning med den nuværende løsning. Se tabel 3 på modstående side.

Scenarie 1 – forlængelser af banerne i Ilulissat og Nuuk til 1.199 meter – vil kunne give et rum for en prisnedsættelse på +/- 9 pct. af hele rejsens pris fra nævnte destinationer og til f.eks. København.

Scenarie 2 – forlængelse af banerne i Ilulissat og Nuuk til 2.200 meter vil kunne give rum for en prisnedsættelse på 20-30 pct. af rejsens samlede pris. Scenarie 2 er gennemregnet for direkte beflyvning til/fra København, der kan anvendes som estimat på de tilsvarende effekter af direkte beflyvning af andre lufthavne i Europa eller Nordamerika.

Det er således muligt ved at udbygge og ændre lufthavnsstrukturen at opnå betydelige effektiviseringsgevinster i form af prisreduktioner. Prisreduktionerne vil naturligvis komme landets befolkning og erhverv til gode i form af lavere priser på flybilletter og flyvetider, samtidig med at Grønland gøres til en mere konkurren-



Tabel 3: Indeks for flyomkostningerne per sædemil

Kilde: AirInsight, CASM calculations for the Greenland Air Traffic system 2015 og Rambøll 2015.

CASM-indeks	Nuuk – København	Ilulissat – København	Kangerlussuaq – København
Scenarie 0: Som i dag	100	100	100
Scenarie 1: Nuuk og Ilulissat: 1.199 m	91	92	86
Scenarie 2 a: Ilullisat og Nuuk: 2.200 m	72	71	56
Scenarie 2 b: 2.800 m i Ilulissat og 2.200 m i Nuuk	72	71	56



Naalakkersuisut agter at arbejde videre mod en udvidelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat til internationale baner. Det er klart, at der i det videre arbejde skal udarbejdes nærmere beregninger af anlægsomkostninger, rentabilitet og finansieringsmuligheder m.m.

En given lufthavnsstruktur skal medtage forhold som regularitet, frekvens og rejsetid, ligesom det spiller en stor rolle, at banerne er afpassede efter flyselskabernes flådesammensætning. Disse forhold er nærmere beskrevet i Rambøll: "Turisme, Udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsstruktur", august 2015.

Konklusion:

Ved anlæggelse af 2.200 meter landingsbaner i Ilulissat og Nuuk vil det være muligt at opnå omkostningsreduktioner og dermed prisreduktioner på billetterne på op til 30 pct., hvorved det vil være muligt at indfri potentialet for udviklingen af turismen. Omkostningsreduktioner på det niveau vil ikke være muligt ved kortere baner.

5.2 Hvor meget kan vi øge antallet af turister ved lavere trafikpriser?

Prisreduktioner vil komme alle rejsende til, fra og i Grønland til gode. Imidlertid er der forskel på, hvor meget efterspørgslen påvirkes i forskellige segmenter. I Rambøll: "Turisme, Udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsstruktur", august 2015, gennemføres på baggrund af en komparativ analyse af trafikudviklingen på Island, Svalbard og i Nordnorge en opdeling af de rejsende i tre segmenter: Hjemmehørende, erhvervsturister, dvs. ikke fastboende, der rejser i erhvervsøjemed, og ferieturister.

For de nævnte segmenter estimeres den såkaldte priselasticitet til -0,8 for hjemmehørende, -0,5 for erhvervsturister og -3,2 for ferieturister. Det vil sige, at f.eks. en 10 pct. prisnedsættelse vil medføre en stigning i de hjemmehørendes efterspørgsel på 8 pct., og en 10 pct. prisnedsættelse vil medføre en stigning i efterspørgslen fra ferieturister på ikke mindre end 32 pct..

Det er sandsynligt, at både pristilpasningen og den efterfølgende efterspørgselsreaktion vil have en vis tidsmæssig forsinkelse. Udover en vækst i trafikken på baggrund af prisændringerne vil der være en vis udvikling på baggrund af den samlede udvikling i samfundets indkomst.

Et indtryk af den forventede tidsmæssige udvikling kan ses i figur 4 på næste side, der viser modellfremskrivningen af scenarie 2.

Tabel 4: Potentiale for øget turisme i Grønland ved prisnedsættelser, øget tilgængelighed og almindelig vækst.

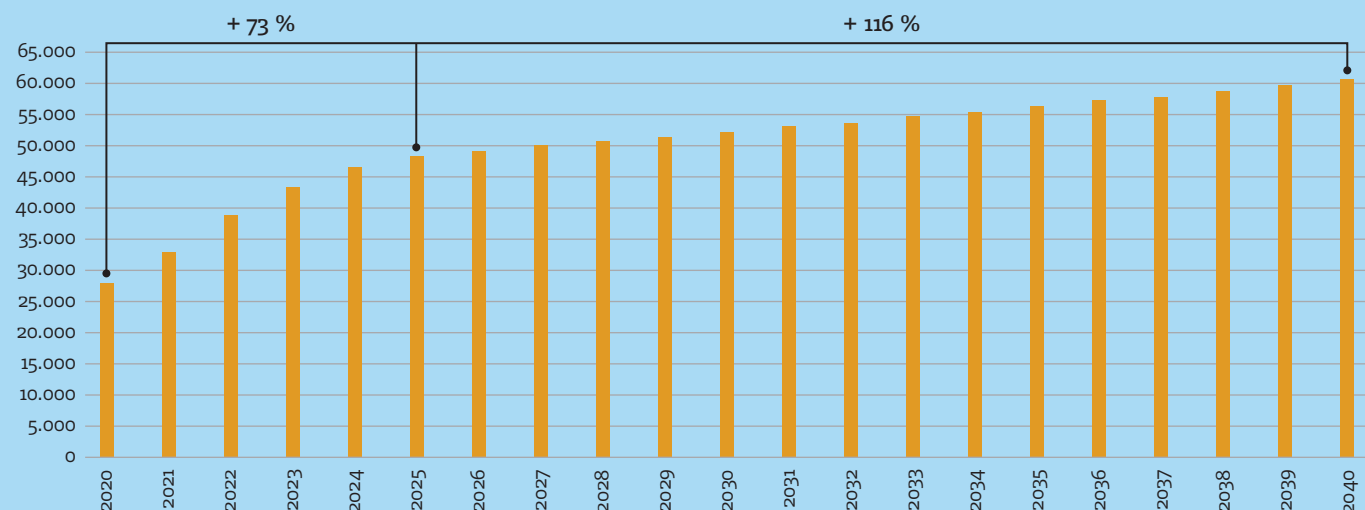
Kilde: Rambølls beregninger.

Scenarie	Mulig prisnedsættelse	Antal ferieturister 2015	Antal ferieturister i 2040	Antal erhvervsturister 2015	Antal erhvervsturister i 2040
1 (1.199 m × 2)	9 %	26.006	ca. 44.000	10.980	ca. 13.000
2 (2.200 m × 2)	20-30 %		ca. 61.000		ca. 13.500
2 (2.800 m & 2.200 m)	20-30 %		ca. 61.000		ca. 13.500
2 (supervækst)	-		ca. 71.000		ca. 24.000

Prisnedsættelsen i scenarie 1 ligger mellem 8 pct. og 14 pct. afhængig af destination. Prisnedsættelsen på 25 pct. i scenarie 2 er et gennemsnit af den forventede prisnedsættelse på 20 til 30 pct. Antal ferieturister og erhvervsturister, som fremskrives, er antal udefrakommende turister, som overnatter på hoteller, fordelt med 70 pct. ferieturister og 30 pct. erhvervsturister. Kun turister til Ilulissat og Sermersooq-Vest påvirkes af prisnedsættelserne. Der er i resultatet for ferieturister taget højde for gennemsnitlig global BNP-vækst på 1,5 pct. p.a. For erhvervsturister er der udover prisseffekten taget højde for udviklingen i det gennemsnitlige grønlandske BNP på 0,5 pct. p.a.. Scenarie 2 (supervækst) baserer sig på de vækstrater, som Newport-projektet opererer med og er medtaget for sammenlignelighedens skyld. Det bemærkes, at New Port projektet og Rambølls analyse har forskellige forudsætninger, og derfor ikke kan sammenlignes direkte. Desuden har Rambøll ikke valideret disse vækstrater.

Figur 4: Potentiel udvikling i turistmængder for scenarie 2, antal ferieturister

Kilde: Rambølls beregninger.



Note: Indfasning af priseffekten på 25 pct. sker over 5 år, med 10 pct. i år 2021, 8 pct. i år 2022, 5 pct. i år 2023, 3 pct. i år 2024 og 1 pct. i år 2025. Udviklingen er desuden fremskrevet med gennemsnitlig global GDP-vækst på 1,5 pct. p.a. Rambøll har derudover foretaget en kvalificeret vægtning af rejsende, der opnår en økonomisk fordel ved scenariet og andre, der ikke gør.



Konklusion:

En udvidelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat til 2.200 meter, vil vi kunne reducere billetprisen med op til 30 pct. og fordoble antallet af turister fra de nuværende 37.000 til 74.500 i 2040.

5.3 Virkning af ny landingsbane- struktur: øget beskæftigelse, omsætning og indkomstdannelse

En belysning af væksten i turismens bidrag til den samlede samfundsøkonomi afhænger af, hvilket forbrug de nye turister har her i landet. I rapporten "Turisme, Udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsstruktur" fra august 2015 estimerer Rambøll ferieturistens gennemsnitlige forbrug til 4.568 kr. og erhvervsturistens gennemsnitlige forbrug til 9.551 kr.

Nævnte rapport estimerer, baseret på Transportkommissionens beregninger, at turisternes forbrug vil slå igennem på bruttofaktorindkomsten inklusive afledte multiplikator effekter svarende til 43 pct. af omsætningen.

Som det fremgår af tabel 5, svarer en udbygning af lufthavnsinfrastrukturen som i scenarie 2, til en samlet meromsætning på 184 mio. kr. om året i 2040. Med en samlet vækst i antallet af turister på 37.520 rejsende vil dette, baseret på Transportkommissionens estimat af beskæftigelseseffekten, svare til en merbeskæftigelse på 332 årsværk.



Tabel 5: Meromsætning og afledte effekter for merbeskæftigelsen i 2040 som følge af infrastrukturudbygning i scenarie 2 (2015 tal).

Scenarie 2	Ferieturister	Erhvervsturister	I alt
Antal	35.000	2.520	37.520
Omsætning pr. turist (DKK)*	4.568	9.551	4.904
Meromsætning (DKK)	160 mio.	24 mio.	184 mio.
Merbeskæftigelse, Årsværk**	289	43	332

* Dette vurderes at være et konservativt estimat grundet udvidelse af oplevelsesmuligheder for turister indtil 2040, som vil medføre yderligere omsætning. Transportkommissionen 2011, tabel 3.2.6.

** Direkte og afledte årseffekter på beskæftigelse udregnes som ca. 9 årsværk pr. 4,4 mio. DKK i prisniveauet for 2010. Dette svarer således til 4,983 mio. DKK for juli 2015 jf. reguleringsprisindekset. Transportkommissionen 2011, tabel B 1.1.2





Såfremt vækstpotentialer i turismen skal udnyttes til fulde, vil det være nødvendigt med etablering af baner på minimum 2.200 meter i Ilulissat og Nuuk. En udvidelse af banerne til 2.200 meter giver mulighed for direkte atlantbeflyvning til/fra Nuuk og Ilulissat med alle mellemdistance jetfly. Denne type fly har rækkevidde til beflyvning af alle vesteuropæiske og nordamerikanske destinationer med ca. 150-170 passagerer pr. flyvning. Samtidig vurderes denne type fly at udgøre et større potentiale for konkurrence. En direkte flyvning fra Nuuk og Ilulissat vil betyde væsentlig lavere omkostninger i størrelsesordenen 20-30 pct., hvilket forventes at slå tilsvarende igennem på flybilletpriserne afhængig af konkurrencesituationen. Udvidelserne vil forbedre forudsætningerne for turismen i Nuuk og Ilulissat væsentligt på grund af lavere priser på flybilletter og kortere og mere bekvemmelige rejseruter. Samtidig vil det stille alle passagerer, som har Nuuk og Ilulissat som slutdestination, on bedre både i forhold til pris og tilgængelighed.

Konklusion

Ved en udvidelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat til 2.200 meter og såfremt turistantallet stiger til 74.500 turister om året, kan udviklingen skabe beskæftigelse svarende til 332 ekstra årsværk og en meromsætning på 184 mio. kr.

Anbefaling 1

Udvidelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat til internationale landingsbaner på min. 2.200 meter.

5.4 Lufthavnsstrukturen i andre regioner

Den overordnede nationale lufthavnsstruktur er naturligvis den afgørende præmis for at frisætte turismepotentialet. Imidlertid må den regionale trafikstruktur ikke glemmes. For turismen, ligesom for befolkningen, er det væsentligt at kunne bevæge sig rundt i en region.

Overordnet set gælder de samme hensyn som på den nationale plan. Trafikstrukturen bør understøtte en pålidelig og forudseelig drift til en fornuftig og konkurrencedygtig pris.

En optimal regional trafikstruktur afhænger af de konkrete lokale forhold. Typisk vil en kombination af nordatlantiske landingsbaner (1499+ meter), regionale landingsbaner (korte, i princippet ubemandede baner), helikopterbetjening, sejlads og eventuelt anlæg af veje, være de byggesten, der udgør en sammenhængende trafikstruktur for den enkelte region.

Naalakkersuisut vedtog 2. december 2015 pba af beslutningsforslag EM/2015 18 og 167 koalitionsaftalen om rammer for finansiering af infrastrukturinvesteringer i perioden 2016 - 2022. Det fremgår af aftalen, at det er Naalakkersuisuts ønske og mål, at der regionalt anlægges nye nordatlantiske lufthavne i Tasiilaq (ibrugtagning i 2018) og i Qaqortoq (ibrugtagning i 2018).

Anbefaling 2

Etablering af nordatlantisk landingsbane i Tasiilaq på min. 1.499 meter.

5.5 Hvordan skabes bedre tilgængelighed i Sydgrønland?

Konsulentfirmaet Rambøll har for Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel foretaget en analyse af de trafikmæssige og turistmæssige konsekvenser af forskellige mulige set-ups af den regionale trafikstruktur i Sydgrønland. Analysens forskellige elementer og dens metodik kan og bør anvendes ved en efterfølgende vurdering af løsningsmodeller i andre regioner – i Østgrønland, i Diskobugt-området og i Nordgrønland.

Der er gennemregnet tre forskellige scenarier i Sydgrønland.

Et 0-scenarie som sammenligningsgrundlag hvor den nuværende struktur opretholdes med flyvning til Narsarsuaq med Dash 8 (DHC 8-200) og videre transport med helikopter (Bell 212).

Scenarie 1 hvor der anlægges regionale landingsbaner i Narsaq, Qaqortoq og Nanortalik. Trafikken mellem nævnte byer og Narsarsuaq sker med 19-personers fastvingede fly (Twin Otter eller lign.). Trafik udefra til Narsarsuaq sker med Dash 8-200. Øvrig trafik foregår med helikopter (Bell 212).

Scenarie 2 hvor der anlægges en nordatlantisk lufthavn i Qaqortoq. Qaqortoq beflyves udefra med Dash 8-Q400 (70 passagerer). Der anlægges en regional bane i Nanortalik og trafikken mellem Qaqortoq og Narsaq sker med færge i kombination med anlæggelse af vej.

Scenarie 1 vil omkostningsmæssigt kunne danne baggrund for en prisreduktion på 27 pct. Scenarie 2 vil omkostningsmæssigt kunne danne baggrund for en prisreduktion på 35 pct. for den interne trafikstruktur i regionen.

Konklusion

Etablering af en nordatlantisk lufthavn i Qaqortoq, regionale baner i Nanortalik og færgeforbindelse til Narsaq kan skabe den største omkostningsmæssige besparelse og dermed forbedre tilgængeligheden og reducere billetpriserne i Sydgrønland.

Anbefaling 3

Etablering af forbedret beflyvningskapacitet i Sydgrønland med nordatlantisk bane i Qaqortoq og forbedring af den interne trafik i regionen.

Tabel 6: Oversigt - konsekvenser af forskellige regionale trafikløsninger i Sydgrønland

Kilde: Rambøll 2015

	Scenarie 0 Nuværende løsning	Scenarie 1 Regionale baner i Narsaq, Qaqortoq og Nanortalik	Scenarie 2 Nordatlantisk lufthavn i Qaqortoq og regional bane i Nanortalik
Estimerede flyoperationelle omkostninger – nuværende passagergrundlag	31,6 mio. DKK	14,4 mio. DKK	9,1 mio. DKK
Investeringsbehov	0	250,0 mio. DKK	602,0 mio. DKK
Nettonutidsværdi ved en kalkulationsrente på 4 % p.a.	0	74,3 mio. DKK	465,1 mio. DKK
Intern rente	-	6,0 %	9,1 %

5.6 Servicekontrakter skal understøtte den regionale udvikling

Transportkommissionen påpegede allerede i sin betænkning i 2011, at turismen har en stor efterspørgsel efter transportydelser, hvorved udviklingen af turismen er af væsentlig betydning for beslutninger omkring en fremtidig trafikstruktur.

I den nuværende trafikstruktur er offentlige servicekontrakter afgørende for, at der opretholdes transportmuligheder rundt i regionerne. Tendensen har været et ensidigt fokus på at sikre et minimum af befordring via servicekontrakt på baggrund af status quo. Dermed levner kontrakterne ikke mulighed for at tage højde for udviklingen i de enkelte regioner. Dette har skabt en fastlåst struktur, hvor der ikke har været mulighed for at regulere og tilpasse trafikstrukturen på baggrund af udviklingen i turismen eller andre erhverv.

Usikkerheden om fornyelsen af servicekontrakterne har skabt usikkerhed for turistoperatørerne, som ikke har kunnet planlægge fremadrettet. Trafik-servicekontrakter for betjening af ikke-kommercielle ruter bør derfor indgås i god tid med hensyntagen til lokalbefolkningens, turismebranchens og øvrige behov.

De steder, hvor det er muligt at opretholde en transportstruktur under fri konkurrence uden en servicekontrakt, bør dette være målet. Der kan være regioner, hvor der i

sommerhalvåret er grundlag for fri konkurrence.

Begrebet sikkerhed bør derfor ikke kun begrænses til at omfatte de aktører, som byder ind på trafikbefordring via servicekontrakter. Sikkerhed er i lige så høj grad en forudsætning for at sikre udviklingen, og at turistoperatørerne får mulighed for at planlægge mere langsigtet – en sådan langsigtet planlægning er en forudsætning for at tiltrække investeringer og udvikle turisterhvervet. For at skabe sikkerhed for alle interessenter er servicekontrakterne nødt til at være mere fleksible i forhold til udviklingen i de enkelte regioner. Der skal eksempelvis være mulighed for at øge kapaciteten, når der er behov for det.

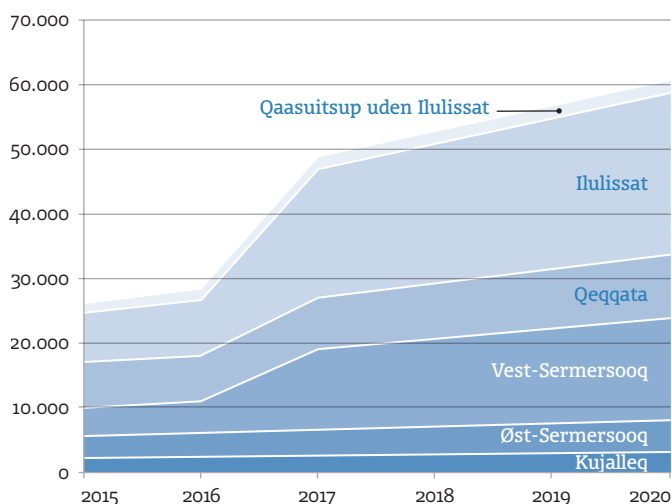
Eksempelvis kan der tages udgangspunkt i det anbefalede scenarie 2 vedrørende en ny landingsbanestruktur i kapitel 5. I kapitlet illustrerer tabel 4 og figur 4 et estimat på udviklingen i antallet af ferieturister på landsplan frem mod 2040 ved prisnedsættelse på 20-30 pct. I det anbefalede scenarie 2 vurderes det, at der på landsplan vil være 61.000 ferieturister i Grønland i 2040. Der er således tale om en stigning på omkring 35.000 ferieturister.

Figur 5 tager udgangspunkt i Rambølls vækstscenarie for udvidelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat til 2.200 meter. På baggrund af dette vil Ilulissat og Nuuk i sagens natur opleve en relativt større andel af denne stigning i antallet af turister som følge af den øgede tilgængelighed. Trafikstrukturen i regionen omkring Ilulissat fore-



Figur 5: Regional fordeling af ferieturister ved udvidelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat til 2.200 meter

Kilde: Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel



Der indgår ikke erhvervsturister i figuren. Den samlede udvikling af antallet af ferieturister fra 2015-2040 er baseret på Rambølls beregninger med udgangspunkt i scenarie 2 med udvidelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat til 2.200 meter og en global BNP udvikling på 1,5 pct. Der foretages ingen decideret vægtning af, i hvilke regioner ferieturister vil stige, dog må det antages, at det hovedsagligt vil være i Nuuk og Ilulissat.

går i dag i høj grad på basis af servicekontrakter. Dette sker ved sejlads om sommeren og helikopterbeflyvning om vinteren. Det må forventes, at der i takt med et forventet stigende antal turister kommer en større efterspørgsel på transport rundt i regionen.

Ud over scenariet med forlængelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat diskuteres forskellige muligheder for landingsbanestrukturen i de øvrige regioner. Udviklingen i turismen vil derfor afhænge af, hvordan trafikstrukturen i de øvrige regioner kommer til at se ud. Med henblik på at bidrage til et tværgående arbejde vedrørende fremtidige servicekontrakter i regionerne tager det følgende udgangspunkt i alle de grønlandske regioner.

Diskobugten og Nordgrønland

I Nordgrønland er der servicekontrakter til beflyvning med fastvinget fly til Qaanaaq fra Upernavik og med en Bell 212 helikopter mellem Qaanaaq og Pituffik. Derudover er der indgået aftaler om beflyvning med Bell 212 helikopter internt i Upernavik distriktet og ligeledes internt i Uummannaq distriktet.

For Diskobugten fungerer Ilulissat og Aasiaat som indfaldsporte til regionen via Air Greenlands normale rutenet. Internt i Diskobugten er trafikstrukturen i dag

opdelt mellem sommer og vinter. Om sommeren sejler Disko Line i regionen med skibe med varierende passagerkapacitet, mens der om vinteren er beflyvning ved Air Greenland med én Bell 212 helikopter med en passagerkapacitet på 9 personer.

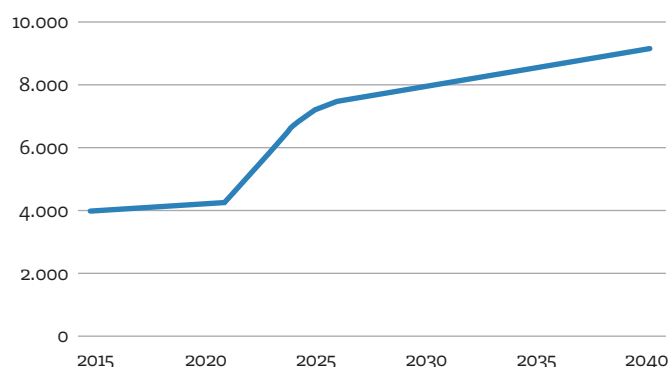
Den lave kapacitet om vinteren vil medvirke til at begrænse udviklingen i vintersæsonen i regionen. Besejlingen i sommerhalvåret har en rimelig kapacitet i forhold til at sikre, at de lokale indbyggere i regionen kan komme rundt. Der er dog en begrænset frekvens i sejladsens til regionens bygder. Samtidig vil en kommende vækst også kunne presse kapaciteten.

Tages der udgangspunkt i Rambølls vækstscenarie med en 2.200 meter bane i Ilulissat og de deraf afledte stigninger i antallet af ferieturister, kan der opstilles et estimat for, hvorledes den regionale færdsel internt i Diskobugten kunne se ud. Figur 6 illustrerer et scenarie, hvor halvdelen af de ferieturister, der kommer til Ilulissat, tager videre ud i Diskobugten.

Det viser en stor stigning i forbindelse med udvidelsen af landingsbanen i Ilulissat, og udgør derved potentielle kunder for nærtrafikken og et væsentligt behov for øget kapacitet samt grundlag for øget konkurrence. Der tages ikke højde for den regionale kapacitet eller prisniveauet i nærværende fremskrivning for den regional trafik, men det blotlægger behovet for at sammentænke fremtidige synergieffekter ved udvidelsen af landingsbanen i Ilulissat.

Figur 6: Fremskrivning af antallet af turister i Diskobugten, antal ferieturister

Kilde: Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel



Figuren illustrerer, hvordan udviklingen ville se ud, hvis halvdelen af de af Rambøll estimerede ferieturister ville benytte sig af den regionale trafikstruktur i Diskobugten. Der tages udgangspunkt i Rambølls udviklingstendenser på baggrund af scenarie 2 med udvidelse af Nuuk og Ilulissat til 2.200 meter.

Der forventes et stort potentiale for at udvikle turismen i hele Diskobugten med Ilulissat som central indfaldsport ved en forlængelse af landingsbanen til 2.200 meter. Diskobugten har samtidig den fordel, at der efter grønlandske forhold er relativt korte afstande rundt i regionen. Dette åbner for, at hele regionen kan få del i væksten i antallet af turister. Det er derfor vigtigt, at trafikken videre ud i regionen tænkes sammen med en forlængelse af landingsbanen i Ilulissat, så der opnås en synergieffekt til gavn for hele regionen. Der bør dog ikke indgås alt for lange servicekontrakter, idet passagergrundlaget i regionen kan ændre sig markant de kommende år, hvorved muligheden for reducerede billetpriser på kommercielt grundlag kan undermineres.

Midtgrønland

I Midtgrønland er der sejlruiter med Arctic Umiaq Line A/S (AUL) langs kysten og bygdesejlds med en række underleverandører. Af de passagerer der i dag foretager sejlads med AUL, er en del turister, der benytter sig af muligheden for at komme rundt mellem regionerne.

Sydgrønland

Narsarsuaq er eneste lufthavn i regionen og fungerer derfor i dag som indfaldsporten til Sydgrønland. Den nuværende struktur i Sydgrønland består i beflyvning ved Air Greenland med to Bell 212 helikopter med en passagerkapacitet på 9 personer. Dermed skal de to helikoptere betjene hele regionen, herunder de tre byer Qaqortoq, Narsaq og Nanortalik. Der er således tale om et yderst begrænset antal sæder i regionen, selv ved flere daglige afgang. Kort 3A illustrerer det nuværende trafikmønster for regionen.

Kort 3: Nuværende trafikmønster i Sydgrønland og forslag til interregional løsning

Kilde: Rambøll 2015



A: Viser det nuværende beflyvningsmønster med den primære landingsbane i Narsarsuaq og interregional beflyvning med en Bell 212 helikopter.

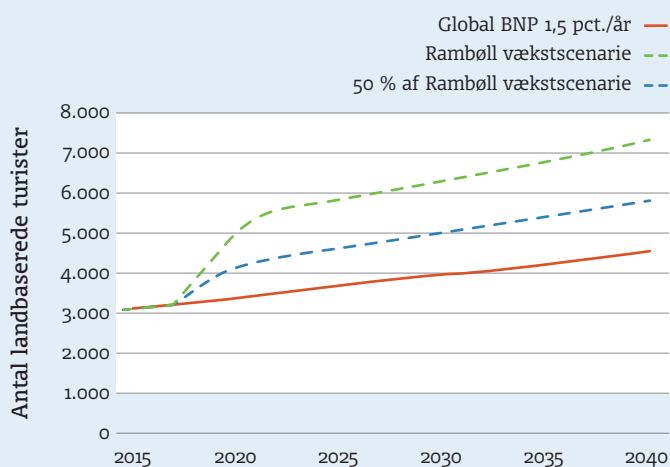
B: Scenarie 2 med nordatlantisk lufthavn i Qaqortoq, kort landingsbane i Nanortalik samt færge mellem Qaqortoq og Narsaq. Resten beflyves med Bell 212 helikopter.



Rambøll har regnet på alternative løsninger for trafikstrukturen i Sydgrønland, illustreret i kort 3B. Det er vurderingen, at der ved en ny nordatlantisk lufthavn i Qaqortoq potentielt vil kunne opnås en reduktion i billetprisen på 34 pct. på transporten internt regionen. Anbefalingen forudsætter en kombination af beflyvning med mindre 19-personers fastvingede fly og sejlads mellem Qaqortoq og Narsaq. Dette vil medvirke til at forbedre tilgængeligheden rundt i regionen. Samtidig vurderes det, at en nordatlantisk lufthavn i Qaqortoq, vil betyde en prisreduktion på 9 pct. ved beflyvning mellem Qaqortoq og Island. Figur 7 viser en fremskrivning af antallet af turister i Sydgrønland.

Figur 7: Fremskrivning af antallet af ferieturister i Sydgrønland

Kilde: Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel



Fremskrivningen baseres på et årligt globalt gennemsnit i BNP på 1,5 pct. Med forbehold illustreres yderligere fremskrivninger baseret på Rambølls landsdækkende beregninger, samt halvdelen af disse for 2.200 meter baner i Nuuk og Ilulissat. Dette skal ses i relation til manglende data for turismepotentialet ved etableringen af en landingsbane i Qaqortoq samt ændret regional trafikstruktur.

En konservativ fremskrivning i udviklingen af antal turister i Kujalleq frem mod 2040 kan baseres på en årlig stigning på 1,5 pct. begrundet med den gennemsnitlige globale BNP. Trods en beskeden vækst er det vigtigt, at der tages højde for udviklingen af den fremtidige trafikstruktur.

En ubekendt faktor i forbindelse med Sydgrønland er, hvorledes add-on turismen fra Island vil spille ind i en ny lufthavn i Qaqortoq. For at illustrere et scenarie, hvordan en ændret regional trafikstruktur med etablering af en nordatlantisk lufthavn i Qaqortoq kunne se ud, er der i figuren tilføjet en fremskrivning af Rambølls landsdækkende beregninger på 116 pct. i perioden 2015-2040. Derudover er der tilføjet et scenarie, der tager halvdelen

af denne fremskrivning. Generelt for en sådan fremskrivning er, at den altid vil være forbundet med en usikkerhed.

Idet der er flere mulige trafikmæssige løsninger for et fremtidigt regionalt trafikmønster, er det vigtigt, at fremtidige servicekontrakter ikke låses fast i 10-årige aftaler, hvor der ikke er sammentænkt potentialerne for den turismemæssige udvikling. Derfor vil det være essentielt at træffe en beslutning om Sydgrønlands regionale trafikmønster, der tilgodeser nuværende behov, såvel som potentialer.

Østgrønland

Hovedlufthavnen på østkysten ligger ved Kulusuk, hvorfor hovedbyen Tasiilaq ikke har nogen lufthavn. Den nuværende struktur i regionen omkring Tasiilaq består derfor i beflyvning ved Air Greenland med én Bell 212 helikopter med en passagerkapacitet på 9 personer. Derudover flyver Air Greenland mellem lufthavnen ved Nerlerit Inaat og Ittoqqortoormiit med én AS 350 helikopter med en passagerkapacitet på 5.

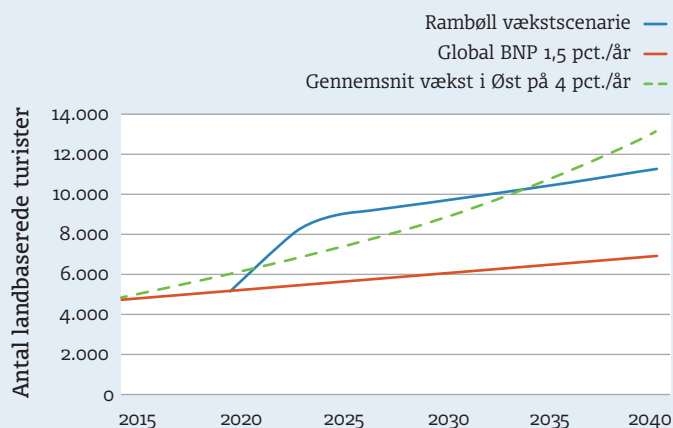
Der er således også her tale om et yderst begrænset antal sæder selv ved flere daglige flyvninger. Dette er specielt problematisk i højsæsonen for turister, idet en stigning i passagerantallet ikke medfører en tilsvarende øget frekvens. Manglende sæder kunne potentielt danne grundlag for kommerciel flyvning på strækningen. Det må imidlertid konstateres, at servicekontrakten beror på kunstigt lave billetpriser, hvorfor der ikke er basis for kommerciel beflyvning.

Afhængig af en fremtidig lufthavn i Tasiilaq må det således forventes, at presset på kapaciteten mellem specielt Kulusuk og Tasiilaq fremover vil fortsætte med at øges. Figur 8 viser en konservativ fremskrivning af udviklingen i antallet af turister på østkysten frem mod 2040 med en BNP på 1,5 pct., en fremskrivning af udviklingen baseret på den gennemsnitlige vækst i regionen for de sidste 10 år på 4 pct., samt en fremskrivning baseret på Rambølls landsdækkende beregninger.

Østkysten har de senere år oplevet en positiv udvikling inden for turismen, bl.a. på grund af den relative korte afstand til Island. Selvom regionen ikke nødvendigvis vil få samme andel i stigningen af turister som Nuuk og Ilulissat, er der grundlag for at forvente en fortsat positiv udvikling i antallet af turister især ved etableringen af

Figur 8: Fremskrivning af antallet af ferieturister i Øst-Sermersooq

Kilde: Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel



Fremskrivningen af udviklingen af antallet af ferieturister beror på etableringen af en ny lufthavn i Tasiilaq med ibrugtagning i 2018 og eksemplificeres ud fra Rambølls estimater for udviklingen af ferieturister i scenarie 2 med udvidelse i Nuuk og Ilulissat på 2.200 meter. Det er dog endnu ikke analyseret, hvor stor en prisreduktion der vil være mulig ved en ny lufthavn i Tasiilaq og den deraf mulige effekt på antallet af turister.

en landingsbane på 1.499 meter i Tasiilaq. Her vil der være muligt for turister samt rejsende med endestation i Tasiilaq at reducere en del af omkostningerne, der på nuværende tidspunkt går til beflyvningen med en Bell 212 helikopter mellem Kulusuk og Tasiilaq.

Konklusion

Det er vigtigt, at der i fremtidige servicekontrakter for regionale trafikoperatører indarbejdes synergieffekter med andre infrastrukturprojekter, og i særlig grad, faktorer, der kan udløse en øget vækst i turismen. Skal turisme spille en større rolle på landsplan og dermed i de mindre byer og bygder, er det nødvendigt med en regional trafikstruktur, der tager højde for sæsonbetingede udsving i efterspørgslen. Således kan langvarige servicekontrakter underminere de potentielle afledte samfundsøkonomiske effekter ved en øget turisme, som kan skabe et højere indtægtsgrundlag i den regionale trafik.

Anbefaling 4

Servicekontrakter for trafikbetjening af ikke-kommercielle ruter indgås i god tid med hensyntagen til lokalbefolkningens, turismebranchens og øvrige behov.





5.7 Lufthavnsafgifterne krydssubsidieres til ulempe for udenrigs- og charterfly

Foruden infrastrukturen så spiller den nuværende afgiftsstruktur ligeledes en væsentlig rolle for prisniveauet på kommende flybilletter og dermed udviklingen af turismen i Grønland. Den nuværende afgiftsstruktur på lufthavnsafgifter for fastvingede fly består primært af tre forskellige dele: start-, passager-, og security-takster.

Yderligere pålægges der åbningsafgift for flyvninger uden for lufthavnens normale åbningstider, og der differentieres mellem indenrigs- og udenrigsflyvning, rute- og non-ruteflyvninger samt sommer- og vinterflyvning. Dette betyder en relativt kompliceret og svært gennem-

skuelig afgiftsstruktur, der næppe er hensigtsmæssig ud fra et ønske om at udvikle turismen.

Den nuværende afgiftsstruktur indeholder en høj grad af krydssubsidiering, hvor midler flyttes fra overskudsgivende aktiviteter og områder til underskudsgivende. Således udgjorde indtægter fra afgifterne 196,3 mio. DKK og udgjorde dermed over halvdelen af Mittarfeqarfiits indtægter på i alt 357,9 mio. DKK i 2013 og 354,5 mio DKK i 2014. Krydssubsidieringen indeholder en geografisk krydssubsidiering, der sikrer ens-pris for lufthavnstaksterne i hele landet uafhængig af omkostningerne. Derudover er der også en aktivitetsbaseret



krydssubsidiering, hvor lufthavnstaksterne medfinansierer tab på de underskudsgivende ikke-luftfartsrelaterede ydelser, som eksempelvis hoteldrift. Den samlede struktur i de nuværende afgifter betyder bl.a., at udenrigsflyvning og non-rute (charter) flyvning betaler mere end indenrigsflyvning, og at sommerflyvning betaler mere end vinterflyvning.

For at styrke den grønlandske konkurrenceevne yderligere vil der i perioden 2016-2020 være fokus på yderligere lempelser i takstniveauet i de grønlandske lufthavne. Den primære indtægt for Mittarfeqarfiit er lufthavnsafgifterne. En ændring af takstniveau og struktur vil således skulle kombineres med en model, som fortsat sikrer Mittarfeqarfiits drift.

Konklusion

For at styrke den grønlandske konkurrenceevne og dermed udviklingspotentialet i turismen yderligere, vil der i perioden 2016-2020 være fokus på yderligere lempelser i takstniveauet i de grønlandske lufthavne.

Anbefaling 5

Afgifterne for udenrigs- og charterflyvninger skal reduceres bl.a. gennem en mere kosttætte afgiftsbelægning af de lufthavne, der er indfaldsporte for turismen. Det anbefales, at der til dette formål laves en grundig analyse af krydssubsidieringen mellem forskellige trafikanlæg.



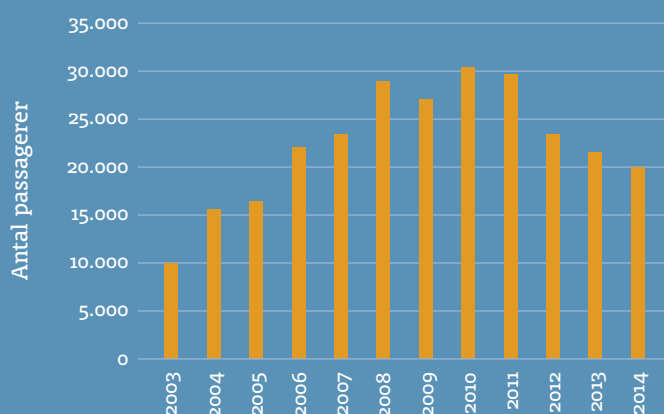
5.8 Hvordan skabes bedre landgangsforhold for krydstogtskibe?

Antallet af krydstogtturister i Grønland toppede i perioden 2008-2010 med over 30.000 passagerer, dog er tallet sidenhen faldet til ca. 20.000 passagerer i 2014. Til sammenligning har Island oplevet en stor stigning i antallet af krydstogtpassagerer i samme periode. Faldet i Grønland skyldes en række faktorer, heriblandt høje afgifter ved anløb, usikkerhed omkring nye regler for sejlads i grønlandske farvande og utilstrækkelige landgangs- og anløbsforhold i havnene.

Disse faktorer ses i sammenhæng med den strukturelle udvikling i krydstogtbranchen i form af nye sammensætninger af skibstyper og en øget konkurrence om kunderne. De mellemstore skibe (500-1200 passagerer) har været under pres fra både de store ressortskibe (2500+ passagerer) med mange tilbud ombord og lave omkostninger pr. passager, og de små

Figur 9: Krydstogtpassagerer i Grønland 2003-2014

Kilde: Grønlands Statistik



ekspeditionsskibe (<500 passagerer), der tilbyder et højt serviceniveau og fleksibilitet. Det samme mønster kan ses i Grønland i de seneste år, hvor antallet af mellemstore skibe har været faldende til fordel for de mindre ekspeditionsskibe.

Krydstogtafgifter

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel udarbejdede i efteråret 2013 en benchmarkanalyse af det grønlandske afgiftsniveau på krydstogtskibe og fly sammenlignet med Island og Svalbard. Analysen viste på alle områder, at det grønlandske afgiftsniveau ikke var konkurrencedygtigt.

Inatsisartut vedtog på FM2015 en omlægning af krydstogtpassagerafgifterne, der betyder en betydelig sænkning af afgifterne. Med denne afgiftsnedsættelse anses afgifterne på krydstogtskibe at være på et fornuftigt, konkurrencedygtigt niveau. Fokus vil fremadrettet være på at markedsføre afgiftsnedsættelsen således, at rederierne kan tage det med i deres planlægning. Meldinger fra branchen er, at de reducerede krydstogtafgifter er blevet positivt modtaget, og der forventes en stigning i antallet af krydstogtturister. En positiv udvikling vil desuden være afhængig af en fokuseret markedsføring og stabile rammevilkår for aktørerne, herunder de vilkår der sættes for sejladsen fra de statslige søfartsmyndigheder.

Havne- og landgangsforhold

Naalakkersuisut vil i Finansloven for 2016 og budgetoverslagsårene sikre en strategisk udbygning og forbedring af landgangs- og anløbsforholdene i de grønlandske havne. Erfaringerne fra Sisimiut viser, at forbedrede landgangsfaciliteter vil sikre mere effektiv landsætning for krydstogtrederierne og derigennem en forøget komfort for passagererne, der vil være med til at øge andelen af passagerer på de enkelte skibe, som vælger at gå i land. Flere passagerer i byer og bygderne vil være med til at øge omsætningen og sikre arbejdspladser i turismeerhvervet.

Generelt foregår langt de fleste landgange med tenderbåde eller zodiacs enten til pontonbroer, klipper eller strande. Mange anløbssteder har pontonbroer, der er nedslidte og underdimensionerede i forhold til trafikmængden ved krydstogtanløb. I de større byer som Qaqortoq og Ilulissat foregår landgangen ved underdimensionerede pontonbroer. Det skaber køer

og forsinkelser med mindre tid på land til følge. Denne flaskehals-problematik er en væsentlig faktor for, hvor mange gæster der vælger at gå i land og har dermed en direkte indvirkning på mulighederne for lokal fortjeneste. Forbedringerne af landgangsforholdene er derfor et kerneområde i infrastrukturudviklingen, der vil have direkte konsekvenser for turismeindtjeningen.

Langsigtet investeringsplan

For at sikre en koordineret indsats omkring udviklingen af krydstogtfaciliteter de kommende år, er det essentielt at lave en langsigtet investeringsplan på området. Der vil i den kommende 5-årige periode ske en væsentlig forbedring af anløbsfaciliteterne for krydstogtpassagerer.

Tabel 7: Prioriterede havneanlægsprojekter for krydstogtturismen

Anlægsprojekter 2016-2020	DKK
Ny havn i Kangerlussuaq – afhængig af det fremtidige trafikbehov	Minimum 50 mio.
Nyt anlæg i Ilulissat	5.0 mio.
Mindre anlægsopgaver i andre havne	8.7 mio.
Samlet (minimum)	63.7 mio.

Landgangs- og anløbsfaciliteterne i Grønlands havne er ofte utilstrækkelige til at håndtere krydstogtgæster på forsvarlig og komfortabel vis. Forbedring vil sikre mere effektiv landsætning for krydstogtrederierne og gøre anløb mere attraktive.



Kort 4: Behov for forbedringer af havneinfrastrukturen for krydstogtturismen

Kilde: Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel er baseret på baggrund af Orbicons analyse af havneinfrastrukturen med turismeformål i 2015.



Især er forholdene i Kangerlussuaq, hvor der sker udskiftning af passagerer i et vist omfang, utilfredsstillende. Ligeledes er der behov for forbedrede landgangsforhold i Ilulissat og Qaqortoq, hvor havneforholdene er en flaskehals i forhold til landsætning af krydstogtpassagerer.

Det anbefales, at de kortlagte forbedringer foretages i strategiperioden. De samlede turistrelaterede anlægsomkostninger er anslået til at udgøre 63,7 mio. kr. for perioden 2016-2020 (dog som nævnt afhængig af de beslutninger, som træffes om Kangerlussuaqs fremtid).

Konklusion

En forbedring af landgangsfaciliteter i tilgift til nedsættelsen af krydstogtpassagerafgiften vil styrke Grønlands konkurrencedygtighed og dermed tiltrække flere krydstogtturister. Den lokale indtjening på krydstogtturisterne vil samtidig blive forbedret.

Grønland vil opnå en vækst til 28.500 krydstogtturister i 2020, såfremt Grønland følger den globale trend. Stigningen på ca. 8.500 krydstogtturister kan medføre en meromsætning i samfundet på 18,5 mio. DKK og en deraf følgende merbeskæftigelse på 33 årsværk

Anbefaling 6

Landgangsforholdene for krydstogtskibe skal forbedres i en række byer og bygder

5.9 Anbefalinger for at øge antallet af turister

Konkluderende for kapitel 5 anbefales følgende tiltag:

1. Udvidelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat til internationale landingsbaner på min. 2.200 meter.
2. Etablering af nordatlantisk landingsbane i Tasiilaq på min. 1.499 meter.
3. Etablering af forbedret beflyvningskapacitet i Sydgrønland med nordatlantisk bane i Qaqortoq og forbedring af den interne trafik i regionen.
4. Servicekontrakter for trafikbetjening af ikke-kommercielle ruter indgås i god tid med hensyntagen til såvel lokalbefolkningen som turismebranchens ønsker.
5. Afgifterne for udenrigs- og charterflyvninger skal reduceres bl.a. gennem en mere kostægte afgiftsbelægning af de lufthavne, der er indfaldsporte for turismen. Det anbefales, at der til dette formål laves en grundig analyse af krydssubsidieringen mellem forskellige trafik anlæg.
6. Landgangsforholdene for krydstogtskibe skal forbedres i en række byer og bygder.



6. Hvordan sikres private investeringer i turismen?

6.1 Hvordan kan kommunerne sikre private investeringer i turismen?

Naalakkersuisuts overordnede målsætning med udstedelsen af koncessioner til turismeformål er at understøtte den private investeringslyst i turismen. Samtidig ønsker Naalakkersuisut at bane vejen for, at den fastboende del af befolkningen får bedre mulighed for at kunne deltage i turismen, for derigennem at sikre at den fastboende del af befolkningen ligeledes får større økonomisk udbytte af turismeerhvervet.

En koncession til et område kan give investoren den fornødne sikkerhed for investeringen i for eksempel hytter eller hoteller. Sådanne investeringer vil være med til at udvikle og løfte turismeerhvervet og skabe arbejdspladser, og sikrer samtidigt kvalitetsoplevelser for turisterne.

For at sikre en langsigtet investeringshorisont er det essentielt, at der bliver udarbejdet kommunale/regionale helhedsplaner, som belyser den ønskede turismeudvikling. Det vil således give aktørerne mulighed for bedre at tilrettelægge deres produkter og vurdere fremtidige investeringsbehov.

En koncession til turisme giver eneret til, mod betaling, at levere et eller flere turistprodukter inden for et afgrænset område. Det kan f.eks. være retten til at sælge og udbyde trofæjagt, fiskeri eller andre aktiviteter til turister. Eneretten til at drive turistaktiviteter i et område er et stort samfundsmæssigt gode, hvorfor det kræver et offentligt udbud, så alle får mulighed for at byde ind.

Lokal forankring

Et væsentligt kriterium når Naalakkersuisut skal meddele turismekoncessioner vil være, hvorledes man kan inddrage den fastboende del af befolkningen i turistaktiviteterne. Ansøgere til turismekoncessioner vil således skulle redegøre for, hvorledes ansøger vil skabe lokale arbejdspladser herunder lokalt ansat ledelse og medarbejdere, lokale guider og øvrigt servicepersona-

le. Desuden vil Naalakkersuisut lægge vægt på ansøgers villighed og evne til at anvende lokale leverandører ved entrepriser, leverancer og tjenesteydelser ved udførelse af transport og øvrig logistik, forplejning og overnatning m.m. Videre vil Naalakkersuisut lægge vægt på ansøgers villighed til at indgå i samarbejde og joint venture aftaler med lokale/grønlandske virksomheder og personer for at sikre lokale arbejdspladser

Det er langt fra hensigten, at al turismeaktivitet skal koncessioneres. Meddelelse af koncession er hensigtsmæssig i områder med mange ens turismeaktiviteter, der hver især skal have mulighed for at udvikle sig. For eksempel i områder med mange trofæjagtaktører kan det være hensigtsmæssigt at opdele området således, at den enkelte aktør kan udvikle sit produkt i fred.

I Grønland er der næsten uanede muligheder for at bruge naturområder til udvikling af turismeoplevelser. Dog er der i hver region områder med særlige turismepotentialer af national betydning. Her vil det være hensigtsmæssigt, at der laves en overordnet plan i samarbejde mellem den respektive kommune og Naalakkersuisut for at sikre bedst mulig udnyttelse af potentialet.

Koncession kan bruges til at styre turismeudviklingen af et bestemt område i en bestemt retning. Et særligt naturskønt område med forholdsvis nem adgang ville måske være særdeles velegnet til etablering af et vildmarkshotel af høj standard, med et højt serviceniveau og deraf følgende arbejdspladser. For at sikre at det netop er denne aktivitet, der tiltrækkes, kræver det, at området i en kommuneplan eller sektorplan er udlagt til dette formål. Med en målrettet plan for turismeudviklingen af disse særlige områder vil det være muligt med en målrettet indsats i forhold til tiltrækning af investorer.

I nærværende sektorplansperiode er det en målsætning, at Naalakkersuisut i samarbejde med kommunerne og Visit Greenland udarbejder udviklingsplaner og investeringsprospekter for følgende område:



Kommune Kujalleq

Kommunen har store attraktioner i form af helt særlige naturområder som de varme kilder ved Uunartoq, Tasermiutfjorden, gletcherne i Bredefjord og området ved Prins Christians Sund. Mulighederne for turismeoplevelser spænder vidt fra klatring i verdensklasse i Tasermiut, til havkajak på fjordene og lystfiskeri i ørredelvene i kommunen. Dertil kommer mulighed for ferie på fåreholderstederne og gode muligheder for vandreturisme. Udover disse naturoplevelser er der vigtige historiske mindesmærker i området, som søges optaget på UNESCOs Verdensarvsliste. Her drejer det sig om en del af de mange områder med kulturminde fra både nordbo og inuit tiden i Qassiarsuk, Igaliku, Sissarluttoq osv. Også området ved Alluitsøq/Lichtenau er af særlig national værdi i forhold til turismeudvikling – med hele kulturhistorien om Herrnhuttermissionen og de historiske bygninger på stedet.

Qeqqata Kommunia

I Qeqqata Kommunia er der rig mulighed for naturoplevelser i form af trofæjagt, sportsfiskeri og skisport (mountainskiing i forskellige former). Det helt unikke er blandt andet, at der kun ved Kangerlussuaq kan laves køreturisme ind til indlandsisen. Det gør adgangen til

forskellige former for oplevelser ved og på isen meget lettere end alle andre steder i landet.

Naturområder af særlig national værdi er i Qeqqata Kommunia f.eks. Paradisdalen, Evighedsfjorden samt Langsøen, Israndsøen og vandsøen ved Kangerlussuaq. Derudover er der områder af stor kulturhistorisk værdi med kulturminde fra 4.000 års bosættelser i området. Et område nord for Sønder Strømfjord søges optaget på UNESCOs Verdensarvsliste. Planerne om et kommende ATV-spor mellem Kangerlussuaq og Sisimiut vil åbne for nye muligheder for udviklingen af turisme langs den populære vandrørte Arctic Circle Trail.

Qaasuitsup Kommunia

I Qaasuitsup Kommunias udstrakte geografiske område er der store potentialer. Dog er det indtil videre i Diskobugten langt den største del af turisterne kommer. Dette skyldes den nuværende infrastruktur med beflyvning enten via Kangerlussuaq eller direkte fra Island til Ilulissat med små maskiner.

UNESCO-området ved Isfjorden er nu verdenskendt og regionens helt store attraktion, hvor der udbydes forskellige muligheder for oplevelser i form af sejlads,



helikopterture, flightseeing, vandringer osv. Mange aktører med base i Ilulissat udbyder forskellige ture til Isfjorden – og det vil ikke her være hensigtsmæssigt med koncessioner.

Naturområder af særlig national værdi er f.eks. Egi-gletcheren, hvor der i området allerede er etableret eksklusive overnatningstilbud, og der er potentiale for en nænsom udbygning af området. Lyngmarksbræen på Diskøen er det eneste sted, hvor der kan tilbydes hundslædeturisme om sommeren – et unikt produkt der har potentiale for vækst.

Kommuneqarfik Sermersooq

Østgrønland er med den store nationalpark i nordøst en helt unik oplevelse for naturelskere. Der er allerede mange aktiviteter i forbindelse med forskningsekspeditioner i nationalparken, ekspeditions krydstogter og råstofaktiviteter. Der kan desuden etableres aktiviteter i Ittoqqortoormiit med fokus på turismeoplevelser i nationalparken.

Turismen i Østgrønland koncentrerer sig i dag primært omkring Tasiilaq og Kulusuk som følge af flyforbindelsen til Island. Der er allerede etableret adventure camp

i området, ligesom der udbydes eksklusive heliskiing-produkter. Distriktet er således et godt eksempel på, at vækst i turismen og udviklingen af produkter går hånd i hånd. Der er fortsat et uudnyttet potentiale for udvikling af turismen i området.

I hovedstadsområdet omkring Nuuk er der stor aktivitet i fjordene, der bruges flittigt af byens indbyggere og besøgende. Der er masser af sejlads om sommeren, både med private både og med turoperatører. Der er en livlig fritidsjagt og masser af privat lystfiskeri. Koncessioner i området kan bruges som et værktøj til at sikre sameksistens og til at styre de mange forskellige interesser, der er mellem erhvervsfangere, fritidsfangere og turister.

Samtidig byder hovedstadsområdet på muligheden for en række kulturelle tilbud i form af kulturelle institutioner som f.eks. Nationalmuseet, Nuuk Kunstmuseum og Nationalteatret i kombination med ovenstående aktiviteter under brandet Colourful Nuuk. Undersøgelser viser, at der helt generelt er stor interesse for at besøge Nuuk – ganske som det er kendt fra andre lande, at hovedstaden udgør en særlig attraktion for besøgende.

Anbefalinger 7 + 8

7. Der udarbejdes kommunale/regionale helhedsplaner for udviklingen af turismen i alle kommuner.
8. Der udlægges områder og gennemføres udbud til turismekoncessioner i alle kommuner.





6.2 Kan hotelbranchen efterkomme efterspørgslen?

Et af de områder, som bliver påvirket af vækst i turismen, er hotelbranchen. Hotelbranchen skal i denne sammenhæng forstås bredt som de muligheder, turister har for at overnatte. En omlægning af lufthavnsstrukturen for at skabe væsentlig vækst må nødvendigvis følges op af en udvidelse af overnatningskapaciteten.

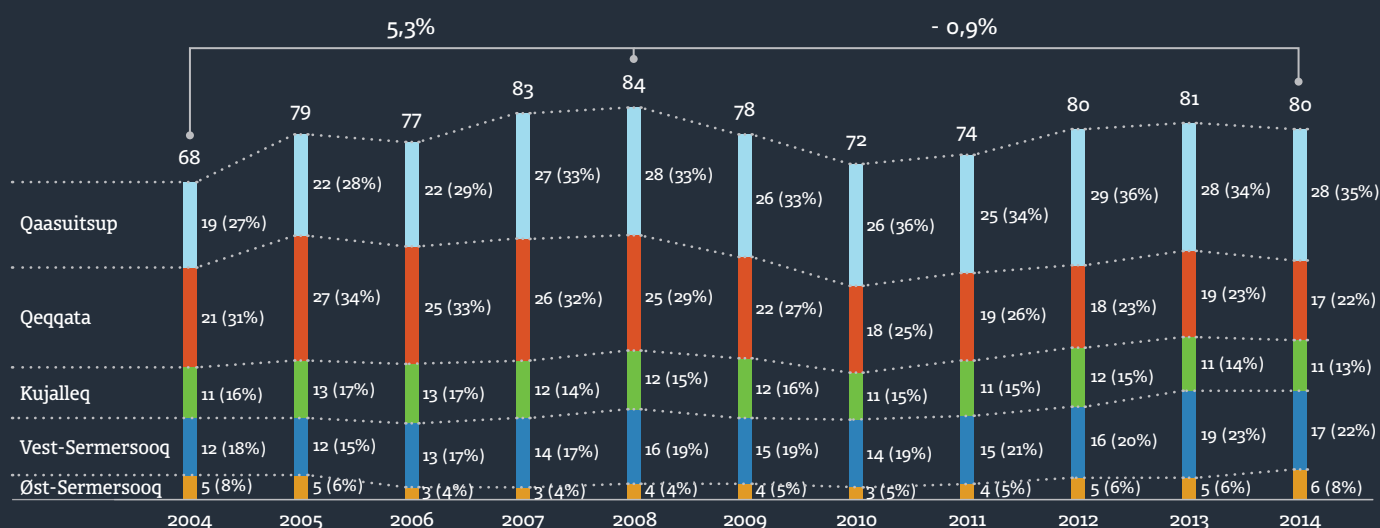
Antallet af hotelovernatninger i Grønland er faldet med 10 pct. siden finanskrisen i 2008, men har været konstant siden 2010. Det er særligt i antallet af perso-

ner fra Danmark, at man har oplevet en tilbagegang med ca. 30 pct. Ser man på de samlede overnatninger og gæster, der ikke kommer fra Grønland og Danmark, viser det en støt fremgang.

Fordelingerne mellem regionerne i antallet af hotelgæster har forandret sig siden 2004, idet Qaasuitsup nu har flere overnatninger end Qeqqata, og Vest-Sermersooq har over de senere år fået en større andel, som kan ses i figur 10.

Figur 10: Antal hotelgæster i Grønland pr. region, 2004-2014, i tusinde gæster

Kilde: Rambøll 2015, Grønlands Statistik.

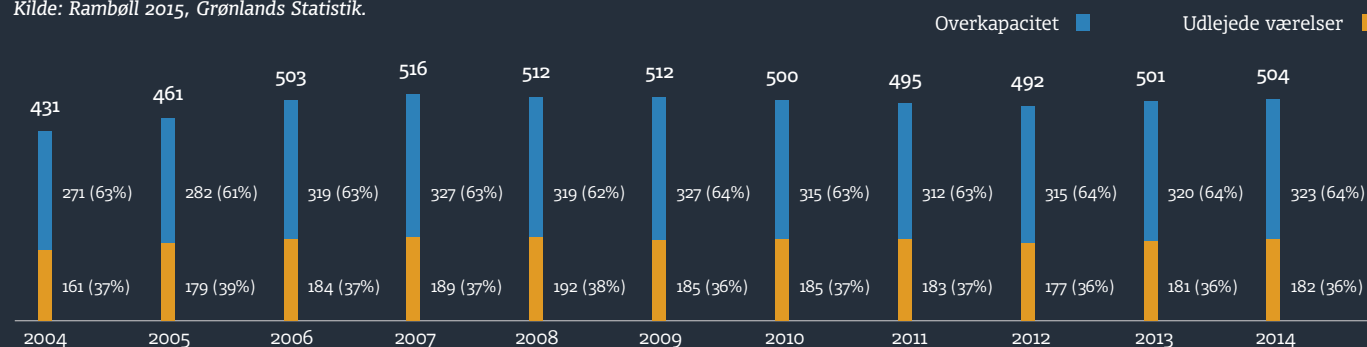


Den samlede opgørelse af den landsdækkende kapacitet og belægningsgrad i figur 11 viser, at der er en stor overkapacitet. Dette hænger bl.a. sammen

med sæsonfordelingen, som i perioder medfører lav belægning.

Figur 11: Samlet antal hotelværelser og belægningsgrad i Grønland, 2004-2014, tusinde værelser

Kilde: Rambøll 2015, Grønlands Statistik.



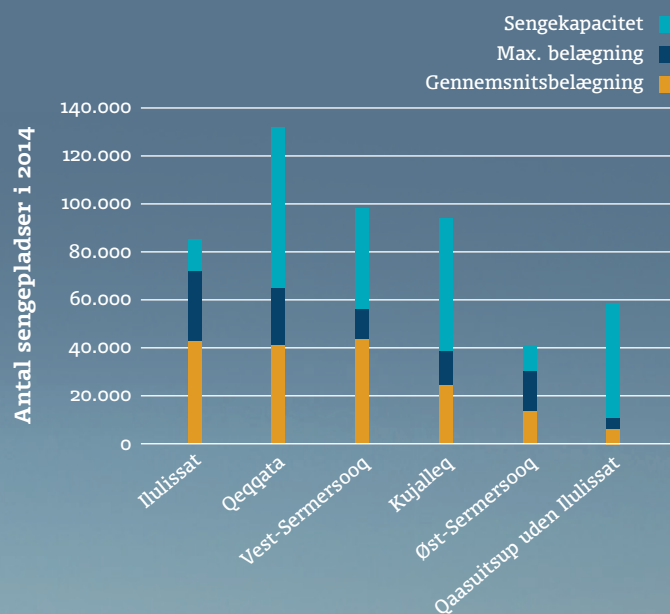
Ilulissat har således en årlig sengekapacitet på 84.424 med en gennemsnitlig belægning på 50 pct. og når helt op på 84,4 pct. i juli måned i 2014. Qeqqata, Kujalleq, Øst-Sermersooq og Qaasuitsup uden Ilulissat har en gennemsnitlig belægning på under 33 pct. og har generelt en overkapacitet også i højsæsonen, med undtagelse af Øst-Sermersooq. En ændret lufthavnsstruktur

vil have en effekt på branchen, dog vurderes det på baggrund af de seneste års udvikling, at branchen selv er i stand til at foretage de nødvendige investeringer for at efterkomme en øget efterspørgsel. Det har udviklingen i Ilulissat tydeligt vist. Generelt viser statistikken, at der stadig er en stor overkapacitet, der vil kunne modtage et øget antal turister.



Figur 12: Årlig hotelkapacitet og belægningsfordeling mellem høj- og lavsæson, 2014

Kilde: Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel.
Data: Grønlands Statistik



Anbefaling 9

Der skal i de kommunale helhedsplaner udlægges arealer og byggemodnes til hotelbyggeri







6.3 Visitorcentre – et centralt element i udbygning af oplevelsestilbuddene

På attraktive turistdestinationer er der en række forudsætninger for succes. Let tilgængelighed, gode overnatningsfaciliteter, madoplevelser og ikke mindst tilbud om aktiviteter og oplevelser på destinationen.

Grønland har uendeligt mange naturoplevelser at byde på – men der mangler oplevelsescentre, der formidler natur- og kulturarven på en tidssvarende måde – som det er set på internationale destinationer som for eksempel Bræmuseet i Fjærdal i Norge og Stonehenge i England.

Bræmuseet i Fjærdal åbnede i 1991, og har årligt over 60.000 gæster, med en sæson fra april til oktober⁵. Entréprisen er NOK 140 for en voksen, særlige rabatter til familier, børn, studerende og grupper. Med en gennemsnitlig entrépris på fx 85 NOK per gæst er der således en årlig omsætning på entréindtægterne på 5,1 mio. NOK.

Ved Stonehenge åbnede et nyt meget stort visitorcenter i december 2013, en investering på 2,7 mia. DKK. I 2014 – det første år efter åbningen – steg besøgstallet ved attraktionen med 8 pct. til 1,3 mio. besøgende⁶. Entréprisen er DKK 145 for en voksen, særlige rabatter til børn, familier og grupper. Med en gennemsnitlig entrépris

på 100 DKK er der tale om en årsomsætning alene på entréindtægterne på over 130 millioner DKK.

Visitorcentrene er for turisten således en optimering af turistoplevelsen med en spændende formidling af baggrundsviden om seværdighederne, mulighed for en madoplevelse med lokale råvarer samt indkøb af både souvenir, kunsthåndværk og bøger. Og for lokalsamfundet er et visitorcenter en jobskabende aktivitet, der sikrer lokal omsætning og aktiviteter.

Et visitorcenter har således flere funktioner. Den helt grundlæggende forskel mellem lokalmuseerne og visitorcentrenes roller og opgaver er, at de sidstnævnte har et rent kommercielt sigte, mens museerne har både forsknings, undervisnings, og registreringsforpligtelser. Museernes drift er derfor forankret i kulturforvaltningen, og de forskningsmæssige indsatser koordineres med Nationalmuseet, hvorimod visitorcentrenes drift forankres i en organisation under Naalakkersuisoq med ansvar for turisme. En samlet driftsenhed vil sikre et kontinuerlig koncept og forretningsudvikling, og derudover sikre synergi på de administrative opgaver.

De kommercielle delelementer i visitorcentrene kan udliciteres til privat drift f.eks. café, restaurant og

⁵ Kilde: Visit Norway

⁶ Kilde: Association of Leading Visitors Attractions

souvenirbutik. Med forankringen i en overordnet organisation sikrer det, at der ikke sker en udvanding af koncept og kvalitet, da eventuelle private aktører vil forpligte sig til et forudbestemt serviceniveau som en del af vilkårene i licitationsaftalen.

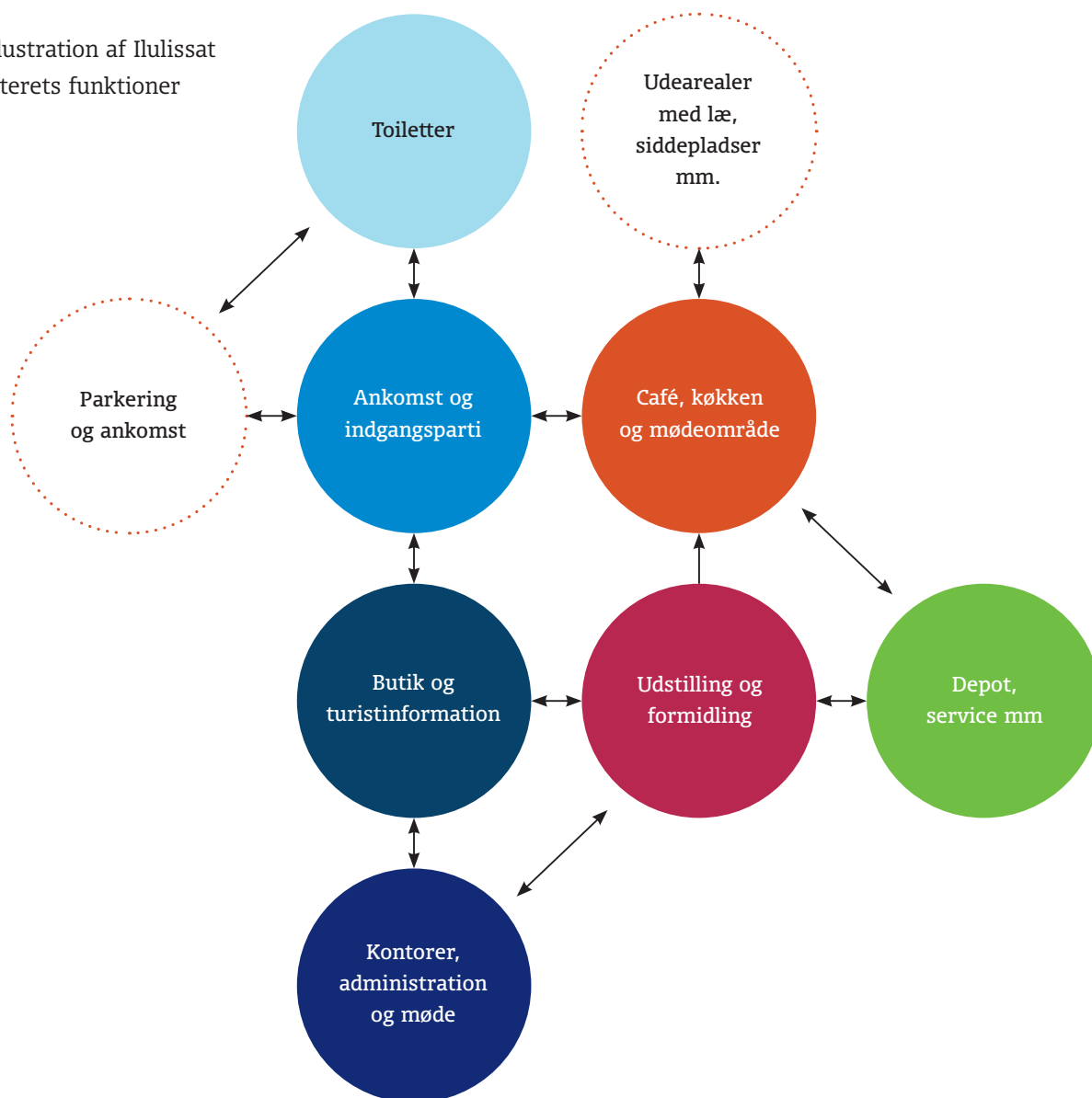
I Kommune Kujalleq og Qeqqata Kommunia arbejdes der på optagelse på UNESCOs verdensarvsliste. Hvis dette lykkes, vil et visitorcenter disse steder indgå som en naturlig del af oplevelsen, udviklingen og forvaltningen af verdensarvsområdet.

Isfjordscenter i Ilulissat

Med partnerskabsaftalen mellem Realdania, Qaasuitsup Kommunia og Naalakkersuisut om etablering af et Isfjordscenter ved UNESCOs Verdensarvsområde i Ilulissat - er der således skabt den første model for etablering af lignende regionale centre i landets andre kommuner.

Markedsgrundlaget er på over 35.000 besøgende årligt med en stigende tendens. Der forventes årligt 17-24.000 besøgende i centret.

Figur 13: Illustration af Ilulissat Isfjordscenterets funktioner



Isfjordscenterets funktioner og størrelse

- I alt brutto 800 m².
- En udstilling
- Cafe og butik
- Turistinformation
- Guideservice
- Isfjordskontor (UNESCO kontor)
- Fleksible mødefaciliteter
- Formidling i landskabet
- Tilgængelighed i landskabet

Tabel 8: Isfjordscenterets Budget

Anlægsomkostninger, 800 kvm	52.000.000 DKK
Bygherrerreserve	10.000.000 DKK
Udstilling og formidlingskoncept	10.500.000 DKK
Byggemodning og forsyning	15.000.000 DKK
Projektudvikling – anlægsorganisation og konkurrence	16.500.000 DKK
Forbindelse til byen	2.000.000 DKK
Formidling og tilgængelighed i landskabet	2.000.000 DKK
Total	108.000.000 DKK

Kort 5: Visioner for regionale visitorcentre

Ilulissat Isfjordscenter

Med partnerskabsaftalen mellem Realdania, Qaasuitsup Kommunia og Naalakkersuisut om etablering af et Isfjordscenter ved UNESCOs verdensarvsområde i Ilulissat – er der således skabt den første model for etablering af lignende regionale centre i landets andre kommuner.

Qeqqata

Med afsæt i det ønskede UNESCO verdensarvsområde etableres en udstilling herom. Et visitorcenter kunne også tage afsæt i formidling af forskning fra stationerne på indlandsisen – samt andre typer forskning i landet – f.eks. omkring biologiske ressourcer.

Nuuk

Som hjemsted for landets naturforvaltningsorganer (Naturinstitutet, Klimauniversitetet, Selvstyrets geologiske survey), vil et visitorcenter med fokus på Grønlands naturhistorie være et naturligt supplement og give mulighed for en bred formidling af landets ressourcforvaltning.

Tunu

Visitorcenter med formidling af fangererhvervet før og nu. Om Østgrønlands helt særlige kulturhistorie, Sirius patruljen og nationalparken.

Kujalleq

Sydgrønlands helt særlige kulturhistorie med landbrug gennem tusind år fra nordboerne til nutidens fåreholdere, er grundlaget for ansøgningen om optagelse på UNESCOs verdensarvsliste.





Finansiering og økonomi

Det helt centrale i etableringen af visitorcentre er, at det forudsættes delvist finansieret af offentlige og private midler – jf. modellen for Isfjordscenteret i Ilulissat. Der vil i starten være brug for en servicekontrakt til sikring af driften, men målet er, at centrene skal blive kommercielt bæredygtige.

Der er i Naalakkersuisuts finanslov for 2016 og overslagsårene afsat midler til udarbejdelse af prospekter, til projektering og til anlæggelse af visitorcentre. Det er målet i strategiperioden, at der årligt udarbejdes ét prospekt, således at der løbende er en række projekter i forskellige stadier.

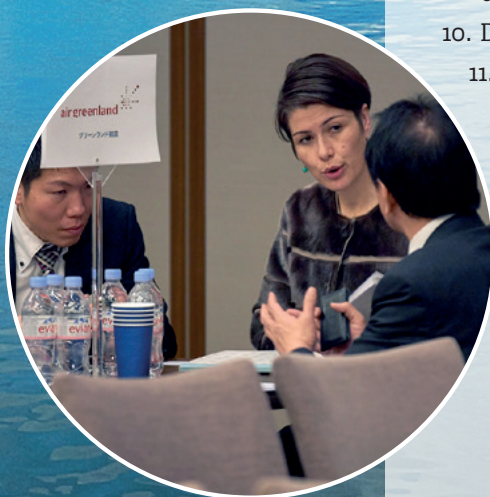
Anbefalinger 10 + 11

10. Der projekteres 5 visitorcentre i strategiperioden.
11. Der afsættes midler på finansloven til projektering af visitorcentre. Projekterne markedsføres med henblik på ekstern medfinansiering via internationale fonde.

6.4 anbefalinger med henblik på at øge private investeringer i turismen

Konkluderende for kapitel 6 anbefales følgende tiltag:

7. Der udarbejdes kommunale/regionale helhedsplaner for udviklingen af turismen i alle kommuner.
8. Der udlægges områder og gennemføres udbud til turismekoncessioner i alle kommuner.
9. Der skal i de kommunale helhedsplaner udlægges arealer og byggemodnes til hotelbyggeri.
10. Der projekteres 5 visitorcentre i strategiperioden.
11. Der afsættes midler på finansloven til projektering af visitorcentre. Projekterne markedsføres med henblik på ekstern medfinansiering via internationale fonde.



7. Hvordan understøtter det offentlige turismeudviklingen i øvrigt?

7.1 Uddannelse

For at opnå den fulde samfundsmæssige gevinst af øget turisttilstrømning til Grønland er det vigtigt fortsat at uddanne den grønlandske befolkning i alle nødvendige jobkategorier. Den forventede øgede beskæftigelse i turismeerhvervet som følge af en øget turisttilstrømning skal gennem uddannelses- og efteruddannelsesaktiviteter så vidt muligt baseres på lokal arbejdskraft.

Arbejdet indenfor turismebranchen forudsætter kendskab til fremmedsprog såsom engelsk. Derudover er forståelsen for andre kulturer essentielt. Det er derfor vigtigt, at folkeskolens rolle i at fremme børns evner i at kunne mestre fremmedsprog styrkes, så man i fremtiden kan have personale, som er flersproget på alle serviceområder.

Udfordringerne ved at tiltrække og fastholde arbejdskraft i turismebranchen er, at branchen er kendetegnet ved sæsonansættelser med en kort meget arbejdsintensiv periode. Vækst i turismen og længere sæson vil bidrage til at øge attraktiviteten ved at arbejde inden for branchen.

De nuværende jobs som fortrinsvis besættes med lokal arbejdskraft, er helårsstillinger i hotel- og restaurationsbranchen. Dog ses det, at de ufaglærte job f.eks. rengøring i uhensigtsmæssig grad besættes af tilkaldt arbejdskraft.

Videre- og efteruddannelse er i denne forbindelse vigtigt. For at nyttiggøre samfundsgevinsterne fuldt ud er det essentielt at have fokus på samarbejdet med de grønlandske undervisningsinstitutioner, specielt brancheskolerne med turismeuddannelserne og andre uddannelser indenfor de fag, der vedrører turismeerhvervet.

Det er vigtigt, at turismeuddannelserne ved Campus Kujalleq til Serviceøkonom og Arktisk Turistguide har fokus på salg og service, som anvendes bredt i turismebranchen. Dette skal desuden ske med henblik på at styrke iværksætteriet blandt de unge, som tager uddannelserne.

INUILI uddanner kokke og andre til restaurationsbranchen, ligesom man har uddannelsen til receptions- og turismeassistent. Derudover afholdes hygiejnekurser for primærproducenter, så disse kan levere deres fisk og fangst direkte til hoteller og restauranter samt kurser i grønlandske råvarer, der ligeledes kan bruges til at arbejde inden for turismebranchen.

Uddannelse kan også bidrage til en højere grad af professionalisme indenfor de forskellige kunstgenrer, der giver mulighed for at kombinere oplevelser i den unikke grønlandske natur med kulturelle oplevelser.

Endelig er det vigtigt at Sprogskolen styrkes, så der kan tilbydes massiv sproglig opkvalificering som efteruddannelse.

Uddannelserne indenfor turismebranchen skal derfor sammensættes og udvikles i samarbejde mellem de relevante brancheskoler.



Konklusion

Såfremt turismesektoren i lighed med Island skal udvikle sig til en væsentlig sektor i den grønlandske økonomi, og såfremt dette skal ske med en betydelig lokal forankring, anbefales det, at turismeområdet i højere grad prioriteres som et fokusområde inden for alle relevante uddannelser.

Det er ligeledes vigtigt, at der stilles krav til operatørerne i turismeerhvervet om at deltage i inddragelse og opkvalificering af den grønlandske arbejdsstyrke. Det er derfor vigtigt, at der som en del af tildelingskriterierne i forbindelse med turismekoncessioner stilles krav om, at ansøgerne skal beskrive, hvordan de vil inddrage og opkvalificere lokale medarbejdere.

Kurser og opkvalificering i eksempelvis turismeengelsk bør implementeres i de kommunale/regionale helhedsplaner for udviklingen af turismen, idet dette er en forudsætning for, at lokale kan varetage de kommende jobs i turismesektoren på alle niveauer fra ledelse over servicepersonale til guider.

Grønlands mange muligheder for oplevelser i naturen f.eks. i form af kajaksejls, heliskiing, hundeslæde ekspeditioner, klatring etc. stiller høje krav til de guider, der servicerer turisterne. Muligheden for at grønlandske studerende kan deltage på disse stærkt specialiserede guideuddannelser i f.eks. Canada vil muliggøre, at fastboende i højere grad kan påtage sig disse opgaver.

Anbefalinger 12 + 13

12. Kurser og opkvalificering implementeres som en vigtig del af de regionale/kommunale helhedsplaner for udviklingen af turismen.
13. Der skabes adgang for grønlandske studerende på specialiserede guideuddannelser i f.eks. Canada.



7.2 Hvordan sikrer vi forbedrede finansieringsmuligheder til de private?

Som følge af det løbende samarbejde mellem Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel og Erhvervs- og Vækstministeriet i Danmark omkring udvikling af rammer til styrkelse af det kommercielle samarbejde mellem de to dele af riget, er finansieringsmulighederne for erhvervsvirksomheder, herunder virksomheder indenfor turismen i Grønland, blevet forbedrede.

Vækstfonden i Danmark tilbyder nu sine produkter i

Grønland. Af særlig interesse er produktet "Vækstkautation", hvor der er afsat en tabsramme, der kan danne baggrund for udlån fra lokale finansieringsinstitutter til virksomheder i Grønland og på Færøerne.

Med Vækstkautation kautionerer Vækstfonden for op til 75 pct. af et lån til en virksomhed, der ikke kan stille tilstrækkeligt med sikkerhed over for banken eller andre finansieringsinstitutter. Vækstfonden vil i høj grad operere via aftaler med lokale samarbejdspartnere som



Konklusion

De forbedrede finansieringsmuligheder er med til at understøtte private investeringer i hotel- og oplevelseskapacitet. Udnyttet i samspil med mulighederne for at opnå koncessioner på turistområdet kan ordningerne vise sig at være af væsentlig værdi for det grønlandske samfund.

Anbefaling 14

Etablering af forbedrede finansieringsmuligheder for eksempel gennem Naalakkersuisuts erhvervsfremmeordninger og eksterne finansieringsordninger.

7.3 Rammelovgivning

Udviklingen i turismen stiller krav til, at der løbende sker en lignende udvikling og tilpasning af lovgivningen. Erfaringer fra Island har vist, at man her ikke har været på forkant med udviklingen, hvilket har resulteret i udfordringer med at regulere områder med mange turister. Det er derfor vigtigt, at udviklingen i Grønland lærer af disse erfaringer.

I løbet af den seneste strategiperiode er lovgivningen vedrørende koncessioner blevet vedtaget og tilpasset. Ligeledes er der sket en afgiftsnedsættelse for så vidt angår krydstogtafgiften fra en passagerafgift til en tonnageafgift pr. anløb. Arbejdet med at forbedre rammelovgivningen er således allerede i gang.

Ovenfor nævnte eksempler på rammelovgivning anses for at være endeligt på plads. Der er imidlertid en række andre områder, hvor det i fremtiden vil være nødvendigt med yderligere rammelovgivning.

For at muliggøre driften af de kommende visitorcentre vil det være nødvendigt med en konkret lovgivning på området. Der pågår således lovforberedende arbejde med henblik på at fremsætte et lovforslag på EM 2016 vedrørende driften af de kommende visitorcentre.

Der sker i dag ikke en regulering af den turistmæssige adgang til og anvendelse af historiske og kulturelt bevaringsværdige steder som f.eks. Sermermiut-bopladsen i UNESCO-området ved Ilulissat og Hvalsø Kirkeru-

banker, finansieringsinstitutter og private investorer. Et andet resultat er oprettelsen af en særlig arktisk låneramme i regi af Nordisk Investeringsbank.

Arbejdet med at sikre adgang til finansiering gennem Den Europæiske Investeringsbank herunder adgang til de såkaldte EFSI-midler (European Fund for Strategic Investment) fortsætter. Den Europæiske Investeringsbank vil være særlig relevant for større projekter.

Endvidere har Naalakkersuisut på finansloven afsat midler til erhvervsfremmeordninger til iværksættere, der kan modtage økonomisk støtte og rådgivning til udvikling af deres projekter.

in i Sydgrønland. Grønland har ingen lovgivning til at regulere færdslen ved disse særligt attraktive steder. En større tilstrømning af turister vil nødvendiggøre beskyttelse og regulering af disse steder, så Grønland sikrer lokal indtjening og arbejdspladser ved at stille de mange seværdigheder til rådighed for turisterne.

Anbefaling 15

Modernisering af lovgivningen for at forbedre rammevilkårene for udviklingen af turismen, herunder bl.a. lovgivning mhp. mulighed for regulering af den turistmæssige adgang til og anvendelse af historiske sites.

7.4 Visum

Turister fra lande med visumpligt til Danmark har ikke med et visum til Danmark automatisk ret til indrejse i Grønland. Såfremt en turist ønsker at rejse til Grønland via Danmark vil dette kræve et særligt visum til Grønland. Dette fremhæves som en administrativ barriere for nogle af vækstmarkederne i Asien såsom Kina.

Er man som turist ikke opmærksom på dette specielle forhold inden for Rigsfællesskabet, risikerer turister uden visum til Grønland at strande i Danmark eller Island i forbindelse med indrejse til Grønland. Der bør derfor arbejdes på en simplificering af procedurerne for visumansøgning til Grønland. Endvidere bør man undersøge, om det er muligt at etablere fælles turistvisum, der kan gælde for Island og Grønland under ét.

Anbefaling 16

Det anbefales, at det undersøges, om det er muligt at etablere et fælles turistvisum som gælder for Danmark og Grønland under ét.

7.5 Anbefalinger til hvordan det offentlige understøtter turismeudviklingen i øvrigt

12. Kurser og opkvalificering implementeres som en vigtig del af de kommunale/regionale helhedsplaner for udviklingen af turismen.
13. Der skabes adgang for grønlandske studerende på specialiserede guideuddannelser i f.eks. Canada.
14. Etablering af forbedrede finansieringsmuligheder for eksempel gennem Naalakkersuisuts erhvervsfremmeordninger og eksterne finansieringsordninger.
15. Modernisering af lovgivningen for at forbedre rammevilkårene for udviklingen af turismen, herunder bl.a. lovgivning mhp. mulighed for regulering af den turistmæssige adgang til og anvendelse af historiske sites.
16. Det anbefales, at det undersøges, om det er muligt at etablere et fælles turistvisum som gælder for Danmark og Grønland under ét.



8. Hvordan markedsfører vi turismen?

Visit Greenland har de seneste år lagt et stort arbejde i udviklingen af www.greenland.com, og har nu skabt en effektiv og velbesøgt online-plattform. Hjemmesiden har vundet internationale priser, og antallet af besøgende på hjemmesiden er støt stigende. Det store udviklingsarbejde er overstået, og i den kommende strategiperiode vil fokus være på vedligehold af siden.

I disse år oplever Island en overordentlig stor vækst i antallet af turister. Og med de mange direkte ruter fra de grønlandske regioner til Island er det naturligt at fokusere en meget stor del af markedsføringsindsatsen på Island og de markeder, hvorfra Island modtager turister.

Som et led i den nationale turismestrategi vil markedsføringsindsatsen fokusere på at skabe platforme for de private turismeaktører til markedsføring over for potentielle kunder og samarbejdspartnere. En højere grad af koordinering af indsatserne for markedsfremstød på fokusmarkeder vil skabe synergi og endnu større gennemslagskraft. Visit Greenlands opgave på baggrund af aktørernes markedsfokus er at skabe en overordnet plan for markedsføring, således at den offentlige indsats i højere grad understøtter de private aktørers fokusmarkeder. Visit Greenland har ligeledes til opgave at overvåge nye trends i besøgsstrømmene fra de enkelte markeder ved hjælp af statistikindsamling.

8.1 Strategiske partnerskaber

NATA - North Atlantic Tourism Association

Visit Greenland er partner i NATA sammen med Færøerne og Island. NATA afholder årligt Vestnorden Travel Mart – hvert andet år i Island og hver andet år i hhv. Færøerne og Grønland. NATA er finansieret af de tre lande. Vestnorden Travel Mart blev afholdt første gang i 1985 og er nu mødestedet for internationale turoperatører, der arrangerer rejser til de tre lande.

De seneste års vækst i kombinationsturisme Island – Grønland gør det naturligt, at Island som en central facilitator og samarbejdspartner, spiller en stadig større rolle for markedsudviklingen i turismen i Grønland. Der vil således også i strategiperioden fokuseres yderligere på indgåelse af nye strategiske partnerskaber med

islandske turistaktører med henblik på at skabe nye samarbejdsrelationer og udvikle nye turismeprodukter. Konkret vil eksempelvis deltagelse i Icelandairs Mid Atlantic Tradeshows være relevant med henblik på at styrke allerede eksisterende og skabelse af nye strategiske partnerskaber.

8.2 Markedsudvikling

Den markante vækst i turismen i Island og de mange flyforbindelser mellem Island og Grønland har været direkte medvirkende til de seneste års vækst i turismen i Ilulissat. Det er derfor nærliggende at fokusere på at udvikle de markeder, hvorfra Island oplever den største vækst, og gennem partnerskaber med Islandske operatører markedsfører Grønland som kombinationsdestination fra Island.

Fra juli 2014 er alle afrejsende passagerer blevet registreret på bopælsland. Sammen med hotelovernatningsstatistikken giver disse data et godt grundlag for at definere Grønlands primære markeder.

Med de nye statistikværktøjer overvåges nye trends og udviklingstendenser med henblik på målrettet markedsføring i eksisterende markeder og nye vækstmarkeder.

Danmark

Danmark er fortsat det største enkeltmarked med 32 % af det samlede antal flypassagerer, men har over de senere år oplevet en stagnerende udvikling. Indsatsen på det danske marked består primært i at understøtte rejsebureauer med markedsføringsmateriale og data, der kan understøtte deres egen salgsindsats. Målet på det danske marked er at fastholde danske turisters andel af den samlede turisme i et samlet vækstscenarie.

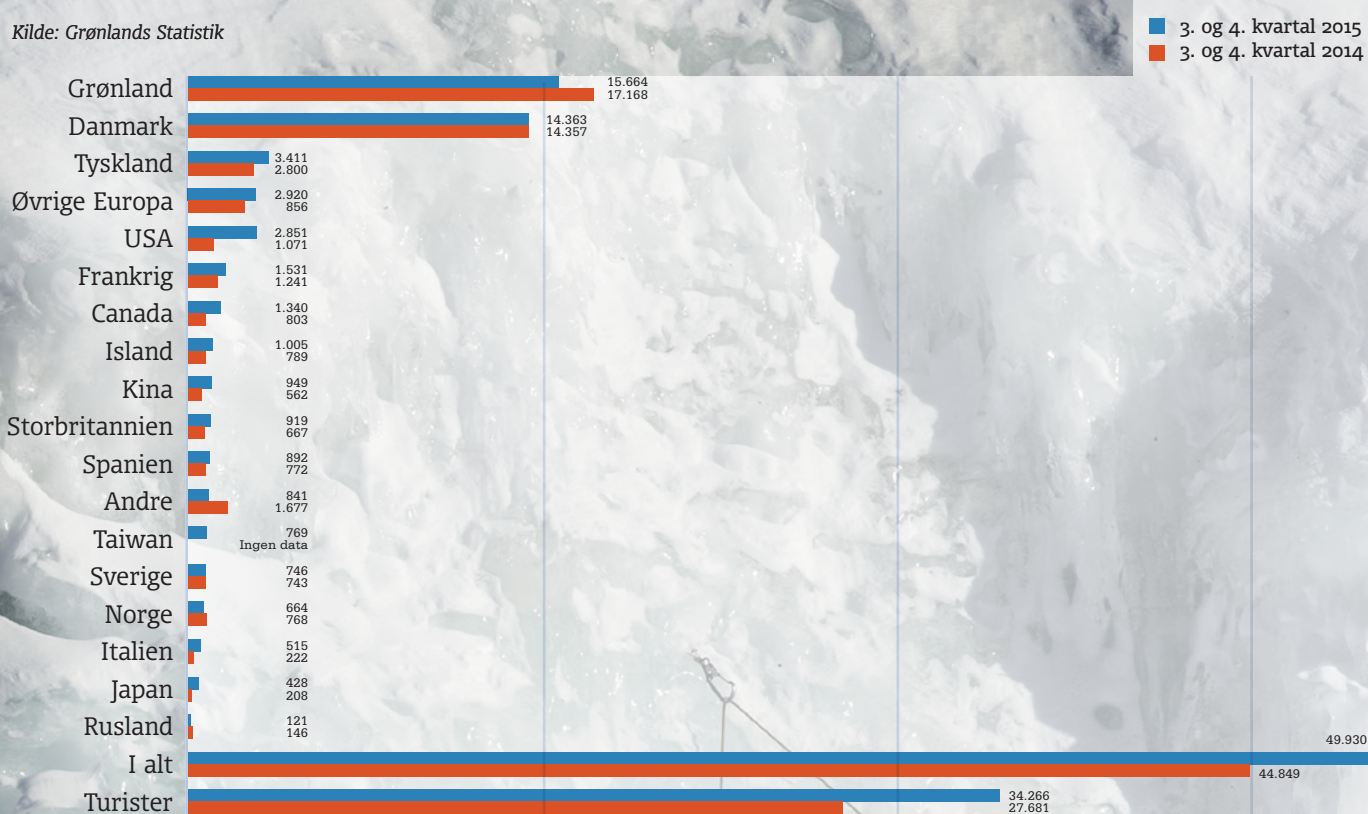
Vækstmålet er 1 % p.a. i strategiperioden.

Samarbejde med Island

Island er ikke et primær marked i sig selv, men en vigtig samarbejdspartner som hub for turister til Grønland via Island eller i kombinationsrejser Island-Grønland. Indsatsen på Island handler derfor om understøttelse af flyruterne mellem Island og Grønland samt etablering af tætte samarbejder med islandske operatører om markedsføringsmaterialer, fælles markedsundersøgelser,

Figur 14: Antal flypassagerer Grønland 3. og 4. kvartal 2014 og 2015

Kilde: Grønlands Statistik



fælles fremstød på udvalgte markeder, sikre etablering af kontakt mellem islandske og grønlandske operatører, presse- og famtrip samarbejde. Gennem NATA (North Atlantic Tourism Association) arbejder Island, Grønland og Færøerne tæt sammen om at understøtte fælles turismeprojekter samt gennemføre markedsundersøgelser på udvalgte markeder.

Nordamerika

USA og Canada udgør samlet et større marked end Tyskland og har vist en meget stor vækst på 124 % fra 2014 (2. halvår 2014 til 2. halvår 2015). Da rejsemarkedet i Nordamerika er meget stort går indsatsen på at kortlægge potentielle og eksisterende udbydere af Grønlandsrejser, gennemføre opsøgende besøg, koble nordamerikanske bureauer med lokale operatører, prioritere nordamerikanske rejsejournalister på pres-

seture, skabe historier om Grønland som destination i amerikanske medier, deltage på relevante messer, workshops samt fælles events med den grønlandske repræsentation og stille markedsføringsmateriale og mulighed for annoncering på www.greenland.com til rådighed.

Vækstmålet er +15 % p.a. i strategiperioden.

Vesteuropa

Tyskland er det næststørste enkeltmarked og er vokset 22 % fra 2014 (2. halvår 2014 til 2. halvår 2015). En markedsundersøgelse i 2012 viste, at tyskerne har et stort kendskab til Grønland. Indsatsen består i kortlægning af rejsebureauer i Tyskland med potentiale for Grønland eller for at udvide deres engagement i Grønland, opsøgende møder, tilbud om famtrips til Grønland, prioritering af tyske rejsejournalister på



presseture, deltagelse på relevante messer og stille markedsføringsmateriale og mulighed for annoncering på www.greenland.com til rådighed.

Vækstmålet er +15 % p.a. i strategiperioden.

Frankrig og Storbritannien er defineret som primære markeder, da der på begge markeder er konstateret god vækst fra 2014 og da udviklingen på Island viser et stort potentiale. Indsatsen vil i strategiperioden primært koncentrere sig om kortlægning af potentielle og eksisterende Grønlandsudbydere samt etablering af længere samarbejder med dem omkring famtrips, presseindsats, vidensopbygning om mulighederne i Grønland samt understøttelse af salgsindsats gennem markedsføringsmaterialer, værktøjer og mulighed for annoncering på www.greenland.com.

Vækstmålet er +15 % p.a. for Frankrig og +10 % p.a. for Storbritannien i strategiperioden.

Asien

Der har været stor vækst fra særligt Kina og Taiwan til Grønland de seneste år, selvom tallene fortsat er relativt små fra hvert marked. Markederne anses som havende betydelige potentialer for Grønland, hvilket udviklingen på Island også indikerer. I Østgrønland udgør Kina og Taiwan samlet den største gruppe af turister. Indsatsen i Asien består dels i samarbejde med de skandinaviske og det islandske turistråd for at styrke det opsøgende arbejde, og dels samarbejde med skandinaviske og islandske bureauer på markederne om kortlægning af eksisterende og potentielle udbydere af Grønlandsrejser og understøttelse af salgsindsatsen gennem famtrips, agentworkshops, markedsføringsmateriale, presseindsats overfor relevante medier samt gennem Selvstyrets koordinerede erhvervsfremstød på markederne.

Vækstmålet er +15 % p.a. i strategiperioden.



8.3 Krydstogt

Grønland har de seneste år oplevet et stort fald i antallet af krydstogtgæster til Grønland. Det første skridt for at vende udviklingen er omlægningen af krydstogtpassagerafgiften som blev vedtaget af Inatsisartut i foråret 2015, hvilket vil blive fulgt op med en investeringsplan i udbygningen af infrastrukturen i modtageapparatet beskrevet andetsteds i denne strategi.

Nye rammebetingelser har skabt behov for et opsøgende informationsarbejde til eksisterende rederier, samt åbnet mulighed for kontakt til nye rederier. Indsatsen mod de atlantgående større rederier handler primært om vedligeholdelse og skabelse af kontakter, understøttelse af ruteplanlægning, information om regler for sejlads og øvrige rammebetingelser og foregår på krydstogtmesser i USA og Europa. For de mindre ekspeditionsredier indgås brede samarbejder omkring indholdsudvikling, markedsføring, produktudvikling og træning. Indsatsen her sker gennem opsøgende besøg, deltagelse på workshops, besøgsrejser m.v.

Markedsføringen af Grønland som krydstogtdestination er hidtil sket på hhv. Seatrade i Miami og Cruise Europe, som er de to største internationale messer for krydstogtindustrien, samt gennem rederibesøg, famtrips (besøg af turistagenter) og krydstogtfokuserede events. Grønland indgår i et markedsføringssamarbejde med andre nordatlantiske destinationer. På det amerikanske marked står Grønland på en fælles stand med Cruise Newfoundland/Labrador, hvor der gennem netværket Cruise Islands of the North Atlantic (CINA) er gennemført forskellige netværksskabende events og samarbejdet om at skabe kontakter til rederier. Dette har desuden været med til at skabe et billede i branchen af Nordatlanten som en krydstogtsregion.

For at sikre en større gennemslagskraft på disse messer skal tilstedeværelsen på standen, hvor det giver mening, følges op med en Grønlandspræsentation på messen. En model som med succes er velafprøvet i forbindelse med markedsføringen af råstofpotentialer. Fordelen ved deltagelse på de store krydstogtmesser er, at hele krydstogtindustrien er samlet. Ulempen er, at Grønland blot er en ud af rigtig mange destinationer.

Derfor skal der igangsættes et arbejde med henblik på at udarbejde et koncept for direkte møder mellem kryds-

togtrederier og relevante aktører på det grønlandske marked. Muligheden for at etablere et Nordatlantisk krydstogtevent i NATA-regi i samarbejde med Island og Færøerne skal ligeledes undersøges.

Port Readiness er et værktøj udviklet til små og nye krydstogtdestinationer. Konceptets omdrejningspunkt er lokale workshops for alle, der beskæftiger sig med eller er interesserede i at udvikle krydstogtturisme lokalt. På små destinationer er det ofte en udfordring at finde de nødvendige ressourcer til at planlægge og gennemføre håndtering af anløb på en måde, så lokalsamfundet får størst mulig gevinst i form af lokal indtjening, beskæftigelse og salg. På workshoppen introduceres deltagerne for krydstogtindustrien generelt og krydstogtturisme i Grønland specifikt. Der arbejdes konkret med destinationens planlægning, og der etableres en lokal krydstogtkomite, der skal sikre, at krydstogtudviklingen lokalt ikke hænger på en eller få personer, men løftes af flere. Dermed bliver destinationen mere robust og mindre sårbar i forhold til en langsigtet udvikling.

Der er en klar tendens til en større ekspeditions-krydstogtturisme i Grønland, der betyder at flere bygder og mindre byer bliver besøgt. Visit Greenland vil med udgangspunkt i Port Readiness konceptet arbejde med disse nye destinationer, så de bliver i stand til at realisere det lokale potentiale og imødekomme forventningerne fra krydstogtselskaberne.

I strategiperioden vil der gennemføres en række Port Readiness workshops og opfølgende Port Readiness seminarer hvert år.

Vækstmålet er +3,5 % p.a. (antal passagerer til Grønland) i strategiperioden.

8.4 Statistik

Statistikken på turismeområdet er trods etablering af ny statistik i den foregående strategiperiode mangelfuld, hvorved turismerelaterede udviklingsmønstre og andelen i det grønlandske samfund ofte bygger på utilstrækkelig data og egne beregninger. God data kan anvendes i utallige sammenhænge og især være formålsgivende for en forbedret markedsføringsindsats og derved udgøre en direkte gevinst for det grønlandske samfund.



Derfor vil der i indeværende strategiperiode blive arbejdet på en mulig overgang til en international standardiseret statistisk metode kaldet Tourism Satellite Account (TSA). En implementering vil eventuelt kunne ske i flere tempi. TSA er hovedværktøjet for at foretage økonomiske beregninger inden for turismen. Derudover skal det i højere grad være muligt at måle, hvorledes forbruget fordeler sig over sektorer og kommuner og derigennem skaber lokal indtjening og beskæftigelse.

En yderligere styrke ved at anvende TSA er muligheden for at harmonisere turismestatistik ud fra nationaløkonomisk perspektiv og derved være direkte sammenlignelig med anden økonomisk statistik. For Grønland vil dette betyde et bedre sammenligningsgrundlag med bl.a. Island og derigennem skabe et bedre politisk beslutningsgrundlag for den fremtidige turismeudvikling i landet.

8.5 anbefalinger med henblik på at markedsføre den grønlandske turismesektor

Konkluderende for kapitel 8 anbefales følgende tiltag:

17. Øget markedsføringsindsats sammen med islandske operatører, og i de lande hvorfra Island modtager turister. Dette skal foregå i samarbejde med islandske operatører for at markedsføre Grønland som kombinationsdestination fra Island.
18. Direkte markedsføring på vækstmarkederne: Tyskland, England, Nordamerika og Asien.
19. Vedvarende analyse af trends og tendenser inden for international turisme med henblik på at markedsføre Grønland bedst muligt.
20. Visit Greenland arrangerer events for udenlandske rejseagenter og sikrer samarbejde mellem grønlandske og udenlandske rejsearrangører.
21. Videreudvikling af Vestnorden Travel Mart og etablering af yderligere sektorspecifikke arrangementer for eksempel med fokus på trofæjagt og sportsfiskeri.
22. Opgradering af Grønlandsk deltagelse i Seatrade Miami og Seatrade Europe og en styrket indsats overfor ekspeditions- og krydstogtturismen bl.a. gennem AECO-netværket.
23. Udarbejdelse af en standardiseret statistisk metode (Tourism Satellite Account) for at vurdere turismens økonomiske aftryk i Grønland og skabe sammenlignelighed med andre lande.

9. Hvad får Grønland ud af det?



9.1 Vækstpotentialer for den landbaserede turisme

Det er Naalakkersuisuts vision at gøre turismen til et bærende erhverv i Grønland og sætte gang i de uudnyttede potentialer for at fremme vækst og beskæftigelse. For at opnå dette, kræves en langsigtet og koordineret indsats fra Selvstyret, kommunerne og branchens aktører særligt med henblik på de fremlagte indsatsområder i nærværende strategi.

En vurdering af potentialet ved turismeudviklingen i Grønland indebærer en vurdering af både de direkte samt afledte effekter på økonomien. De direkte effekter kan aflæses i statistikkerne for antallet af flypassagerer og hotelovernatninger og i forbruget under opholdet, der dog ikke er statistisk tilgængeligt, men baseres på tal fra tidligere undersøgelser.

Der er større usikkerhed forbundet med vurderingen af de afledte effekter end de direkte. Her tages der udgangspunkt i Transportkommissionens betænkninger fra 2011, som gør brug af en indkomstmultiplikator i relation til væksten i antallet af turister. Således vurderede kommissionen, at for hver krone, som turisterne bruger, bortset fra transportudgifter, medfører det en ekstraindkomststigning på 0,50 kr. (Transportkommissionen 2011: 24ff).

De afledte økonomiske effekter ved øget antal turister beskrives af denne multiplikatoreffekt. Det kommer til udtryk ved, at turisternes forbrug skaber efterspørgsel og øget aktivitet inden for bl.a. hotel- og restaurationsbranchen og for turistoperatører. De afledte effekter har derudover en positiv indvirkning på andre erhverv,



eftersom de beskæftigede i turistbranchen bruger deres indkomst i andre grønlandske virksomheder, der igen giver indkomst og beskæftigelse.

Ifølge kommissionen, svarer det til, at for hver 1.000 årlige ferieturister medføres en samfundsøkonomisk gevinst på 4,983 mio. DKK ⁷ (2015 tal) som følge af øget efterspørgsel efter varer og serviceydelser. Derudover vil den øgede efterspørgsel medføre afledte beskæftigelsesmæssige effekter på 9 årsværk ⁸.

Tabel 9: Direkte og afledte årseffekter på beskæftigelse af 1.000 flere ferieturister

Kilde: Transportkommissionen 2011

Efterspørgsel fra yderligere 1.000 turistbesøg	4,983 mio. DKK
Direkte og afledede beskæftigelsesvirkninger	9,0 årsværk

Note: Det fremgår af transportkommissionens beregninger, at 4,4 mio. DKK (2010 tal) skaber 9 årsværk under visse forudsætninger, se transportkommissionen på s. 26. Omregnet til juli 2015 tal, $4,4 \times 1,1325 = 4,983$ jf. reguleringsprisindekset.

⁷ Transportkommissionens tal på 4,4 mio. DKK er fra januar 2010. Det svarer til 4,983 mio. DKK i juli 2015 jf. reguleringsprisindekset.

⁸ Der benyttes 9 årsværk for hver 1.000 turister ~ 4,4 mio. DKK i udregningerne.

Lufthavnsstrukturen er det uomgængelige omdrejningspunkt for udvikling af den landbaserede turisme i Grønland, der blev belyst på baggrund af Rambølls analyse vedrørende ændringer af lufthavnsstrukturen. Det konkluderes, at hvis landingsbanerne i Nuuk og

Ilulissat udvides til minimum 2.200 meter, vil billetprisen kunne reduceres med op til 30 pct. og derved øge antallet af turister fra de nuværende 36.986 til ca. 74.500 i 2040. De afledte samfundsmæssige effekter illustreres i tabel 10.

Tabel 10: Estimeret omsætning og afledte effekter for beskæftigelsen i 2040 som følge af infrastrukturudbygning i scenarie 2 med 2.200 baner i Ilulissat og Nuuk (2015 tal)

	Ferieturister	Erhvervsturister	I alt
Antal	61.000	13.500	74.500
Omsætning pr turist (DKK)*	4.568	9.551	5.471
Omsætning (DKK)	279 mio.	129 mio.	408 mio.
Beskæftigelse, årsværk*	503	233	736

* Dette vurderes at være et konservativt estimat grundet udvidelse af oplevelsesmuligheder for turister indtil 2040, som vil medføre yderligere omsætning. Vedrørende beregningerne henvises til tabel 9.



Ud fra dette scenarie og med et udgangspunkt i Ram-
bølls vurdering af det gennemsnitlige forbrug per
turist, kan det skabe en meromsætning på 184 mio.
DKK og op mod 332 årsværk ekstra om året i 2040.
Den landbaserede turisme kan med samlet set 74.500
årlige turister dermed sikre ca. 736 årsværk i 2040
på baggrund af en samlet årlig omsætning på ca. 408
mio. DKK, foruden transportudgifter.

Det vurderes, at der er et større omsætningspotentia-
le ved at øge omsætnings- og aktivitetsmulighederne
for turister i Grønland, der samtidig kan bidrage til at
forlænge turisternes ophold. Dette bør blandt andet
ske ved at sikre bedre rammevilkår for private aktø-
rers investeringer, heriblandt gennem koncessioner
for turistvirksomhed i udvalgte områder over hele
landet. Endvidere vil regionale visitorcentre, med det
planlagte Isfjordscenter i Ilulissat som rollemodel, øge
oplevelses-, beskæftigelses- og indkomstmuligheder i
regionerne.

9.2 Vækstpotentialer for krydstogtturismen

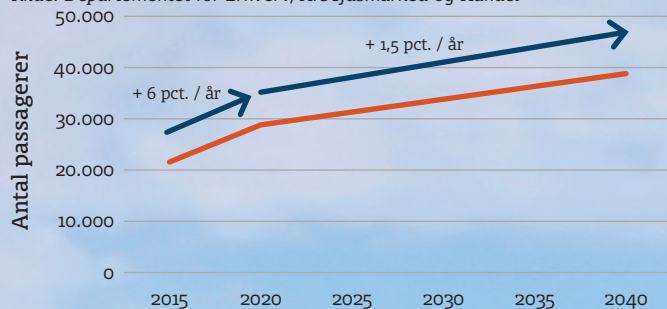
De over 40 forskellige anløbssteder for krydstogtskibe
i Grønland vil have gavn af den samlede indsats, her-
under mange af de mindre bygder i yderdistrikterne.
Således spreder krydstogtturismen og de medfølgende
indtægtsmuligheder sig ud over store dele af landet.

En fremskrivning af udviklingspotentialet for kryds-
togtturismen tager afsæt i globale vækstscenarier,
der har fremvist en gennemsnitlig vækst i antallet af
turister på ca. 6 pct. om året. Til sammenligning har
Island oplevet en gennemsnitlig vækst i krydstogttu-
rismen på 12,4 pct. mellem 2000 og 2013. Med ud-
gangspunkt i det globale gennemsnit, så ville en årlig
vækst på 6 pct. i antallet af passagerer, der besøger
Grønland, medføre en vækst fra 20.070 passagerer i
2014 til ca. 28.500 passagerer i 2020.



Figur 15: Vækstscenarie for krydstogtturister 2015-2040, antal krydstogtpassagerer

Kilde: Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel



Fremskrivningen af 6 pct. per år fra 2014-2020 baseres på det globale gennemsnit og væksten i Grønland før 2010. Derudover vurderes det, at reduktionen af krydstogtpassagerafgiften samt løbende forbedringer af landgangsfaciliteterne i udvalgte havne vil have en positiv effekt på branchen. Væksten på 1,5 pct. årligt fra 2020-2040 er baseret på et konservativt skøn.

For at vurdere det socioøkonomiske potentiale tages der afsæt i en analyse foretaget af GP Wild i 2012 over turisters forbrug i udvalgte byer. Den viste et gennemsnitsforbrug per krydstogtpassager på 2.177 DKK i 2015 tal. Ud fra disse tal vil den samlede omsætning stige fra 43,7 mio. DKK i 2014 til 62,0 mio. DKK i 2020 og dermed sikre ca. 112 årsværk. Fremskrives disse til 2040 med en årlig vækst på 1,5 pct. p.a., vil der således være en samlet omsætning på ca. 84 mio. DKK og en beskæftigelse på ca. 152 årsværk.

Et forøget potentiale for meromsætning kan derudover skabes ved forbedringer af landgangsforholdene, der vil blive igangsat i nærværende strategiperiode, samt et forbedret udbud af oplevelses- og forbrugsmuligheder de steder, der anløbes.



9.3 Samlet vækstpotentiale for industrien

Ovenstående afsnit illustrerer, at der er et vækstpotentiale for turismen i Grønland, både når det kommer til landbaseret turisme og krydstogtturismen. Samtidig belyses det, at der potentielt er tale om en markant samfundsøkonomisk gevinst ved en positiv udvikling i turismen. Skal disse vækstpotentialer realiseres, er det essentielt, at der træffes de nødvendige beslutninger vedrørende den fremtidige infrastrukturudvikling i landet, samt at anbefalingerne i nærværende strategi følges.

Følges anbefalingerne, er det ikke urealistisk at øge antallet af landbaserede turister fra de nuværende 37.000 til 74.500 i 2040 og antallet af krydstogtpassagerer fra de godt 20.000 til ca. 39.000 i 2040. De afledte sam-

fundsøkonomiske effekter fra den landbaserede turisme kan således bidrage til ca. 736 årsværk og en omsætning på 408 mio. DKK, og krydstogtturismen til ca. 152 årsværk og 84 mio. DKK i omsætning. Realiseres disse vækstscenarier, kan turismen i Grønland skabe 888 årsværk og 492 mio. DKK i omsætning om året i 2040.

Dette vækstpotentiale for meromsætning og beskæftigelse skal ses i lyset af forbedrede rammevilkår for det private erhvervsliv i turismebranchen samt udbygningen af oplevelses- og aktivitetsmulighederne i alle landets regioner. Dette vil være med til bedre at sprede de samfundsøkonomiske gevinster over hele landet og gøre turismen til et bærende erhverv for en stor del af den grønlandske befolkning.



NAALAKKERSUISUT

GOVERNMENT OF GREENLAND

