

TURISME I GRØNLAND

naitsumik kalâtdlisut nailisagartalik

Betænkning udarbejdet af »Udvalget vedrørende turisme i Grønland»
for Ministeriet for Grønland 1973

Vignetter: Jens Rosing

*



udvalgip isumaisa inernerisa nailisarnerat.

udvalgip suliaqssarisimavå misigssüsavdlugo Kalåtdlit
-nunåne takornarianut túngassumik inútigssarsiu tekarnek
KanoK periarfigssaKarnersoK tamatumúngalo
ilångutdlo tamåna kalåtdlinut inôkatigîngnut KanoK
pingåruteKartigilersinaunersok. åma udvalgip
isumaliutigissugssauvå Kalåtdlit-nunåne
takornariartitsineK KanoK angnertutigissumik pissortanit
tapersersorneKartariaKarnersoK. ingmikôrtut atausiåkåt
kingulTne akineKarput udvalgip isumaliutiggsTssutå
túngavigalugo.

**1. takornariarnermik inútigssarsiu tekarnep
ineriartorsinaunera.**

udvalge isumaKarpok Kalåtdlit-nunåtuvd I um íkorn it
angnertunerussumik MuaKutiginiarneKarsinaussunik
takussagssartaKartoK. periarfigssatdle aitsåt
tamåKTssumik iluaKutigineKarsinåuput
kingusingnerpåmik 1980-ip erKåne tingmissartut
aulajangersimassunik sulugdliit Nûngmut Ilulissanutdlo
avKutaussartune atornerKalersinaugpata,
taimailiortoKångigpåme Kalåtdlit-nunåta iluane
tingmissartutugut avKutit nāmaginartumik
angnertússusekalernigssåt nausorssútigineK
ajornarmat. tingmissartut taimåitut atugaulernigssaisa
tungånut ineriartornermut

periarfigssarigsårnerussugssauvoK Kujatå.
Kalåtdlit-nunåta iluane agssartornerup tungåtigut
erKasütigssat nämaginartumik årkigssūnekarpata
udvalge isumaKapoK inigssiviussartut
angnertungåtsiartumik agdlisarnekar sínáusassut,
tåssame Diskobugte Kujatåta saniatigut takornarianit
ornigarnekarkerussugssaungmat. nunap ilaisa
taineKartut tåukua saniatigut udvalgip
kajumigsårutigiumavå Nūp erKå tauvalo Sisimiut
-Kangerdlugssūp erKait sangmineKarnerugatdlåsassut.
nunap ilaisa taineKartut sisamat
sangminerugatdlartariakarneránut pissutauvoK
takornariarnermut tungassutigut aningaussartūtit
nāmaginakånersumik atorniarnekarsínáusagpata
takornarianut atugarigsårutigssautitat
eKiterusimanerugatdlartariaKarnerat.
tåssa udvalgip Kularutigingilå takornariarnermik
inütigssarsiu teKarneK Kalåtdlit-nunåne
agdlisarniásavdlugo periarfigssaKardluartoK.

2. takornariarnerup kalåtdlinut inōkatigingnut pingårutai.

takornariarnerme atugagssat isumaliutigssĩssúme
agdlauserineKartut nåpertordlugit piorsarneKarpata
tauva takornariarnermik inütigssarsiu teKarneK 1970-it
ingerdlaneråne Kalåtdlit-nunåne inütigssarsiu mut
pingårnerit tugdlisa ilānut
ineriartortínekarsínauussugssauvok. Kalåtdlit-nunāt
atautsimut issigalugo ilimanarpoK nunap inuisa
inütigssarsiornermut piükūnarfingrningnik ukiokartut 2
procentisa migssigissait takornariatitsiner
mut atassumik inütigssarsiu tekalersínáusassut, tauvalo
avdlarpåluit uvdlop ilāināne ukiuvdlo ilāināne
takornariatitsinerme sulivfeKarsi'naujumårtut. nunap
ilaine sisamane takornariaKarnerugatdlartugssatut
taineKartune pingårut angnerussugssauvoK.
sulivfigssaKarniarnerup tungåtigut iluåtdlautinut
akerdliussumik takornariatarneK ilāne
nunakarfingmiunik nāmagigtaitdliortitsissarsínauvok
soKutigissānik akornusersuissutut issigineKardlune,
āma takornariatarneK avatangĩssit inōKatigingnilo
årkigssūssimarnup tungaisigut pitsauvatdlāngitsunik
sūniutekartarsínauvok. udvalgip sujúnersūtigā

taineKartoK kingugdleK akiorniarneKåsassok
takornariartarnerup årkigssûtdluagkap
pilersitauneratigut. udvalge isumakarpok Kalâtdlit
-nunâmiut takornariartarnermik iluaringnigtüssut âmalo
tamâna atâinarsinaussoK takornariartarneK
nâmaginartumik sùkâssusekartumik ineriartortlneKarpot.

3. takornariartitsissarnerup pissortatigôrtumik tapersersorneKarnera.

udvalge isumaKarpok pissortat kalâtdline
takornariartitsissarnerme nangminerssortut
anнгаussersuinerisa tungâtigut
periarfigssarigsârîtitsiniartariaKartut. tamatumane
isumagineKameruput takornariartitsissarnerme
sulekataussut ilîniarfigssakartitaunigssât, kalâtdline
takornariartitsissarnerme Kutdlersagssap atorfianik
pilersitsinigssak, sanâlugkanik il.il.
tunissagssiornerulernigssamik periarfigssakartitsinek
âssigissaitdlo. âma Nûngme Ilulfssanilo mitarfigssat
taineKartut kingusingnerpâmik 1980-ip migssâne
atorneKarsinaulersimassariaKarput. tamâna
takornariartitsissarnerinarmut iluaKutausugssâungilaK.
udvalge isumaKângilaK pissortat
igdlusissarfiliortiternermut nunaKarfingnilo erKâinilo
agssartornerup pilersineKarnerinut akuliutisassut.
tamâkuale tungaisigut anнгаussersuinerit kalâtdline
erhvervsstøttep årkigssûssaunera nâpertordlugo
taorsigagssarsisitsinertigut KularnavérKusTnertigutdlo
tapersersorneKartariaKaraluarput.
udvalgip erkaisitsíssutigâ isumaliutigssTssut
kingusingnerussúkut kalâtdlisûngortínekarumârmat.

Indholdsfortegnelse

	Resume af udvalgets konklusioner.	3
1	Indledning	5
2	Det grønlandske rejseliv og den hidtidige turisme	
1.	Udviklingen i det grønlandske rejseliv.	7
2.	Definition af turisme.	7
3.	Udviklingen i turismen til Grønland siden 1960.	8
1.	Individuel turisme.	8
2.	Grupperejser.	9
3.	Transitturisme.	9
4.	Cruise-turisme.	10
5.	Turiststrømmens sammensætning	10
4.	Udviklingen i den grønlandske turistsektor siden 1970	10
3	Forudsætninger for turisme i Grønland	
1.	Attraktioner i Grønland	13
2.	Trafikforbindelser til Grønland	15
1.	Rutetrafikken mellem Danmark og Grønland	15
2.	Fremtidig beflyvning af Grønland	17
3.	Intern transport i Grønland	18
1.	Udviklingslinier i den interne transport	18
2.	Den interne transport indtil 1980.	21
4.	Indkvarteringssektoren	22
1.	Nuværende indkvarteringsproblemer.	23
2.	Alternative indkvarteringsformer.	24
3.	Vandreturisme.	24
4.	Kapacitetsberegning for hotelsektoren.	25
5.	Lokale turistfaciliteter.	26
1.	Lokal transport, bådudlejning m.m.	26
2.	Udlejning af hundeslæder.	27
3.	Guider.	28

4.	Souvenirs	28
5.	Velkomst- og informationscentre	29
6.	De primære turistområder	29
1.	Sydgrønland, Narssarsuaq	29
2.	Diskobugten	30
3.	Søndre Strømfjord og Holsteinsborg	30
4.	Godthåb-distriktet	31
5.	Modtagerkapaciteten i turistsektoren	31
7.	Cruise- og endagsturisme	31
1.	Cruise-turisme	31
2.	Endags-turisme	32
4	Uddannelsesbehov	33
5	Turistorganisationer i Grønland og markedsføring	
1.	Lokale foreninger	35
2.	Den grønlandske Turistkomite	36
3.	Turistorganisationernes økonomiske baggrund	38
6	Den fremtidige udvikling i turismen i Grønland	
1.	Den internationale turisme siden 1960	39
2.	Inddeling af efterspørgslen	41
3.	Beskrivelse af de enkelte efterspørgselsgrupper	42
1.	Besøgende	42
2.	Fjeldvandrere	43
3.	Endagsophold	43
4.	Hotelturisme	44
4.	Efterspørgselsprognose	45
5.	Efterspørgslens spredning over året	45
6.	Prognose over turistantallet	47
7	Turismens betydning for Grønland	
1.	Turismens indkomstvirkning	49
2.	Turismens beskæftigelsesmæssige betydning	51
3.	Øvrige samfundsmæssige virkninger	53
4.	Sammenfattende vurdering af turismens betydning for Grønland	55
	Bilagsoversigt	59

Resume af udvalgets konklusioner

Udvalgets opgave har været at undersøge, hvilke muligheder der er for at udvikle turisterhvervet i Grønland og herunder at belyse, hvilken betydning dette vil få for det grønlandske samfund. Endvidere skulle udvalget overveje, i hvilket omfang det offentlige bør støtte turismen i Grønland. Udvalgets svar på disse spørgsmål findes på siderne 49 - 53 og er kort gengivet her:

1. Turisterhvervets udviklingsmuligheder.

Det er udvalgets opfattelse, at Grønland afgjort rummer turistmæssige seværdigheder, som vil kunne udnyttes i større udstrækning end idag. For at kunne udnytte mulighederne fuldt ud er det en betingelse, at der senest omkring 1980 kan indsættes fastvingede fly på ruterne til Godthåb og Jakobshavn, idet man ellers ikke kan påregne tilstrækkelig kapacitet på de interne flyruter. Indtil indsættelsen af fastvingede fly vil de bedste udviklingsmuligheder findes i Sydgrønland.

Hvis de interne transportproblemer finder en tilfredsstillende løsning, mener udvalget, at der vil ske en væsentlig udvidelse af indkvarteringskapaciteten, idet Diskobugten vil blive det grønlandske turistcentrum ved siden af Sydgrønland. Ud over disse to områder vil udvalget anbefale, at man foreløbig koncentrerer sig om Godthåb-distriktet og Holsteinsborg - Sdr. Strømfjord. Grunden til at man indtil videre bør begrænse sig til de 4 nævnte områder er, at en nogenlunde hensigtsmæssig udnyttelsesgrad af investeringerne i turistsektoren forudsætter en vis koncentration af turistfaciliteterne.

Udvalget er således overbevist om, at turisterhvervets udviklingsmuligheder er gode i Grønland.

2. Turismens betydning for det grønlandske samfund.

Hvis kapaciteten i turistsektoren udbygges i overensstemmelse med betænkningens beskrivelse, vil turisterhvervet i løbet af 1970-erne kunne udvikles til et sekundært erhverv i Grønland. Set for Grønland under et, vil ca. 2% af den **erhvervsaktive** befolkning kunne finde beskæftigelse i turistsektoren, hvortil kommer et betydeligt antal deltids- og sæsonbeskæftigede. I de 4 turistområder vil betydningen være relativt større.

I modsætning til den positive beskæftigelsesvirkning kan turisme i visse tilfælde skabe utilfredshed i den lokale befolkning, hvis den følger sine interesser trådt for nær, ligesom turisme kan indvirke negativt på miljø og samfundsstruktur. Det sidste foreslår udvalget imødegået ved en aktiv turistpolitik. Med hensyn til den grønlandske befolknings indstilling til turisme er det udvalgets opfattelse, at den er positiv, og at dette vil fortsætte hvis turismen udvikles i et rimeligt tempo og med grønlandske myndigheders medvirken.

3. Offentlig støtte til turismen.

Udvalget mener, at det offentlige skal skabe en gunstig baggrund for private investeringer i den grønlandske turistsektor, hvilket først og fremmest vil betyde, at der skal sikres uddannelsesmuligheder for turistsektorens personale, oprettes et grønlandsk turistchef-embede, igangsættes en større souvenirproduktion og lignende. Desuden skal landingsbaner til fly til Godthåb og Jakobshavn kunne tages i brug senest omkring 1980. Dette vil dog ikke kun være til gavn for turistsektoren.

Udvalget mener ikke, at det offentlige skal investere direkte i hoteller eller lokaltransport. Investeringer i sådanne projekter bør dog støttes med lån og garantier i henhold til den grønlandske **erhvervsstøtte**ordning.

Turistudvalget afslutter med denne betænkning sit arbejde. Udvalget har overalt mødt velvilje og en levende deltagelse i de spørgsmål som behandles, og takker alle, der har bidraget til udvalgets resultater.

København, den 29. oktober 1973

<i>Claus Bornemann</i>	<i>Jens Fynbo</i>	<i>Jørgen Helweg</i>
<i>Erik Hesselbjerg</i>	<i>Ernst Klæbel</i>	<i>Knud Rasmussen</i>
	<i>(formand)</i>	

Peter Morell Hansen *Einar Lemche*

1

Indledning

Den kraftige udvikling i den internationale turisme siden 1960 har medført, at stadig flere områder verden over er blevet opmærksomme på denne erhvervsmulighed. Det skete også i Grønland, hvorfor der i **1969** blev nedsat et udvalg der skulle undersøge, hvilke muligheder der er for en turistmæssig udvikling i Grønland, og hvilke virkninger den vil få.

Udvalget forelagde i 1971 en foreløbig **redegørelse¹**), som dels skulle danne baggrund for betænkningen, dels fremkalde reaktioner fra personer med interesse for Grønlandsturismen.

Udvalget har modtaget en del reaktioner, som er gennemgået med interesse. Reaktionerne fra Grønland har været få, hvorfor udvalget har holdt møder i **Sydgrønland** og Diskobugten for på stedet at give de lokale synspunkter mulighed for at blive hørt.

På baggrund af den foreløbige redegørelse, der på nogle områder var meget detaljeret, er betænkningen holdt i en kortfattet form. Udvalget er kun gået ind i en dybere behandling af de emner, der ikke er tilstrækkeligt behandlet i den foreløbige redegørelse.

Når man læser betænkningen må man huske, at udvalget stort set startede på bar bund, idet den turistmæssige udvikling i Grønland først er kommet rigtigt i gang i de sidste fem år. Dette medfører, at udvalget i visse tilfælde har været tvunget til at anvende skøn for at kunne opstille prognoser og gennemføre beregninger. I de økonomiske beregninger er alle beløbsstørrelser opgivet i **1972-værdier**.

1) Foreløbig redegørelse fra udvalget vedr. turisme i Grønland, København december 1970. (Eksemplarer af den foreløbige redegørelse kan lånes i Ministeriet for Grønland.)



2

Det grønlandske rejseliv og den hidtidige turisme

1. Udviklingen i det grønlandske rejseliv.

Rejseaktiviteten er steget kraftigt i Grønland i de senere år, hvilket ses af stigningen i trafikken mellem Grønland og Danmark og i den interne grønlandske trafik; jfr. tabel 1.

Tabel 1: Passagerbefordringen fra Danmark til Grønland samt den interne grønlandske passagerbefordring i perioden 1960 – 1972.				
	1960	1970	1971	1972
Flypassagerer x) Danmark–Grønland:	4.200	14.600	16.600	18.300
Enkelt-rejser i Grønland; skib/fly	11.700	70.400	78.500	88.000

x) For 1960 er såvel skibs- som flyrejser talt med.

(I de senere år har antal skibsrejser ligget på under 500).

Kilde: Oplysninger fra SAS og KGH.

Det er på baggrund af denne udvikling, de senere års hotelbyggerier og udvidelser af transportkapaciteten skal ses. Inden for rejselivet udgør turismen vel nok den mest dynamiske faktor, idet turistantallet, set i forhold til det totale antal rejsende mellem Danmark og Grønland er steget fra ca. 12% i 1960 til ca. 35% i 1972.

2. Definition af turisme.

Principielt bør man så vidt muligt anvende den gængse internationale definition på turisme ¹⁾, men i dette tilfælde har man valgt at ar-

1) Jfr. f.eks. OECD's turistrapport 1972, side 7

bejde ud fra en let modificeret definition, der tager hensyn til det foreliggende statistiske materiale om det grønlandske rejseliv.

Herefter defineres turisme **ved**: *En turist i Grønland er en person med fast bopæl uden for Grønland, der selv har betalt sin rejse til Grønland eller rejser i erhvervsøjemed for ikke-offentligregning.*

Baggrunden for den opstillede definition er dels, at man kan få oplyst deltagerantallet på grupperejser, som ikke befordres med SAS, dels at de selvbetalendes antal på SAS-ruterne kan opgøres som en reststørrelse, idet 60% af de rejsende mellem Danmark og Grønland rejser på det offentlige regning. Det vil sige, at resten selv betaler deres transport. Nogle af disse er turister, medens andre er fastboende i Grønland, som har været på rejse uden for Grønland for egen regning. Ifølge SAS er disse to grupper omtrent lige store, hvorfor udvalget regner med, at 20% af de rejsende mellem Danmark og Grønland idag er turister.

3. Udviklingen i turismen til Grønland siden 1960.

I tabel 2 er udviklingen i turistantallet opgjort. Det fremgår, at fra skønsmæssigt 500 turister i 1960 er tallet i 1972 steget til 6.500.

Tabel 2: Udvikling i antal turister i Grønland 1960–1972.					
	Turister transporteret uden om SAS			Turister transporteret med SAS	Total (afrundet)
	Icelandair	andre	i alt		
1960	-	140	140	360	500
1970	1636	44	1680	2900	4600
1971	2476	-	2476	3300	5800
1972	2746	34	2780	3700	6500

Kilde: Bilag 1

I det følgende opdeles den totale turiststrøm i grupper, der beskrives enkeltvis. I bilag 1 er totaltallet opdelt efter transportselskab, indkvartering m.m. Herved belyses udviklingen på forskellige felter inden for den grønlandske turistsektor.

3.1. Individuel turisme.

Der har gennem adskillige år været en individuel turisme i Grønland i form af bl.a. besøgsturisme, der er karakteriseret ved at være uor-

ganiseret. Antallet af individuelle turister kan ikke opgøres sikkert, da det indgår i den del af turiststrømmen, som rejser med SAS.

3.2. Grupperejser.

Udviklingen på dette område startede i 1960, da Aero-Lloyd begyndte at arrangere turistrejser til Grønland. Det følgende år fulgte Icelandair efter med kortere rejser fra Reykjavik, idet man indlogerede turisterne på det af Aero-Lloyd drevne hotel i Narssarssuaq.

Da Aero-Lloyd indstillede sine grønlandsrejser i 1967, blev hotellet i Narssarssuaq overtaget af Arctic Hotel Corporation, medens selve rejsearrangementerne videreføres af bl.a. Oversøisk Passagerbureau (OP). OP afsætter bl.a. sine rejser gennem større rejsebureauer i Vesttyskland. I de sidste år har der været adskillige vesttyske grupper i Grønland for at køre på hundeslæde i forårsmånederne.

Desuden har der i mindre omfang været arrangeret specialrejser for folk med interesser som fiskeri, jagt, bjergbestigning og fjeldvandring. Således har flere spejdergrupper været på vandreture omkring Søndre Strømfjord og Narssarssuaq, ligesom et større antal lystfiskere har været på teltferie i Sydgrønland.

Senest er man begyndt at gennemføre charterrejser fra Canada. Således har Grønlandsfly i 1972 gennemført en flyvning mellem Toronto og Narssarssuaq med en canadisk gruppe på 34 deltagere.

I 1973 arrangerede Icelandair 5 dages rejser fra Island til Narssarssuaq til priser for ca. 240 \$ incl. halvpension og udflugter. OP arrangerede dels 8 og 15 dagesrejser til Narssarssuaq, dels rejser til Vestgrønland nord for Søndre Strømfjord samt kombinationer af Narssarssuaq - Vestgrønland og Narssarssuaq - Island. Alle OP-rejserne udgik fra København, og priserne ligger mellem 3.120 kr. for 8 dagesrejser til Narssarssuaq og 6.220 kr. for 12 dagesrejser til Narssarssuaq og Vestgrønland. Endelig tilrettelagde et amerikansk rejsebureau en rejse omfattende bl.a. Grønland, Færøerne og Island.

Ud over rejserne til Narssarssuaq arrangerer Icelandair en-dagsture til Kulusuk på østkysten.

3.3 Transitturisme.

Transitturisme findes kun i Søndre Strømfjord, hvor en del charter-selskaber foretager tekniske mellemlandinger på vej mellem Nordamerika og Europa. Passagererne på disse ruter opholder sig oftest mindre end en time i Søndre Strømfjord, hvor de til gengæld foretager betydelige indkøb af souvenirs; i 1971 for ca. 1,2 mill. kr., hvoraf kun en mindre del var fremstillet i Grønland.

3.4. Cruise-turisme.

Også på dette felt var Aero-Lloyd først, idet man arrangerede krydstogter i Vestgrønland med m/s Umanak, der var chartret til formålet fra KGH.

Siden Aero-Lloyds forsøg i midten af 1960-erne har der ikke været arrangeret krydstogter til Grønland, men det ser nu ud til, at flere rederier er begyndt at tænke på Grønland som fremtidigt mål for cruise-rejser.

3.5. Turiststrømmens sammensætning.

I tabel 3 belyses det geografiske tilhørsforhold for de senere års turister. I gruppen »hotelturister» udgør turister fra Vesttyskland ca. 30% af totaltallet.

Tabel 3: Grønlandsturisternes geografiske tilhørsforhold.		
	Hotelturisme	Øvrig turisme
Danmark:	10%	} 95%
Ovrige Skandinavien:	15%	
Europa (excl. Skandinavien):	60%	
Oversøiske lande:	15%	

Kilde: Indsamlede oplysninger fra transportselskaberne, AHC og Danmarks Turistråds undersøgelse:
»Grønlandsturisters mening og ønsker om grønlandske rejseforhold» (København 1972)

4. Udviklingen i den grønlandske turistsektor siden 1970.

I januar 1971 fremkom udvalget med en foreløbig redegørelse, der mundede ud i forskellige anbefalinger om den kommende turistmæssige udvikling i Grønland. I det følgende beskrives kort de ændringer i turistsektoren, der er sket sidenhen.

På transportområdet er den væsentligste nyskabelse, at der er indført et nyt takstsystem på SAS-ruterne, som bl.a. har betydet billigere gruppetakster. Med hensyn til flybefordringen fra Sønder Strøm-

fjord til de grønlandske byer er det fortsat ikke muligt at reservere rejser til en bestemt tid. Dette skyldes, at helikopternes regularitet og kapacitet stadig er begrænset, selv om der er sket en forbedring. Til gengæld har KGH i de senere år gjort det muligt at forøge antallet af turister, der befordres med kystskib.

Udvalget har anbefalet opførelsen af flere hoteller i Vestgrønland. Hotelejerne har lagt et stort arbejde i at markedsføre Grønland, herunder at gennemføre adskillige rejser for journalister, rejsebureaufolk m.m. i samarbejde med SAS og Danmarks Turistråd.

Landsrådet har ladet fremstille brochurer for de fem væsentligste turistområder; nemlig Narssarsuaq, Godthåb, Søndre Strømfjord, Holsteinsborg og Jakobshavn. Danmarks Turistråd har udsendt en generel Grønlandsbrochure, ligesom der i flere byer er fremstillet lokalbrochurer på lokalt initiativ.



Forudsætninger for turisme i Grønland

Den totale rejseaktivitet til og i et givet område kan skyldes adskillige forhold, men forudsætningen for at et område kan udvikles i turistmæssig henseende er, at det besidder en eller anden form for attraktioner, og at der er tilstrækkelig mulighed for transport og indkvartering.

I det følgende er disse forhold beskrevet med henblik på at bedømme mulighederne for en turistmæssig udvikling i Grønland.

1: Attraktioner i Grønland.

Udvalget har i 1970 foretaget en rundspørge til kommunalbestyrelserne i de fire turistområder for at få et lokalt skøn over disse områders attraktioner; jfr. bilag 2.

Da den væsentligste attraktion i Grønland er den uberørte natur, det storslåede natursceneri med de arktiske regioners kendetegn som isfjelde, stilhed, nordlys og midnatssol, er det udvalgets mening, at en udbygning af den grønlandske turistsektor i høj grad må ske med henblik på turisternes oplevelse af naturen og de muligheder, den frembyder for friluftaktiviteter.

Udvalget anbefaler derfor, at en del af det grønlandske territorium udlægges til naturparker, således som det for eksempel er sket i Alaska, Canada og Skandinavien. Hidtil har man specielt tænkt på Nordøstgrønland i forbindelse med grønlandske naturparker, men også i Vestgrønland omkring for eksempel Jakobshavn og Søndre Strømfjord samt i Sydgrønland er det ønskeligt at få udlagt fredede områder, egnede for fjeldvandrere. Ministeriet for Grønland forbereder et lovforslag, der giver baggrund for sådanne fredninger.

Også uden for fredede områder må der træffes forholdsregler imod forureningsødelæggelser, såvel i naturen som i de grønlandske byer. Med sigte herpå bør der iværksættes en oplysningsvirksomhed, rettet

både til de lokalboende og turisterne, som redegør for de alvorlige konsekvenser, forurening kan få specielt i arktiske områder. Blandt andet må man sørge for, at fjeldvandrere ikke forurener.

Medens Grønland kan byde på store naturmæssige oplevelser, er antallet af øvrige attraktioner som for eksempel museer, teatre eller natklubber endnu beskedent. Dette medfører, at man i samtlige turistområder bør tilstræbe, at turisterne kan foretage så mange friluft aktiviteter som muligt.

Selv om turisterne først og fremmest beskæftiges i naturen, er der dog også muligheder for at danne sig et billede af befolkningens livsvilkår. Her tænkes især på forholdene i et samfund under stærk forvandling; byerne med de gamle kolonihuse, der omgives af moderne beboelsesblokke, fiskefabrikker og tankanlæg. Endelig vil der de fleste steder være mulighed for at besøge enten nordboruiner (Sydgrønland op til Godthåb) eller eskimoboplads som for eksempel Sermermiut ved Jakobshavn. De historiske minder uden for byerne er dog ikke alle let tilgængelige.

Udvalget mener ikke, at Grønland kan konkurrere med de gængse skisportssteder, men landet har dog en særlig vinterattraktion i form af hundeslædekørsel. Derfor er der navnlig muligheder for vinterturisme i Jakobshavn og Holsteinsborg, hvor man stadig kan opleve slædekørsel med hunde. Det medfører, at man i disse byer kan udvikle en turistsæson på op imod 7 måneder (marts-september), medens man i det sydlige Grønland næppe kan regne med mere end sommermånederne juni-september. I begge tilfælde kan der dog blive tale om sæsonforlængelse, hvis det viser sig muligt at tiltrække mødearrangementer i ydersæsonen.

I betragtning af den betydning naturen har for udviklingen af turisme i Grønland, er det klart, at de klimatiske forhold vil have stor betydning.

På grund af Grønlands udstrækning fra nord til syd er klimaet i sin helhed uensartet og kontrastrigt. Det gælder også inden for relativt mindre områder, hvor der kan være stor forskel på vejret ved kysten og inde i landet. Jo længere man kommer mod nord og ind i landet, des mere fastlandspræget bliver klimaet. Det medfører, at forskellen mellem temperaturer dag og nat, i sol og skygge samt mellem sommer og vinter bliver større. Samtidig bliver nedbørsmængden mindre og vejret mere stabilt.

Vejret i fjordene og Diskobugten er således præget af **langt** større stabilitet end vejret langs kysten. Selv om det grønlandske klima totalt set må betegnes som arktisk, er der i disse områder både sommer og vinter tilfredsstillende forhold for udendørs ophold og færden. F.eks. kan man i Jakobshavn om foråret og forsommeren opleve dagtemperaturer på op til 20 - 25 .

2. Trafikforbindelser til Grønland.

På grund af Grønlands beliggenhed i forhold til Europa og Nordamerika, hvorfra turisterne navnlig kommer, har udvalget udelukkende koncentreret sig om befordring af turister til Grønland med fly. Det er dog sandsynligt, at der med tiden kan blive tale om krydstogter til Grønland, men betydningen heraf er begrænset, bl.a. fordi disse turister kun tilbringer få timer i land.

SAS's nedsættelse af gruppetaksterne til 800,- kr. for en returbillet mellem Danmark og Grønland vil stærkt begrænse chartertraffikkens muligheder.

Selv om charterprisen i tilfælde af pendulflyvninger med fuld belægning begge veje kan komme ned på ca. 700,- kr. for en returbillet, kræver dette næsten dobbelt så store grupper som SAS', ligesom charterbeflyvning kræver større regularitet i transporten til og fra ankomstlufthavnene i Grønland.

Udvalget går derfor ud fra, at befordringen af turister mellem Danmark og Grønland foreløbig kommer til at foregå med rutefly.

2.1. Rutetrafikken mellem Danmark og Grønland.

Rutetrafikken mellem Danmark og Grønland, der betragtes som indenrigsflyvning, varetages i dag af SAS, som beflyver ruterne København - Søndre Strømfjord (-Kulusuk/Narssarssuaq) og København - Narssarssuaq via Reykjavik. Bortset fra sidstnævnte rute, der kun beflyves fra slutningen af maj til midt i september, er der tale om helårsruter.

København - Søndre Strømfjord beflyves op til 5 gange ugentlig om sommeren og 2 gange ugentlig i vinterhalvåret med DC-8 jetmaskiner. Denne rute forlænges med materiel fra Grønlandsfly til Kulusuk hver 14. dag og ugentlig til Narssarssuaq.

København - Narssarssuaq beflyves fra 1973 3 gange ugentlig i sommermånederne. Hertil kommer 2 ugentlige forbindelser mellem Reykjavik og Narssarssuaq, som skal afløse de charterflyvninger, Islandair indtil nu har udført hver sommer med turister fra Island.

Da der er tale om indenrigsruter, sker fastsættelsen af taksterne uden om IATA. Taksterne fastsættes af SAS efter forhandlinger med Ministeriet for Grønland og efter godkendelse i Ministeriet for offentlige Arbejder. Priserne for transport mellem Danmark og Grønland er derfor mere fleksible end mange andre flytakster.

Takstsystemet på grønlandsruterne blev således væsentligt ændret i foråret 1972, hvor grupperabatpriserne blev sat ned på et meget lavt niveau. For grupper på 60 personer er returprisen nu 800,- kr. pr. billet, medens 30 og 15 personer skal betale henholdsvis 1.000,- kr. og 1.200,- kr. Samtidig ændredes det øvrige rabatsystem,

således at der nu ydes 50% familierabat og 25% ungdomsrabat året rundt på den ordinære returbilletpris på 2.414,- kr. I perioden 1. september til 30. april koster en returbillet, der gælder i 28 dage, 1.242,- kr.

Samtlige takster gælder fra alle lufthavne i Danmark.

Tabel 4: SAS-taksterne mellem Danmark og Grønland.		
	Returbilletpris	Takstniveau i »øre pr. mile«
Økonomiklasse:	2.414 kr.	57
28-dages billet (excursion)	1.242 kr.	30
Gruppebillet		
15 personer	1.200 kr.	29
30 personer	1.000 kr.	24
60 personer	800 kr.	19

Anm.: Distancen Danmark—Grønland er sat til 2100 miles.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af oplysninger fra SAS.

Tabel 5: Sammenligning mellem det nuværende takstsystem på Grønlandsruterne og det forventede takstniveau på de interkontinentale ruter.		
	Forventet takstniveau på de interkontinentale ruter	Nuværende takstniveau på SAS-ruterne mellem Danmark og Grønland.
	cpm.	cpm.
Økonomiklasse	6,5 – 7,5	8,14
Excursion (lavsæson)	4,5 – 5,0	4,29
Grupper	3,0 – 4,0	2,7 – 4,14

Anm.: cpm ~ cent per mile, hvor 1 cent = 7 øre

Kilde: Det nævnte CGA-study og tabel 4

I tabel 5 sammenlignes takstniveauet på SAS's grønlandsruter med andre ruters takstniveau. Grønlandsrutens takster er omregnet til *cents per mile*. Som sammenligningsgrundlag anvendes det forventede takstniveau på de længere interkontinentale flyruter, såle-

des som dette er forudsagt i en engelsk undersøgelse¹⁾) Det skal dog bemærkes, at det nugældende takstniveau på de omtalte ruter er noget højere end det forventede. Set i denne sammenhæng kan de nugældende takster på SAS-ruterne mellem Danmark og Grønland ikke siges at være overdrevent høje.

Der er dog yderligere et forhold, som har betydning i forbindelse med bedømmelsen af SAS-taksterne, nemlig grønlandsruterne belægningsgrad, der er betydeligt højere end SAS's gennemsnitlige.

Dette tyder på, at taksterne på grønlandsruterne skulle kunne nedsættes. Imidlertid må man nok regne med, at det er mere realistisk i stedet af forvente en hyppigere beflyvning af Grønland, specielt i vintermånederne. Selv om udvalget kunne ønske en yderligere nedsættelse af billettaksterne til Grønland, er man dog enig i, at den høje belægningsgrad snarere bør give anledning til hyppigere beflyvning.

Man kan således fastslå, at Grønland ikke takstmæssigt er dårligere stillet i konkurrencen med andre tilsvarende rejsemål, hvortil charterflyvningerne endnu ikke er vokset frem.

2.2. Fremtidig beflyvning af Grønland.

Udvalget mener, at SAS-ruterne fra København til Grønland fortsat vil være de vigtigste turistruter.

Hertil kommer ruten fra Island, og desuden kan man forvente direkte beflyvning mellem Nordamerika og Grønland.

Det canadiske luftfartsselskab Nordair har søgt om tilladelse til at åbne en rute mellem Frobisher Bay i det arktiske Canada og Sønder Strømfjord. Det er hensigten at flyve ugentligt i sommermånederne og hver 14. dag resten af året. En sådan rute kan få betydning med hensyn til det nordamerikanske rejsemarked. Derimod kan man næppe forvente stop-over-turisme til Grønland ad denne rute i forbindelse med mellemlandinger i Canada. Ruten falder nemlig ikke ind under IATA-aftalerne. Enkeltbillets prisen er foreløbig sat til 75 \$ eller 525 kr.²⁾, hvilket svarer til 13 cents per mile (90 øre pr. mile); takstniveauet er således betydeligt højere end på SAS's grønlandsruter.

Også Grønlandsfly agter at flyve mellem Canada og Grønland.

1) CGA study »Air Fares and Their Implications for Pacific Travel».

Curtiss Greensted Associates, London 1971

2) Omregningskurs er sat til 1 \$ = 7 kr.

For samtlige beskrevne ruter til Grønland må man formode, at antallet af udbudte sæder vil blive forøget efter behov. Luftfartsselskaberne må antages at have kapacitet til ethvert realistisk udvidelseskrav skabt af efterspørgslen.

På længere sigt når de interne grønlandske transport- og indkvarteringsproblemer er tilfredsstillende løst, kan det beskrevne beflyvningsmønster tænkes udbygget med stop-over-turisme og med charterflyvninger fra Europa. Om sådanne charterflyvninger vil kunne gøre sig gældende, afhænger bl.a. af om SAS til den tid tillader lavere minimums-grænser for udsalgsprisen på inclusive-tours (IT-rejser)¹⁾

Stop-over-turisme kan etableres, hvis SAS ser sin interesse i at lade en af forbindelserne mellem Nordamerika og Skandinavien mellemlande i Grønland. Dette vil betyde åbningen af et nyt marked, hvilket bl.a. kan ses af den succes, Loftleidir har haft med 1, 2, og 3 dages stop-over-ophold i Reykjavik. Fordelingen over året af stop-over-ophold er betydelig jævner end den totale turismes. Stop-over-turisme kan altså medføre, at turistsæsonen i visse områder forlænges.

3. Intern transport i Grønland.

Den interne transportsektor (Grønlandsfly og KGH's passagerskibe) er væsentlig for udviklingen af turismen, fordi ankomstlufthavnene i Grønland ligger langt fra byerne. Bortset fra fjeldvandrere, endags-turister og Arctic Hotels gæster i Narssarssuaq skal alle turister befordres fra ankomstlufthavnen til en af de vestgrønlandske byer.

Den store afhængighed af den interne transport har i en vis grad hæmmet rejsestrømmen, idet helikopternes og skibenes kapacitet er begrænset, ligesom regulariteten kan være svingende.

3.1. Udviklingslinier i den interne transport.

Grønlandsfly har koncession på intern luftbefordring i Grønland. Til trafikken i Vestgrønland råder selskabet idag over 6 S-61 helikoptere med plads til 22 passagerer; på grund af de store afstande reduceres antallet til 18 passagerer på de fleste ruter. Desuden har Grønlandsfly 2 DC-6 maskiner, der bl.a. beflyver ruterne fra Søndre Strømfjord til Kulusuk og Narssarssuaq.

1) Ved en IT-rejse forstås en grupperejse med rutefly, hvor rejsens pris omfatter flytransport, indkvartering m.m. Normalt giver luftfartsselskaberne sådanne grupper special-takster (IT-fares), men stiller samtidig krav om, at rejsens udsalgspris er over en vis minimumsgrænse. Jo lavere minimumsgrænsen er, des bedre konkurrenceposition har ruteflyvningen over for charterrejser til samme rejsemål.

Helikopternes kapacitet i forbindelse med den stærke vækst i den interne trafik sætter snævre grænser for, hvor mange sæder der har kunnet reserveres af rejsebureauerne til turister. Dette begrænser selvsagt antallet af turister, fordi efterspørgslen for en stor del er betinget af, at der udbydes færdigarrangerede rejser omfattende såvel transport som indkvartering.

Udvalget har derfor været interesseret i, hvilke løsninger af transportspørgsmålet, der kan gøre et større udbud af grupperejser til Grønland muligt.

Specielt har man overvejet muligheden for overgang til fastvingede fly på de vigtigste ruter i Vestgrønland, Søndre Strømfjord-Godthåb og Søndre Strømfjord-Jakobshavn. Da der ikke er truffet beslutning om indsættelse af fastvingede fly på disse ruter, finder udvalget det væsentligt at undersøge, hvornår dette vil være rimeligt ud fra samfundsøkonomiske hensyn.

Hidtil har beregninger med henblik på den interne beflyvning i Grønland været problematiske, fordi man ikke har haft et realistisk alternativ til helikopterne. Det synes nu sikkert, at der i 1977-78 kommer et såkaldt STOL-fly (DHC-7) på markedet, som må formodes at kunne erstatte helikopterne på de vigtigste ruter.

I bilag 10 side 99 har den arbejdsgruppe, udvalget har nedsat om turismens økonomiske betydning for Grønland, anslået de nødvendige investeringer i 1.200 m. landingsbaner i Godthåb og Jakobshavn til 90 mill. kr. Efter de nyeste oplysninger om STOL-flyet, der kun kræver 800 m. landingsbaner, kan investeringskravet opgøres til i alt ca. 60 mill. kr. for de to landingsbaner.

I bilaget er nævnt vanskeligheden ved at få indplaceret store anlægsbeløb i de rammer, der er afsat for offentlige investeringer i Grønland frem til 1985.

Udvalget mener imidlertid, at det må være rigtigt at foretage disse investeringer på et tidspunkt, som afhænger af de besparelser i statstilskuddene til den interne trafik, som samtidig vil kunne opnås. I det følgende søger man at beregne disse besparelser.

Som det fremgår af bilag 10 side 96 regner Grønlandsfly med 75.000 passagerer på det interne grønlandske rutenet i 1980. Udvalget regner i en prognose med, at 35.000 turister årligt kan bringes til at efterspørge en grønlandsrejse omkring 1980 (jfr. side 47). Af disse vil 20.000, svarende til 40.000 passagerer, efterspørge rejser med Grønlandsfly. Hvis denne efterspørgsel skal imødekommes, må Grønlandsflys tal på 75.000 forhøjes til ca. 90.000 passagerer (jfr. bilag 10 side 97).

I nedenstående tabel er statstilskuddet til den interne grønlandske flytrafik beregnet ved de omtalte henholdsvis 75.000 og 90.000 passagerer. Der er alternativt regnet med ren helikopterbeflyvning (9 stk. S-61), og DHC-7 på ruterne fra Søndre Strømfjord til Godthåb og Jakobshavn, kombineret med helikoptere på de øvrige ruter. Der

er forudsat uændrede billettakster og dermed en revision af kriterierne for ydelse af tilskud til intern flyvning, jfr. bilag 10, side 102.

Tabel 6: Beregning af statstilskud til den interne flyvning i Vestgrønland 1980; mill.kroner			
	Totale indtægter	Totale beflyvningsomkostn. ¹⁾	Statstilskud
1970	13,1	20,6	7,5
1971	17,6	23,2	5,6
1980 75.000 passagerer			
S - 61	33,0	46,0	13,0
S - 61 + DHC - 7	33,0	39,0	6,0
1980 90.000 passagerer			
S - 61	²⁾	²⁾	²⁾
S - 61 + DHC - 7	39,0	42,0	3,0

Anm. Beregningen forudsætter, at DHC-7 indsættes både på Godthåb og Jakobshavn, således at flytiden pr. år kommer op på ca. 1 500 timer.

) Omkostninger excl. drift af heliporte (1970 anslået til 1/2 mill.kr.), men incl. drift, forrentning og afskrivning af landingsbaner i Godthåb og Jakobshavn.

²⁾ Rubrikken ikke udfyldt, fordi transport af 90.000 passagerer, hvoraf 40.000 »turister« (20.000 tur/retur), ville kræve i alt 11 S-61, hvoraf 2 som følge af forskydning mod mere uhensigtsmæssig sæsonfordeling, jfr. bilag 10. Det anses for urealistisk, at disse to S-61 ville blive anskaffet.

Kilde: Egne beregninger på grundlag af »Fastvingede fly ctr. helikoptere i den interne trafik i Grønland« (København nov. 1972), suppleret med nyere oplysning om DHC-7 fra Grønlandsfly A/S.

Det fremgår af de fremhævede tal i skemaet, at der med de nævnte forudsætninger vil kunne spares et statstilskud på 10 mill. kr. årligt ved anlæg af landingsbaner i Jakobshavn og Godthåb.

Spørgsmålet er herefter, hvornår det vil være samfundsøkonomisk rigtigt at investere i disse landingsbaner. Da der er afsat beløb til forrentning og afskrivning inden besparelsen på 10 mill. kr. årligt, må det være mest økonomisk, at landingsbanerne er færdige, så snart den forudsatte trafikmængde indtræffer. Dette forventes som nævnt at ske omkring 1980. Selv om passagertallet på det tidspunkt kun bliver 75.000 i stedet for 90.000, vil statstilskuddet alligevel formindskes med 7 mill. kr. Hertil kommer, at anlæg af landingsbaner kan ske i vintermånederne over en årrække, således at der derved fremskaffes et antal arbejdspladser i de måneder, hvor arbejdsløshedsproblemet er størst.

Udvalget anbefaler derfor, at der allerede nu træffes beslutning om at gå i gang med anlæg af de to landingsbaner, således at de kan stå klar på det tidspunkt, hvor det er mest økonomisk; under de nævnte forudsætninger altså omkring 1980.

Udover en væsentlig besparelse i statstilskuddet ved indsættelsen af fastvingede fly på ruterne mellem Søndre Strømfjord og Godthåb/Jakobshavn vil man opnå en betydelig forøgelse i den grønlandske turistsektors modtagelseskapacitet. Specielt landingsbanen i Jakobshavn vil få turistmæssig betydning, idet Jakobshavn vil være et oplagt mål for både længere og kortere rejser. Kortvarige rejser kan tænkes som stop-overs, dels i forbindelse med transatlantiske rejser mellem Nordamerika og Skandinavien med mellemlanding i Søndre Strømfjord, dels som 4-5 dages rejser udgående fra København, (Island eller Nordamerika). Stop-over-rejser til Godthåb kan også tænkes, men sandsynligvis i betydeligt mindre omfang.

Skibsbefordring i Grønland sker væsentligst med KGH's kystskibe Disko og Kununguaq, der i sommerhalvåret besejler vestkysten mellem Narssarssuaq i syd og Upernavik i nord. Der er størst belægning mellem Godthåb og Egedesminde, medens kapaciteten er tilstrækkelig uden for denne strækning. Dette er igennem flere år benyttet til rundrejsearrangementer for turister i det nordlige Vestgrønland.

Da den interne transport i stigende omfang foregår med fly fremfor med skib, er det udvalgets håb, at man, indtil de nævnte landingsbaner er anlagt, fortsat kan regne med muligheden for skibstransport af turister fra Søndre Strømfjord til Diskobugten og Godthåb.

I et vist omfang kan turister befordres med lokalbådene Tugdlik og Taterak i henholdsvis Diskobugten og Sydgrønland. Ganske vist har der i de senere år været stærkt pres på Taterak i Sydgrønland, men fra 1973 skulle dette lette, idet Grønlandsfly nu også skal flyve passagerer fra Narssarssuaq til de sydgrønlandske byer. Med disse både kan man sejle rundt mellem byerne i de to områder og afbryde rejsen med ophold et par dage hvert sted, idet der idag er mindre hoteller i flere byer i områderne.

3.2. Den interne transport indtil 1980.

Som omtalt vil kapaciteten på de interne grønlandske flyforbindelser først kunne forøges væsentligt ved indsættelsen af fastvingede fly, medens kystskibenes kapacitetsudnyttelse forventes at falde svagt efterhånden som en større del af persontrafikken flyttes over til flyene.

Dette medfører, at udvalget anbefaler en udbygning af samarbejdet mellem KGH og Grønlandsfly, således at den kapacitet, der er til rådighed, udnyttes i størst muligt omfang. Det optimale er formentlig, at Søndre Strømfjord besejles hver uge med kystskib, således at passagerer både kan bringes ud fra og ind til Søndre Strøm-

fjord med skib. Herved åbnes der virkelig for såvel Diskobugten som Godthåb-området. For de turister, der ikke vil tilbringe henved 2 uger i et af distrikterne, kan man yderligere tænke sig udskiftning midt i perioden med helikopter. Herved opnås, at der vil være passagerer til helikopterruterne både ud fra og ind til Søndre Strømfjord, så man undgår tomflyvninger.

Udvalget er klar over, at der skal tages mange hensyn ved trafikplanlægningen i Grønland; men da den beskrevne løsning synes at være den eneste, som indtil indsættelsen af fastvingede fly muliggør en væsentlig forøgelse af kapaciteten for turister, må det anbefales, at trafikoplægget udarbejdes efter disse retningslinier.

Udvalget understreger nødvendigheden af, at KGH's og Grønlandsflys fartplaner for sommersæsonen kan meddeles rejsebureauerne i efteråret året før.

4. Indkvarteringssektoren.

De grønlandske hoteller har idag ca. 900 sengepladser excl. opredningsmuligheder. Der er betydelige forskelle i standarden.

Tabel 7: Oversigt over hoteller i Grønland 1972		
		Antal sengepladser excl. oprednings- muligheder
Nanortalik:	Hotel Kap Farvel	20
Julianehåb:	KGH's gæstehjem	40
Narssarssuaq:	Arctic Hotel	124
	Transithotellet	120
Narssaq:	2 mindre hoteller	20
Frederikshåb:	Pedersens Hotel	10
Godthåb:	Hotel Grønland	88
	Hotel Godthåb	60
	Sømandshjemmet	10
Sukkertoppen:	Hotel Sukkertoppen	20
Søndre Strømfjord:	Transithotellet	230
Holsteinsborg:	Hotel Holsteinsborg	9
	Sømandshjemmet	24
Egedesminde:	Nicomut	8
	KGH's gæstehjem	80
Jakobshavn:	Hotel Hvide Falk	52
	Hotel Jakobshavn	14
I alt sengepladser		929

Kilde: Materiale i udvalgets sekretariat.

Imidlertid står ikke alle sengepladser til rådighed for turister, fordi en del primært er beregnet på transitrejsende. Desuden er en del af de små hoteller baseret på bestemte kundegrupper (f.eks. folk fra nærliggende bygder), hvorfor disse kun delvis kan forudsættes anvendt af turister.

I rejselivets korte højsæson kan der derfor være pres på hotellerne. For øjeblikket synes der dog kun at være påtrængende udvidelsesbehov i Sydgrønland; dette skyldes navnlig, at transportmulighederne er bedst til dette område. På længere sigt, når de interne transportforhold er forbedret, må man også i andre områder forudse behov for udvidelser i indkvarteringssektoren.

Dette gælder f.eks. Jakobshavn, hvor man på visse dage allerede nu har mere end fuld kapacitetsudnyttelse og må indkvartere tilrejsende privat.

4.1. Nuværende indkvarteringsproblemer.

Som nævnt er behovet for udvidelser i indkvarteringssektoren i Sydgrønland presserende. Arctic Hotel Corporation (AHC) har fuld kapacitetsudnyttelse i højsæsonens 8 uger. I sæsonen fra begyndelsen af juni til midt i september 1972 har AHC haft en belægning på 62%. Hotellet er således svagt belagt i ydersæsonen, og bestræber sig derfor på at sprede tilstrømningen. For at kunne tilfredsstille den forventede efterspørgselsstigning søger man ad forskellige veje at øge AHC's kapacitet.

I øjeblikket undersøges på udvalgets foranledning mulighederne for, om AHC kan overtage transithotellet i Narssarsuaq fra Ministeriet for Grønland, således at de to hoteller drives under et. Dette vil dog kun løse kapacitetsproblemet på kort sigt, da AHC ikke kan anvende alle sengepladserne til turister; en vis reservation med henblik på indkvartering af transitrejsende må fortsat ske. Som en langsigtet løsning har AHC planer om snart at udvide hotellet til 100 dobbeltværelser.

Samtidig planlægges et nyt hotel opført i Julianehåb. Udvalget mener, at efterspørgslen vil stige så meget, at begge projekter kan drives rentabelt, og har derfor anbefalet, at de gennemføres. Udvalget forudsætter, at der etableres et samarbejde mellem AHC og hotellet i Julianehåb, specielt med hensyn til transport mellem de 2 hoteller.

Med den korte sæson i Grønland stilles der store krav til belægning, hvilket igen stiller krav til den interne transports kapacitet.

Udvalget har i bilag 3 undersøgt, hvor stor belægningen i et hotel skal være, før investeringen er rentabel. Det fremgår, at det foreløbig vil være vanskeligt at etablere nye hotelprojekter ud over de allerede nævnte. Det skyldes dels den korte sæson, dels den

interne trafiks usikkerhed og manglende kapacitet. Man har derfor undersøgt mulighederne for alternative indkvarteringsformer, der kan tilbydes turisterne i sommermånederne.

4.2. Alternative indkvarteringsformer.

Udvalget har især fundet sådanne muligheder i skolehjem m.v. og GTO's indkvarteringslejligheder.

Det anbefales derfor, at åbne mulighed for at anvende indkvarteringslejlighederne som sæsonhoteller, efterhånden som de helt eller delvis nedlægges. Eventuelt kan kantinen bruges til restauration for turisterne. Det forudsættes, at det er muligt at slå GTO-kamrene sammen to og to, da de enkeltvis er for små til turistindkvartering.

Desuden anbefales, at det bliver muligt at indrette sommerhoteller i de eksisterende kollegier, der ofte står tomme i sommermånederne, og at der tages hensyn til denne anvendelse ved etablering af nye kollegier. Herved vil man ligesom i f.eks. Island kunne forøge sengekapaciteten væsentligt i sommersæsonen.

Tjenesteboliger står af og til tomme i sommermånederne. I øjeblikket er det ikke tilladt at fremleje dem. Denne regel foreslås ændret, nu hvor der betales boligbidrag for disse boliger.

I private boliger vil der antagelig kun være plads til indkvartering af turister i stærkt begrænset omfang. Det foreslås, at man forenkler de gældende regler, som går ud på, at boligstøtteudvalget skal give tilladelse til fremleje i visse tilfælde.

Udvalget mener, at de lokale turistforeninger bør tage initiativ til at undersøge behovet og muligheden for alternativ indkvartering i byen. De bør også sørge for, at interesserede turister kan henvende sig et enkelt sted og få de nødvendige oplysninger.

4.3. Vandreturisme.

For at udbygge fjeldvandringsturismen er udvalget i første omgang gået ind for etablering af et antal fjeldhytter i området syd for Søndre Strømfjord. Hvis ruterne skal være varierede og rimeligt lange, må man allerede fra starten råde over et vist antal hytter. I udvalgets foreløbige redegørelse omtales et detaljeret forslag fra en svensk sagkyndig, der som et minimum anbefaler 5 større hytter og 3 mindre vindskjul. Etableringen skønnes at ville koste omkring 1 mill.kr.

Udvalget er klar over, at projektets største betydning for Grønland i første omgang ligger i publicity-virkningen, der vil komme andre turistformer til gode. Kommunalbestyrelserne i Sukkertoppen og Holsteinsborg, som er interesseret i, at vandreturisterne

straks tilfører byerne indtægter, har planer om at etablere hytter omkring byerne. Udvalget kan anbefale, at disse planer realiseres, når der viser sig behov for det, men mener ikke, at de kan træde i stedet for en vandringssturisme i Søndre Strømfjord-området. Der vil være en stigende interesse for dette område hos vandrere, der ikke har råd til transport til og ophold i byerne.

Udvalget anbefaler derfor, at Søndre Strømfjord-projektet gennemføres med offentlige midler. Eventuelt må hytternes konstruktion dog ændres af hensyn til de klimatiske forhold og omkostningerne ved transporten ud i fjeldet.

Udvalget er klar over, at det vil blive vanskeligt at indpasse udgiften i de bevillinger, der står til rådighed for anlægsarbejder i Grønland. Indtil da foreslås det, at der organiseres en udlejning af teltudstyr m.v. i Søndre Strømfjord, hvilket kan gøres for små midler. KGH har på udvalgets opfordring dannet en arbejdsgruppe, som vil tage sig af de praktiske spørgsmål i forbindelse hermed.

Udvalget foreslår, at teltudstyr og senere hytter ejes af selvejende institutioner **unde** kommunalbestyrelserne, som også kan varetage de grønlandske jægers interesser. Institutionerne kan lade den daglige drift udføre af KGH's organisation i Søndre Strømfjord.

Også området mellem Narssarsuaq og de sydgrønlandske byer er velegnet til vandringssturisme. Her vil Arctic Hotel Corporation naturligt kunne stå for udlejning af vandrestyr. Med tiden kan man tænke sig, at fåreholderne vil være interesseret i at bygge og forsyne mindre hytter, der om sommeren kan anvendes af turister og om foråret og efteråret af fåreholderne selv ved indsamlingen af får.

I øvrigt foreligger en skitse til udbygning af hytteturisme i større målestok i Sydgrønland. ¹⁾

I planlægningen af vandringsturismen bør man bl.a. inddrage kommunalbestyrelserne og fåreholderforeningen. Udvalget er bekendt med, at en nydannet privat organisation ²⁾ netop har foretaget sådanne henvendelser.

4.4. Kapacitetsberegning for hotelsektoren.

I bilag 4 er antallet af hotelsenge i Grønland fordelt på de måneder, hvor der kan påregnes primærsæson i områderne. For månederne marts-maj er kun hotelkapaciteten i Jakobshavn og Holsteinsborg medregnet. I sommermånederne juni-september er alle

) Arkitekt Kjeld Fisker: Ideskitse til turisterhverv i Sydgrønland, København 1971.

) »Udvalget for vandreturisme i Grønland« består bl.a. af repræsentanter for foreningen Katangut, Grønlænderforeningen, Dansk Fjeldvandrers Klub, Dansk Bjergklub og Dansk Vandrelaug.

hotelsenge medregnet, bortset fra transithotellerne og gæstehjemmene. Opgørelsen omfatter også de allerede planlagte udvidelser i hotelsektoren, og dækker således perioden frem til ibrugtagningen af landingsbaner i Godthåb og Jakobshavn.

Opgørelsen viser, at der pr. døgn er 120 senge til rådighed i vintermånederne og 600 senge i sommermånederne. En del af denne kapacitet vil være optaget af andre rejsende end turister. Der er taget hensyn hertil ved beregningen af hotelsektorens turistkapacitet i bilag 4, tabel 1. Resultatet bliver, at der til turister er 8800 hotelgæstedøgn til rådighed i vinterperioden og 63.000 i sommerperioden.

Herefter kan man beregne det antal turister, der er plads til. Udvalget anslår hotelturisternes gennemsnitlige opholdstid til 6 døgn i Sydgrønland og 5-6 døgn i det øvrige Grønland. Hertil lægges ca. 20% af hensyn til hotellernes tomgang mellem de enkelte grupper af rejser og ankomst.

Hotellerne vil således i årene efter 1973 have en kapacitet på 11 000 turister i den primære sæson. Prognosen side 47 viser, at der omkring 1980 antages at komme 9.000 hotelturister til Grønland om året, hvis landingsbanerne ved Godthåb og Jakobshavn ikke er anlagt. Det vil sige, at indkvarteringssektoren efter de nu planlagte udvidelser foreløbig vil være tilstrækkeligt udbygget.

Hvis landingsbanerne etableres, vil der være behov for et væsentligt større antal senge, primært i Jakobshavn, hvor udvalget regner med en forøgelse på 170 senge fordelt på et nyt hotel og udbygning af de eksisterende. I så fald vil de grønlandske hoteller omkring 1980 kunne modtage ca. 25.000 hotelturister årligt, hvoraf lidt over halvdelen i sommermånederne.¹⁾

5. Lokale turistfaciliteter.

5.1. Lokal transport, badudlejning m.m.

I turistområderne må der være et antal både, som kan benyttes til udflugter, fisketure o.lign. Nogle bør kunne rumme grupper på omkring 30 personer. Desuden vil der være behov for mindre både • il individuelle ture eller små grupper.

Selv om man de fleste steder kan leje forskellige typer både, bør man organisere udlejningen efter nogenlunde fælles regler.

¹⁾ Jfr. beregningerne i bilag 4, tabel 2.

I Sydgrønland må man regne med, at befordring af navnlig grupper af turister mellem Narssarssuaq og Narssaq/Julianehåb ¹) i vid udstrækning skal foregå med sådanne både; med hensyn til Julianehåb kan der enten blive tale om at sejle hele vejen fra Narssarssuaq eller i perioden med stori fra Igaliko med landtransport over Itivdleq. For at sikre regelmæssig forbindelse, må der være mindst en båd til ca. 30 passagerer i såvel Narssarssuaq som Julianehåb. I Julianehåb kan båden desuden anvendes til udflugtsarrangementer.

I dag synes udflugter kun at blive arrangeret i Narssarssuaq, Godthåb og Diskobugten. I Godthåb sejler en båd med plads til 18 personer i perioden maj-november i pendulfart mellem byen og Kapisigdlit, hvor der er overnatningsmuligheder for ca. 50 personer. Desuden kan båden lejes til udflugter i Godthåb-området.

I Jakobshavn er der et fartøj, som sejler udflugter fra byen, og i øvrigt er der et mindre fartøj i Egedesminde, der kan lejes til sejlad i Diskobugten. Erfaringerne herfra synes at vise, at der skal være en vis koordinering mellem indkvarteringsstederne og udflugtsbådene.

For at få indsat det nødvendige antal udflugtsbåde bør man allerede nu søge at interessere den grønlandske befolkning i denne erhvervs mulighed; behovet de enkelte steder må klarlægges af de lokale turistforeninger i samarbejde med hotellerne og de rejsearrangører, som har rejser til byen. Ligesom det hidtil har været tilfældet i Narssarssuaq (AHC), kan man tilstræbe, at et vist antal udflugter er indregnet i hotelpriisen, da dette vil lette bestemmelsen af det minimumsbehov, der melder sig.

Med hensyn til finansiering af fartøjerne forudsætter udvalget, at der kan ydes støtte af erhvervsstøttemidlerne.

I Narssarssuaq bør man yderligere overveje at placere mindre fly, der på taxa-fly-basis kan bringe interesserede lystfiskere til særlig gode fiskepladser i Sydgrønland; et sådant arrangement findes bl.a. i Arjeplog i Sverige.

5.2. Udlejning af hundeslæder.

Svarende til hvad der er nævnt om bådudlejning, bør der være mulighed for at leje hundeslæder i Jakobshavn og Holsteinsborg.

Udlejningen bør til sin tid administreres af velkomstcentrene, der skal sørge for, at det udlejede er i god stand. Ved at koncentrere udlejningen på denne måde kan man sikre fælles udlejningsbetingelser, herunder takster.

1) Hvis Nanortalik også skal inddrages, må man sætse på helikoptertransport mellem Narssarssuaq og Nanortalik, da sejlad tager for lang tid og er for usikker i stori-perioder.

5.3. Guider.

En oplagt indtjeningsmulighed for den grønlandske befolkning i forbindelse med turismen er guide-virksomhed. Befolkningens naturlige kvalifikationer til dette erhverv består bl.a. i lokalkendskab og fortroligheden med vejrliget. Alligevel må man være opmærksom på, at der vil gå nogle år, før det nødvendige antal grønlændere kan guide uden støtte af andre guider; grunden hertil er først og fremmest, at de færreste grønlændere idag kan fremmedsprog.

Selv om grønlandske guider vil kunne finde anvendelse ved alle former for udflugtsarrangementer (byrundture, hundeslædeudflugter, fjeldture og fiske- og jagtture), bør man udover et vist sprogkendskab ikke opstille fællesregler gældende for alle turistområder. Disse regler bør tilpasses de lokale forhold, og i overensstemmelse hermed bør man i de primære turistområder arrangere guide-uddannelse på aftenskolebasis. På udvalgets initiativ har fritidskommissionen i Godthåb udarbejdet en undervisningsplan for turistførere (bilag 5).

Sideløbende med disse guidekurser bør man arrangere målrettede sprogkurser, således at man forholdsvis hurtigt får uddannet grønlændere, der selvstændigt kan virke som guider. For at sikre kommunikationen mellem guiden og hans gruppe kan man eventuelt i begyndelsen så vidt muligt sammensætte udflugtsgrupperne, så der er mindst en turist med, der både taler dansk og vedkommente fremmedsprog. Ligeledes kan man overveje brug af fremmedsprogede båndoptagelser under udflugterne.

5.4. Souvenirs.

På udvalgets foranledning har et særligt udvalg under Grønlands Landsrad undersøgt spørgsmålene omkring fremstilling og salg af husflid. Udvalgets betænkning er gengivet i bilag 6.

Baggrunden for nedsættelsen af souvenirudvalget er det alt for lille udbud af tilfredsstillende, grønlandsk fremstillede husflidsprodukter, som har gjort det stedse vanskeligere at dække efterspørgslen fra turisterne. Efterspørgslens størrelsesorden ses af, at Arctic Hotels kiosk har omsat for ca. 300.000 kr. i 1972 (det vil sige for ca. 250 kr. pr. gæst), hvoraf kun 150 000 kr. var grønlandsk husflid, da der ikke kunne fremskaffes mere. I Jakobshavn anslås det, at hver gæst på Hotel Hvide Falk bruger knap 500 kr. til køb af souvenirs. Selv om f.eks. besøgsturister næppe har så store udgifter til souvenirindkøb som de nævnte hotelgæster, kan man formentlig gå ud fra, at samtlige turister i gennemsnit anvender 200-300 kr. til souvenirs.

Udvalget lægger stor vægt på, at husflidserhvervet udvikles, og har med tilfredshed konstateret, at KGH efter opfordring fra lands-

rådet har arbejdet videre med denne opgave ud fra souvenirudvalgets betænkning. Udvalget støtter forslaget om at ansætte en husflidskonsulent.

Eventuelt kan man oprette fællesværksteder for husflidsproduktionen, hvor man samtidig kan tilbyde oplæring i de gamle grønlandske færdigheder; sådanne fællesværksteder kan i perioder fremtræde som arbejdende museer.

Så længe den grønlandske husflidsproduktion er beskeden, bør man sørge for, at den fortrinsvis udbydes til salg i Grønland, således at efterspørgslen tilfredsstilles der.

5.5. Velkomst- og informationscentre.

Hidtil har hotelreceptionerne stort set været ene om at give turisterne oplysninger, men med det stigende turistantal må man tilstræbe, at også andre end hotelturister kan få de nødvendige informationer. Der bør derfor med tiden oprettes et velkomstcenter i hver by i turistområderne, hvor man kan få oplysning om dels lokale attraktioner og aktiviteter, dels mere almindelige forhold som transportmuligheder m.m. Desuden skal turisterne gennem velkomstcentret kunne bestille udflugter, leje både, hundeslæder o.lign., ligesom der kan oprettes souvenirudsalg i tilknytning til centret.

Centrets placering bør være så central i byen som mulig; i visse tilfælde kan man måske indrette velkomstcentret i forbindelse med museer, der alligevel vil tiltrække en væsentlig del af turisterne. Således kunne man eventuelt oprette et velkomstcenter i forbindelse med det påtænkte lokalmuseum i Jakobshavn, der søges indrettet i Knud Rasmussens hus.

6. De primære turistområder.

Udvalget mener, at den turistmæssige udvikling foreløbig skal søges koncentreret i 4 områder, således at turistantallet hvert sted bliver af en sådan størrelsesorden, at de forskellige turistfaciliteter hurtigst muligt kan opnå en rentabel udnyttelsesgrad. I takt med udviklingen kan andre områder blive aktuelle.

Spørgsmålet om turisme i Østgrønland behandles i bilag 7.

6.1. Sydgrønland, Narssarssuaq.

Turismen i Sydgrønland er vokset kraftigt i de seneste år, hvilket efterhånden har skabt et behov for nye indkvarteringsmuligheder

i både Narssarssuaq og det øvrige Sydgrønland. Selv om man således forsøger at sprede overnatningerne til forskellige steder, vil Narssarssuaq også for fremtiden være udgangspunkt for turismen i Sydgrønland. Arctic Hotel Corporation vil derfor udvide til i alt 100 dobbeltværelser.

Etableringen af indkvarteringsmuligheder i Narssaq og Julianehåb vil bl.a. betyde, at turisternes udflugtsmuligheder væsentligt forøges, idet de ikke vil behøve at returnere til Narssarssuaq hver aften. Foreløbig kan man påregne, at der bygges et nyt hotel i Julianehåb, og at der i forbindelse hermed indsættes et antal mindre både til turisttransport. På længere sigt må man påregne en udvidelse af hotelkapaciteten også i Narssaq og Nanortalik, samt i antallet af turistbåde der.

Disse udvidelser vil omkring 1980 have ført antallet af sengepladser direkte til rådighed for turister op på ca. 300, hvortil kommer diverse sengepladser til transitrejsende i Narssarssuaq og Julianehåb.

6.2. Diskobugten.

Også i Diskobugten og specielt i Jakobshavn er turismen vokset i de senere år, men udviklingen begrænses af, at turisterne ikke kan komme direkte fra udlandet til området. Sålænge transportkapaciteten til og fra Søndre Strømfjord er begrænset, må hotelkapaciteten i Jakobshavn anses for at være tilstrækkelig. Man bør allerede nu sørge for, at der er et tilstrækkeligt antal mindre både, der kan lejes af turisterne; ligeledes bør udlejningen af hundeslæder og understyr organiseres.

Hvis den turistmæssige udvikling i dette område og specielt Jakobshavn skal fremmes, kommer man ikke uden om at anlægge en landingsbane i Jakobshavn, således at strækningen Søndre Strømfjord - Jakobshavn kan beflyves med fastvingede fly. Når denne landingsbane er etableret vil der være basis for en betydelig udvidelse af hotelkapaciteten i Jakobshavn, således at modtagerkapaciteten omkring 1980 kan komme op på ca. 8.000 hotelturister årligt i turistsæsonen.

6.3. Søndre Strømfjord og Holsteinsborg.

Ligesom i Jakobshavn kan man i Holsteinsborg regne med en 7 måneders sæson. Om sommeren kan man satse på vandreturisme i hele distriktet og om vinteren på hundeslæde-kørsel med udgangspunkt i Holsteinsborg; eventuelt mellem byen og Søndre Strømfjord.

Kapaciteten med hensyn til turistantal bestemmes alene af, hvor mange vandrere man vil sende ud i terrænet om sommeren og antallet af tilbudte gæstedøgn i Holsteinsborg.

6.4. Godthåb-distriktet.

Af de 4 primære turistområder er Godthåb idag svagest besøgt, hvilket bl.a. skyldes, at ruten fra Søndre Strømfjord til Godthåb er den mest belastede i trafiksystemet. Derimod er hotelkapaciteten og udflugtsmulighederne foreløbig tilstrækkelige.

Hvis turisttallet skal stige, må der også i Godthåb anlægges en landingsbane til fastvingede fly.

6.5. Modtagerkapaciteten i turistsektoren.

Indtil der etableres landingsbane i Godthåb og Jakobshavn er kapaciteten i det interne transportsystem afgørende for, hvor mange hotelturister der kan modtages. I bilag 4, tabel 3 er transportkapaciteten uden landingsbaner opgjort til ca. 10.000 årligt under forudsætning af, at Søndre Strømfjord besejles en gang ugentligt.

Når landingsbanerne tages i brug og hotelkapaciteten udbygges tilsvarende, kan der modtages 25.000 hotelturister årligt.

7. Cruise- og endagsturisme.

Cruise- og endagsturisme behandles særskilt, da der ikke bliver tale om indkvartering i Grønland.

7.1. Cruise-turisme.

Cruise-sejlads i grønlandske farvande bør efter udvalgets mening foreløbig helst kun ske med mindre skibe, da man ellers kan risikere, at de forholdsvis små lokalsamfund, der anløbes, helt vil blive oversvømmet af de besøgende. Selv et mindre turistskib med 100-150 passagerer vil kunne virke stærkt forstyrrende i dagliglivet i en grønlandsk by. Derfor bør ethvert besøg forberedes grundigt på anløbsstedet, idet man ellers kan komme ud for kaotiske forhold både for borgerne i byen og de besøgende.

Hidtil har cruise-turisme til Grønland formodentlig været hæmmet af, at de gængse krydstogt-fartøjer medfører ca. 600 passagerer, hvilket næppe kan modtages i andre grønlandske byer end Godthåb. Alligevel har der fra forskellig side været planer om krydstogter til Grønland med sådanne fartøjer, men foreløbig er planerne udsat til 1974. I stedet for direkte anløb af Grønland har et enkelt rederi valgt at anløbe Reykjavik for derfra at tilbyde en endagsflyvning til Grønland.

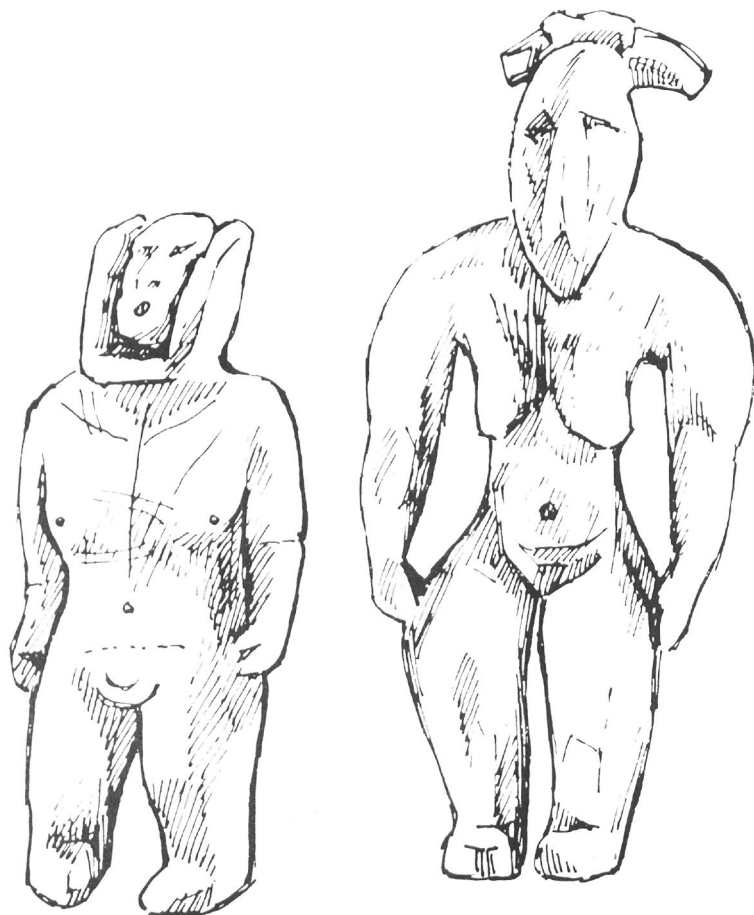
Et dansk rederi er ved at bygge et krydstogtsskib til 150 passagerer, der udstyres til sejlads i isfyldte farvande.

Interessen for at besøge Grønland med cruise-skibe er således stigende, og det må forudses, at Grønland inden længe vil blive anløbet af et antal krydstogtfartøjer hvert år.

7.2. Endags-turisme.

På grund af Grønlands geografiske beliggenhed er det begrænset, hvor meget endagsturismen kan udvikles; det er næppe realistisk at regne med endagsture fra andre steder end Island. Kundeunderlaget for endagsturene fra Island er først og fremmest de derværende turister.

I dag er Kulusuk på østkysten det eneste mål for endagsturisme, men det skulle også være muligt at arrangere endagsrejser til Narsarsuaq.



4

Uddannelsesbehov¹

For at undgå mangel på kvalificeret arbejdskraft i turistsektoren har man nogle steder oprettet specielle uddannelsesinstitutioner med sigte på turisterhvervene. Selv om udvalget er klar over, at der heller ikke i Grønland findes en tilstrækkelig stor arbejdsstyrke, som kan honorere kravene i turistsektoren, vil man dog af flere grunde ikke foreslå, at der på nuværende tidspunkt oprettes sådanne turistuddannelser i Grønland.

Man har andre steder oplevet, at selv om sådanne specielle uddannelser er dimensioneret efter turisterhvervets behov for tilgang af ny arbejdskraft, viser det sig, at dette langt fra dækkes, fordi en stor del af de færdiguddannede straks søger over i andre erhverv.

Desuden må man gå ud fra, at det årlige uddannelsesbehov inden for turistsektoren i Grønland vil være så beskedent, at det ikke for tiden vil være økonomisk forsvarligt at oprette en speciel uddannelsesinstitution.

Uddannelsesspørgsmålet må derfor søges løst gennem de til enhver tid eksisterende uddannelsestilbud, først og fremmest lærlingeuddannelser samt kortere kurser, aftenskoler m.m. For alle uddannelsesformerne gælder det, at de eksisterende støttemuligheder tillader enhver, der er interesseret og kvalificeret at opnå den ønskede uddannelse, hvad enten den foregår i Grønland eller Danmark.

Den grønlandske lærlingeuddannelse svarer til den danske. Genem denne uddannelse skal de fremtidige arbejdsledere i de forskellige erhvervsgrene i turistsektoren fremskaffes. Hidtil har det

1) Afsnittet omtaler kun uddannelse, som primært sigter mod turistsektoren; således tænkes f.eks. ikke på uddannelse af sømænd til udflugtsfartøjer og lignende, da der her er tale om ren sømandsuddannelse.

dog inden for hotel- og restaurationssektoren vist sig vanskeligt at få grønlandske lærlinge.

Målet med uddannelsesforanstaltninger indenfor turistsektoren bør ikke kun være at sikre så mange grønlandere ansættelse på medhjælperniveauet som muligt, men også at de kan opnå kvalificerede stillinger. Med henblik herpå bør de ansatte bibringes et nøjere kendskab til de forskellige funktionsområder, hvilket bl.a. kan opnås ved kortere kurser. I dag afholdes sådanne både i Danmark og i Grønland, men det overvejes for fremtiden at afholde de fleste kurser i Grønland. Dette kan udvalget tilslutte sig.

Af speciel interesse for hotel- og restaurationssektoren er den husholdningsfagskole, der er oprettet i Julianehåb. Her bliver der mulighed for at gennemføre kurser for køkkenmedhjælper, serveringspersonale, rengøringspersonale m.v. Disse kurser skulle i første omgang kunne dække uddannelsesbehovet, men viser der sig på længere sigt tilstrækkelig søgning til hotel- og restaurationsfaget, bør man oprette specielle kurser. F.eks. kunne man tænke sig kortere kokke-, serverings- og receptions kurser, der sammen med de allerede eksisterende rengøringskurser kan dække uddannelsesbehovet for samtlige personalegrupper i hotel- og restaurationssektoren. I de primære turistområder anbefales der oprettet guide-kurser under aftenskoleloven, jfr. side 28.

Udover de almindelige erhvervsmæssige uddannelsesproblemer spiller sprogspørgsmålet en rolle. Selv om man efterhånden kan regne med, at flere og flere kan dansk, er det de færreste, der behersker andre sprog. Da en stor del af turisterne vil komme fra ikke-skandinaviske områder, er dette et væsentligt problem.

Kendskab til fremmedsprog er principielt ønskeligt i de stillinger, hvor personalet kommer i direkte kontakt med turisterne. Udvalget mener dog, at man foreløbig må se stort på dette forhold, hvad angår personalet på medhjælper-niveauet. Dette medfører, at personalet på de højere ansættelsesniveauer helst skal beherske fremmedsprog i en sådan udstrækning, at de kan optræde som medlemled imellem turisterne og personalet, når dette er nødvendigt.

Selv om det tager lang tid at overvinde sprogproblemerne, bør det erindres, at størstedelen af personalet ved f.eks. Middelhavets turistcentre kun taler deres modersmål, der til gengæld ikke tales af ret mange turister. Alligevel synes dette ikke at skabe vanskeligheder.

Turistorganisationer i Grønland og markedsføring

I flere grønlandske byer er der dannet turistforeninger eller -komiteer, som arbejder effektivt, jfr. f.eks. de to breve, der er gengivet i bilag 15 og 16. Det er dog fra forskellig side fremhævet, at der savnes et koordinerende led, som kan virke som eksponent for turist erhvervene i Grønland. Grønlands landsråd har, parallelt med udvalget, foreslået oprettet en grønlandsk turistkomite.

I det følgende omtales de opgaver, de forskellige turistorganisationer bør varetage, herunder i hvilket omfang de bør inddrages i arbejdet med markedsføringen.

1: Lokale foreninger.

Man har erfaring for, at turistforeninger, dannet på privat basis, risikerer at gå i stå efter nogen tids virke. Udvalget mener, at kontinuiteten i arbejdet sikres bedst, hvis de lokale foreninger opbygges omkring kommunalbestyrelserne, således som det er sket flere steder. Foreningerne bør naturligvis være åbne for interesserede privatpersoner, turistvirksomheder o.lign.

Lokalforeningerne skal først og fremmest sørge for, at de i sig selv ikke-forretningsmæssige aktiviteter er i orden, d.v.s. afmærkning af vandreruter, organisering af tureledere og guider, oplysningsvirksomhed om lokale forhold m.v.

Sammenfattende kan lokalforeningernes arbejdsopgaver opdeles i følgende hovedgrupper:

1. Lokal turistmodning.
2. Lokal informationsvirksomhed.
3. Lokal koordinering af turistsektorens forskellige aktiviteter, herunder fastsættelse af standardtakster.

Da informationsvirksomhedens omfang indtil videre er begrænset, bør den foreløbig drives fra hotelreceptionerne. Egentlige tu-

ristkontorer eller velkomst- og informationscentre bør først oprettes i takt med udviklingen.

Hvor det ikke allerede er sket, bør der i første omgang oprettes lokalforeninger i Jakobshavn, Holsteinsborg, Godthåb, Julianehåb og Narssaq. I Narssarsuaq vil Arctic Hotel Corporation kunne udøve en lokalforenings funktioner. Søndre Strømfjord bør sortere direkte under Den grønlandske Turistkomite.

Lokalforeningerne kan, hvis de finder det hensigtsmæssigt, samarbejde regionalt. Dette synes især ønskeligt i Sydgrønland og i Diskobugten. Det er ikke tanken, at Den grønlandske Turistkomite skal have nogen overordnet kompetence i forhold til de lokale foreninger. De bør styre deres egne foreningsanliggender og selvstændigt administrere lokale turistopgaver. Derimod bør de lokale foreninger være repræsenteret i turistkomiteen.

2: Den grønlandske Turistkomite.

Komiteen bør opbygges med henblik på at udforme og inspirere hovedlinierne i den grønlandske turistpolitik på landsplan. Herved får man klart adskilt den foreningsprægede lokale aktivitet og det mere professionelle landsomfattende arbejde. På den måde opnås dels størst mulig spillerum for de lokale interesser, dels bedst mulig udnyttelse af de midler, der er til rådighed på landsbasis.

Den grønlandske Turistkomite bør hvile på en bred basis af grønlandske turistinteresser. Det foreslås derfor, at komiteens medlemmer vælges af henholdsvis de lokale turistforeninger, landsrådet, Ministeriet for Grønland samt erhvervs- og interesseorganisationer med tilknytning til turistsektoren. Hvis man forudsætter, at Turistkomiteen får 8 medlemmer, kan følgende sammensætning tænkes:

Lokalforeningerne:	2 medlemmer
Landsrådet:	2 medlemmer
Ministeriet for Grønland:	1 medlem
Div. organisationer:	3 medlemmer
I alt:	8 medlemmer

Udvalget anbefaler, at komiteen afholder mindst 3 møder årligt. For yderligere at sikre alle synspunkter gennemslagskraft, bør der hvert andet år afholdes et større møde med deltagelse af samtlige parter i turistsektoren. Her kan desuden vælges medlemmer til Turistkomiteen fra de to ikke-offentlige valggrupper.

Udvalget foreslår, at den grønlandske plads i Danmarks Turistråd, der for tiden er ubesat, besættes med en repræsentant, som vælges af Den grønlandske Turistkomite.

Til at varetage turistkomiteens daglige arbejde bør der oprettes et turistchef-embede under Landsrådet. Det anbefales, at turistchefens væsentligste arbejdsområder bliver turistmodning, markedsføring, udvikling af fjeldvandningsprojekter samt turistforskning. Disse opgaver beskrives i det følgende.

Turistmodning omfatter bl.a. koordinering af arbejdet i de lokale foreninger, rådgivning til dem og til bestående turistvirksomheder samt påvisning af investerings- og udvidelsesmuligheder. De nævnte arbejdsfelter bør alle føre til en stadig højnelse af turistsektorens standard, således at turisterne bliver tilfredsstillende betjent. Hvis servicebegrebet ikke er udviklet i turistsektoren, vil det på længere sigt være vanskeligt at opnå stigning i den grønlandske turisme. Turistchefen skal derfor også kunne tage initiativ til oprettelse af forskellige kurser, der har betydning for turistsektoren, og til oprettelse af de velkomstcentre, der snarest bør etableres i Søndre Strømfjord og Narssarssuaq. Velkomstcentrene skal kunne give turisterne oplysninger om Grønland som helhed og om lokale forhold. De bør også kunne arrangere kortere udflugter, hvis turisterne skal vente i længere tid i lufthavnene.

Som led i turistmodningen skal turistchefen endvidere kunne rådgive rejsearrangører, der har planer om at gennemføre rejser til Grønland. Denne funktion må antages at blive væsentlig, fordi langt de fleste hotelturister i Grønland deltager i grupperejser.

På baggrund af arbejdet for en stadig forbedring af turistsektorens udbud, skal turistchefen deltage i **markedsføringen** af Grønland. Den skal i udstrakt grad foregå i samarbejde med Danmarks Turistråd og dettes kongresservice, KGH, DSB, SAS m.fl., således at hver aktivitet organiseres, hvor den naturligt hører hjemme. Koordinering af arbejdet bør foretages af Danmarks Turistråd, der som hidtil bør stå for markedsføringen udenfor Danmark.

Danmarks Turistråd og Turistchefen bør varetage følgende markedsføringsopgaver samt udforme dem i detaljer:

- a. Fremme jævnlige besøgsrejser til Grønland for journalister, skribenter, rejsebureaufolk m.fl.
- b. Sørge for, at turarrangører og rejsebureauer optager Grønland i deres programmer.
- c. Danmarks Turistråd sørger for distribution af brochurer og en årlig manual til rejsebureauer i udlandet.
- d. Turistchefen sørger for informationsmateriale i Grønland om grønlandske forhold og attraktioner. Udvalget foreslår, at der udarbejdes småhæfter som »Vikingernes Grønland» (udgivet af Nationalmuseet) om f.eks. Jakobshavn Isfjord og Sydgrønlands geologi. Udvalget har modtaget materiale om sådanne emner.
- e. Turistchefen besvarer henvendelser fra turistinteresserede.

Markedsføringen vil få mest effekt, hvis man fra starten primært søger at henvende sig til mulige efterspørgselsgrupper som f.eks. besøgende, sight-seeing-turister, lystfiskere, vandrere, mødedeltagere og endags-besøgende. Desuden skal markedsføringen tage hensyn til efterspørgselsgruppernes geografiske placering.

Fjeldvandrerprojekterne i Søndre Strømfjord og Sydgrønland er først på det planlæggende stadium. Det anbefales, at turistchefen overtager initiativet til og koordineringen af projekternes gennemførelse. Der vil i første omgang blive tale om at afmærke vandrerruter, oprette udlejningsorganer for telte m.v. Velkomstcentre bør naturligt inddrages i det daglige arbejde.

Turistforskning omfatter studiet af såvel efterspørgsels- som udbudssiden samt diverse faktorer af betydning for den turistmæssige udvikling i Grønland. Denne funktion kan eventuelt overføres til en konsulent i Danmark, der alligevel følger med i udviklingen inden for den internationale turisme.

3: Turistorganisationernes økonomiske baggrund.

Fra privat side kan der sandsynligvis kun i ringe grad fremskaffes midler til lokalforeningerne og Den grønlandske Turistkomite. Man må derfor forudse en væsentlig offentlig støtte til organisationernes arbejde.

Lokalforeningerne forudsættes at have en vis indtægt fra medlemskredsen. Den vil dog næppe give tilstrækkelig økonomisk baggrund, hvorfor tilskud fra de respektive kommuner må påregnes. Desuden bør Den grønlandske Turistkomite kunne yde lokalforeningerne tilskud inden for visse rammer til større lokale udviklingsprojekter.

Den grønlandske Turistkomite foreslås drevet ved tilskud fra Grønlands landsråd. Man må regne med et årligt budget på ca. 250.000 kr. afhængig af, hvilken bemanding turistchefens kontor får. Hertil kommer et rådighedsbeløb, der kan anvendes som hjælp til lokalforeningerne i forbindelse med de omtalte større lokale udviklingsprojekter.

Til delvis dækning af Turistkomiteens budget anbefaler udvalget, at der ydes tilskud over Ministeriet for Grønlands budgetter, i hvert fald i de førstkomende år.

Staten yder gennem Danmarks Turistråd tilskud til det arbejde, rådet udfører for turismen i Grønland. Dette arbejde foregår - parallelt med arbejdet for det øvrige Danmark - igennem turistrådets 14 udlandskontorer, hvorigenennem der fordeles brochurer og drives informationsvirksomhed. Desuden formidler Danmarks Turistråd besøg i Danmark, herunder Grønland, af udenlandske journalister, skribenter og rejsebureaufolk, hvis arbejde kan forventes at øge interessen for Danmark, Færøerne og Grønland som rejsemål.

6

Den fremtidige udvikling i turismen i Grønland

For at vurdere den kommende udvikling i antallet af turister i Grønland analyseres efterspørgslen og sammenholdes med udviklingen i kapaciteten i indkvarteringssektoren og den interne trafik (»modtagerkapaciteten«).

På denne måde undgår man at skønne over den fremtidige turisme i Grønland blot ved en fremskrivning af den hidtidige turisme. Fremskrivningsmetoden kan nemlig ikke anvendes i dette tilfælde, dels fordi Grønlands stilling med hensyn til turistfaciliteter m.v. forbedres relativt set i forhold til omverdenen, dels fordi »de store tals lov« ikke kan benyttes.

Først gives en kort beskrivelse af udviklingen i den internationale turisme siden 1960. Derpå inddeles efterspørgslen efter turistrejser i Grønland i forskellige grupper, afhængigt af rejsens formål. Grupperne analyseres enkeltvis for at klarlægge, hvilke faktorer der især vil være bestemmende for den fremtidige udvikling i efterspørgslen og dens spredning over året. Til sidst opstilles en prognose over den fremtidige turisme i Grønland.

1: Den internationale turisme siden 1960.

Udviklingen i den internationale turisme igennem 1960'erne beskrives på baggrund af den årlige rapport fra OECD's »Tourism Committee«. Heri omtales den turistmæssige udvikling i OECD-medlemslandene. Da disse tegner sig for mellem 75 og 80% af den internationale turisme antager man, at denne udvikling er en god indikator for den globale udvikling.

Det internationale rejseliv er vokset kraftigt i det sidste tiår. Foreløbig synes denne vækst ikke at ville aftage, omend den måske bliver lidt svagere i sidste halvdel af 1970'erne. Medvirkende til den

kraftige vækst er adskillige faktorer, der kan sammenfattes i stigende købekraft, øget rejselyst og forbedrede fysiske rejsemuligheder.

Udviklingen i den internationale turisme måles i de fleste tilfælde ved antal grænseovergange, turistindtægter eller -udgifter, turistovernatninger m.v. Igennem 1960'erne har den gennemsnitlige vækstrate ligget på ca. 10% om året; international turisme er vokset betydelig hurtigere end indenlandsk turisme.

De største vækstrater findes i de lande, der er kommet forholdsvis sent igang med den turistmæssige udvikling, f.eks. Finland, Island, Tyrkiet, Portugal og Spanien, jfr. tabel 8.

Tabel 8: Udviklingen i den internationale turisme totalt og for udvalgte lande 1960-69.					
	Internationale turistindtægter i mill. US \$		Gennemsnitlig årlig vækst i int. turistindtægter 1960-69 %	Udviklingen 1963-69 pr. år i:	
	1960	1969		Turisters grænseovergange %	Turistovernatninger %
OECD-landene i alt	5000	12500	+ 11	ca. + 9	max. + 7
Finland	17	89	+ 20	—	—
Island	1	4	+ 17	+ 17	—
Portugal	26	310	+ 31	+ 28	+ 12
Spanien	297	1311	+ 18	+ 15	+ 12
Tyrkiet	6	25	+ 17	+ 19	—
Japan	40	148	+ 16	+ 12	—
Jugoslavien	—	—	—	—	+ 20

Kilde: International Tourism and Tourism Policy in OECD Member Countries 1970, OECD, Paris juli 1971.

Tabel 9: Antal europæere og amerikanere på oversøiske rejser 1960 – 70.				
	Antal europæere på oversøiske rejser	Vækst siden 1960 %	Antal amerikanere på oversøiske rejser	Vækst siden 1960 %
1960	450.000		1.630.000	
1966	1.410.000	210%	2.980.000	80%
1970	-	-	5.300.000	225%

Kilde: M. Peters »International Tourism» s. 56, London 1969.
Ovennævnte OECD rapport 1971

Hvis man i stedet for at betragte hele rejsemarkedet under et kun undersøger det europæiske og amerikanske rejsemarked, ses det, at væksten i antallet af europæere og amerikanere, der rejser til oversøiske rejsemål, i 1960'erne lå betydeligt over væksten i den internationale turisme, jfr. tabel 9.

På denne baggrund kan man regne med, at den internationale turisme set under et vil vokse med ca. 10% årligt i fremtiden; dette gælder såvel antallet af turister som turistindtægterne, medens overnatningstallet vil vokse lidt langsommere. For visse dele af den internationale turisme kan man dog forvente en vækst på omkring 20% årligt; dette gælder navnlig for rejser over længere afstande samt til forholdsvis nye rejsemål.

Denne beskrivelse, der bygger på talmateriale til og med 1969/70, er ikke ændret ved de sidst fremkomne oplysninger om turismen i 1971; disse bringes i bladet »OECD-observer« nr. 60, oktober 1972, hvori det blandt andet hedder:

»For tredje år i træk udviste international turisme en umiskendelig fremgang i OECD-landene i 1971. Det viste sig, at turisme er i stand til at modstå perioder med almindelige økonomiske vanskeligheder. Turistvalutaindtægterne i OECD-landene var 17% større end i 1970, svarende til knap 17 mia. dollars.»

OECD-landenes turistudgifter steg med 16%, hvilket i forbindelse med en stigning i overnatningstallet på 7% viser, at den stigende tendens, der er konstateret gennem 1960'erne, synes at ville fortsætte. I de første måneder af 1972 voksede den internationale turisme kraftigere end i den tilsvarende periode året før.

2: Inddeling af efterspørgslen.

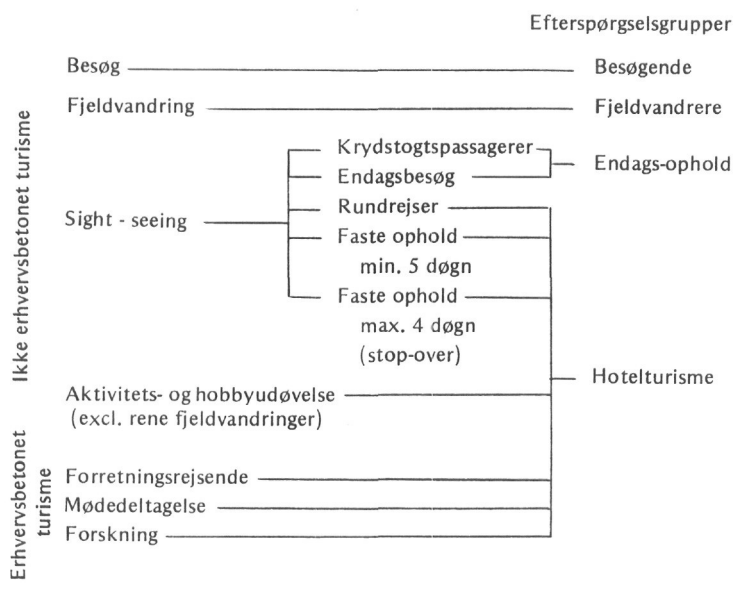
Ved at inddele efterspørgslen i ensartede grupper bliver det sikrere at klarlægge de faktorer, der bestemmer den fremtidige udvikling i efterspørgslen.

Inddelingen er skitseret i figur 1. Det fremgår, at man via en specificeret inddeling efter rejsens formål når frem til en sammenfatning i 4 efterspørgselsgrupper. Sammenfatningen er foretaget under hensyn til de enkelte gruppers krav til den grønlandske modtagerkapacitet.

De 4 grupper er besøgsrejser, fjeldvandring, endags-ophold og hotelturisme.

Som det fremgår af kapacitetsberegningen side 26, er det kun hotelturen, der hæmmes af begrænsningerne i modtagerkapaciteten. De øvrige efterspørgselsgrupper påvirkes ikke nævneværdigt af den grønlandske modtagerkapacitet. Selv om de besøgsrejsende skal befordres fra ankomstlufthavnen til de vestgrønlandske byer, vil den-

**Fig. 1: Efterspørgsel efter turistrejser til Grønland
fordelt på efterspørgselsgrupper.**



ne gruppe ikke rammes af manglende **transportkapacitet**, idet der er tale om individuelle rejser, som af transportsystemet vil blive registreret som »almindelig trafik».

Derimod vil hotelturismen overvejende bestå af **grupper** ej **sende**¹), der stiller væsentlige krav til transportsystemet, og derfor er afhængig af dettes kapacitet.

3: Beskrivelse af de enkelte efterspørgselsgrupper.

3.1: Besøgende.

Antallet af besøgsrejser vil først og fremmest afhænge af, at de, der bor i Grønland, har personlige kontakter til omverdenen. Desuden vil rejseomkostningerne og trafikforbindelserne spille en rolle.

1) Ifølge en undersøgelse, foretaget af Danmarks Turistråd, var 94% af gæsterne på Arctic Hotel og Hotel Hvide Falk kommet til Grønland som deltager i en grupperejse. (Grønlandsturisternes mening og ønsker om grønlandske rejseforhold, København 1972).

Markedet for besøgsrejser udgøres dels af de udsendtes bekendte i Danmark, dels af grønlændere med bopæl udenfor Grønland. Antallet af udsendte antages at have nået sit højdepunkt, således at den førstnævnte del af markedet vil stagnere eller måske falde svagt. Derimod vil antallet af grønlændere med bopæl i Danmark sikkert stige, hvorfor markedet totalt set vil vokse svagt. Til gengæld vil udviklingen i rejseomkostningerne være til gunst for efterspørgslen, bl.a. på grund af stigende muligheder for billige grupperejser gennem f.eks. Grønlænderforeningen.

På denne baggrund kan antallet af besøgsrejser forventes at stige med 20% årligt igennem 1970'erne, hvorefter en afdæmpning må imødeses. Den forventede stigning er større end den forventede globale udvikling i den internationale turisme på grund af den positive udvikling i alle faktorer af betydning for efterspørgslen.

3.2: Fjeldvandrere.

Det antages, at et par hundrede personer har været på fjeldvandring i Grønland i 1972. Der kan spores en stærkt stigende interesse i de sidste år, til trods for at der ikke har været nogen nævneværdig organiseret tilrettelæggelse fra grønlandsk side. Interessen skyldes dels de første vandreres meget positive rapporter, dels de billige gruppe-rejser, SAS for nylig har indført.

På baggrund af dette samt den stigende interesse for friluftsliv i de industrialiserede lande forventes interessen for Grønland at vokse stærkt i de kommende år. Udvalget regner derfor med en væsentlig stigning i efterspørgslen, når fjeldvandringene er blevet organiseret i Søndre Strømfjord og Narssarssuaq-områderne og derefter yderligere en fordobling frem til 1980, hvor efterspørgslen skønsmæssigt anslås til 3.000 personer.

3.3: Endags-ophold.

Endags-ophold foretages af såvel deltagere på udflugter fra Island som gæster ved krydstogt-anløb; i begge tilfælde vil det at komme til Grønland være rejsemotivet, men udviklingen i efterspørgslen vil ikke direkte påvirkes heraf, fordi grønlands-opholdet kun er en mindre del af et større arrangement.

Udviklingen i efterspørgslen vil dels afhænge af den turistmæssige udvikling i Island, dels af cruise-turismens fremgang i forbindelse med arrangørernes interesse i at udbyde krydstogter til Grønland.

I begge tilfælde forventes udviklingen at blive gunstig for Grønland. Udvalget anslår, at antallet af endags-turister vil vokse stærkt igennem 1970'erne, fra ca. 2000 endags-besøgende fra Island til i alt 5-6000 omkring 1980, hvoraf halvdelen fra Island.

3.4: Hotelturisme.

Efterspørgslen fra denne gruppe kan skyldes såvel erhvervsmæssige som **ikke-erhvervsmæssige** formål. Den ikke-erhvervsmæssige efterspørgsel vil formentlig udgøre omkring 90% af gruppens totale efterspørgsel.

Den erhvervsmæssige efterspørgsel afhænger dels af aktiviteten i det grønlandske erhvervsliv og i efterforskningen efter råstoffer, dels af det antal mødearrangementer, man kan få tiltrukket til Grønland. Derimod spiller rejseomkostningerne kun en mindre rolle.

Interessen for råstoffer i Grønland vil vokse i fremtiden. Også antallet af videnskabelige undersøgelser vil antagelig stige, bl.a. på grund af den stadige vækst verden over i uddannelses- og forskningsinstitutionernes antal og aktiviteter. Interessen for at afholde kongresser o.lign. i Grønland må også antages at vokse, da erhvervsmæssig mødedeltagelse ligeledes er inde i en stærk vækst. Væksten her er dog betinget af en aktiv salgsindsats overfor mødearrangørerne.

Totalt set skulle den erhvervsbetonede efterspørgsel kunne vokse med 20% årligt indtil 1980, hvis det lykkes at tiltrække mødearrangørernes interesse.

Den ikke-erhvervsbetonede efterspørgsel udspringer af ønsket om at se og opleve Grønland samt af mulighederne for at udøve forskellige friluftaktiviteter. Efterspørgslen kan rette sig enten mod rundrejser eller faste ophold. Selv om sight-seeing-motivet skulle pege mod størst interesse for rundrejser, må man sikkert forvente, at den grønlandske hotelturisme bliver præget af faste ophold eller rejser med besøg på ganske få lokaliteter¹). Grunden hertil er navnlig den korte gennemsnitlige opholdstid i Grønland²) og den interne transports kapacitetsproblemer. Den forventede udvikling mod overvejende stationære ophold tyder også på, at sight-seeing- og aktivitetsmotiverne vil blive sammensmeltet. Det betyder igen, at turistområderne skal sælges som grønlandske med påpegning af samtlige de friluftaktiviteter, der kan udøves de enkelte steder.

Selv om flere i fremtiden vil kunne udnytte de rabatformer, SAS tilbyder, vil hotelturisternes samlede udgifter næppe kunne nedbringes. Udviklingen i efterspørgslen vil derfor afhænge af de grønlandske attraktioners tiltrækningskraft og indkomstudviklingen i de lande, turisterne kommer fra.

1) I 1972 har kun 17% af samtlige hotelgæster på Arctic Hotel og Hotel Hvide Falk overnattet mere end 2 steder i Grønland. En stor del af disse angiver, at rejsens formål er forretning (førnævnte undersøgelse af Danmarks Turistråd).

2) Samme undersøgelse viser, at kun 1/3 af turisterne er mere end 9 dage i Grønland.

Udviklingen i den ikke-erhvervsbestemte efterspørgsel antages at blive omkring 25% årligt, idet man må forvente mindst samme udviklingstakt som for rejser til oversøiske destinationer. I øvrigt steg deltagerantallet på Icelandairs ture til Narssarssuaq fra 1968 til 1971 med næsten 80%, medens AHCs gæsteantal blev fordoblet mellem 1968 og 1972; Icelandair forventer en fortsat vækst i overensstemmelse med væksten i antallet af udenlandske turister i Island.

Ifølge tabel 3 (side 10) er hovedmarkedet Vesteuropa, men det nordamerikanske rejsemarked vil afgjort vokse i betydning.

Sammenfattende kan efterspørgslen efter hotelturisme i Grønland forventes at vokse med ca. 25% årligt.

4: Efterspørgselsprognose.

På baggrund af beskrivelsen af efterspørgselsgrupperne er efterspørgslen omkring 1980 opgjort i tabel 10 til ca. 35.000 årligt.

Tabel 10: Efterspørgselsprognose for årene omkring 1980.			
	Antal turister 1972	Årlig vækst	Efterspørgsel 1980
Besøgsrejsende	1.000	20%	5.000
Vandrere	300	1)	3.000
Endags-ophold	ca. 2.000	1)	5-6.000
Hotelturister	3.200	ca. 25%	22.000
I alt	ca. 6.500	ca. 23%	ca. 35.000

1) Skønsmæssigt fastsat stigning, jfr. tekstens fremstilling.

Kilde: Bilag 1 og egne beregninger.

Inden efterspørgslen og modtagerkapaciteten sammenholdes, søges efterspørgslens spredning over året klarlagt. Spredningen har betydning for at imødekomme en så stor del af efterspørgslen som muligt samt for at opnå rentabel drift i turisterhvervene.

5: Efterspørgslens spredning over året.

Efterspørgslen på det internationale rejsemarked er såvel totalt set som fordelt efter rejsemål meget koncentreret om de 5 sommermå-

neder, dette gælder også rejsemål, der normalt anses for at have både vinter- og sommersæson. Koncentrationen af efterspørgslen skyldes navnlig, at den ikke-erhvervsbestemte turisme er snævert forbundet med de gængse ferietermener, som falder i perioden maj - september. Desuden gør klimatiske forhold det ofte mest tillokkende at besøge rejsemålene om sommeren; dette gælder også for Grønland, hvor sommermånedene juni - september er de vejmæssigt bedste.

Der er dog visse forhold, som for Grønlands vedkommende kan medvirke til at sprede efterspørgslen over året. Af særlig betydning for det nordlige Vestgrønland er hundeslædekørslen i forårsmånederne. Særlige attraktioner udenfor højsæsonen i det internationale rejseliv kan betinge en lokal højsæson. En vis spredning vil kunne opnås ved anvendelse af nedsatte lavsæsonpriser. Dette har bl.a. SAS benyttet med den specielle 28-dages returbillet, der gælder i vinterhalvåret. Endelig er det for de enkelte rejsemål muligt at sprede efterspørgslen, hvis stop-over-turisme kan organiseres.

Disse faktorer indvirker forskelligt på efterspørgselsgrupperne:

Besøgsrejser vil i nogen grad ophobe sig i sommermånedene, men denne tendens vil modvirkes af specielle lavsæson-priser.

Fjeldvandring og endags-besøg vil på grund af klimatiske forhold koncentreres i sommermånedene.

Hotelturismen vil i Sydgrønland også koncentreres i sommermånedene, men en sæsonudvidelse kan eventuelt komme på tale, hvis der påbegyndes helårsbeflyvning af Narssarssuaq direkte fra København.

I Jakobshavn og Holsteinsborg vil mulighederne for hundeslædekørsel om foråret betinge en 7 måneders sæson fra marts til september, medens det øvrige Vestgrønland foreløbig kun kan påregnes en sommersæson fra juni til september.

Ved indsættelsen af fastvingede fly på ruterne fra Søndre Strømfjord til Godthåb og Jakobshavn kan man påregne en vis søgning i lavsæsonen betinget af specielle lavsæson-priser og stop-over-turisme.

Selv om der alt i alt vil være tale om en vis koncentration i sommermånedene, vil der være gode muligheder for at sprede efterspørgslen. For at opnå dette kræves der dog en bevidst salgsmæssig indsats.

6: Prognose over turistantallet.

Ved at sammenholde efterspørgselsprognosen med kapacitetsberegningerne (side 26) kan man opstille en prognose over turistantallet omkring 1980, jfr. tabel 11.

Tabel 11: Prognose for antallet af turister i Grønland omkring 1980.			
	1972	ca. 1980 (ingen landings- baner)	ca. 1980 (landingsbaner anlagt)
Besøgende	1.000	5.000	5.000
Fjeldvandrere	300	3.000	3.000
Endags-ophold	2.000	5.000	5.000
Hotelturisme	3.200	9.000	22.000
I alt	6.500	22.000	35.000

Kilde: Egne beregninger.



Turismens betydning for Grønland

På side 47 er opstillet en prognose for det årlige antal turister i Grønland. Udvalget antager, at hvis kapaciteten i turistsektoren udbygges som det er beskrevet, kan efterspørgslen udvikles til et årligt turisttal på 35.000 omkring 1980.

I det følgende undersøges, hvorledes et årligt turisttal på 35.000 vil påvirke det grønlandske samfund.

Først beregnes den indkomstvirkning, turisterne vil skabe i Grønland. Med udgangspunkt heri bedømmes turismens beskæftigelsesmæssige betydning for den grønlandske arbejdskraft. Desuden bedømmes, om udbyttet for det grønlandske samfund kan begrunde de omkostninger, det offentlige skal afholde med hensyn til investeringer i infrastruktur, uddannelse m.v. Endelig forsøger man at vurdere, om en udvikling af turismen vil være ønskelig ud fra en afvejning, hvori også indgår andre samfundsmæssige hensyn.

I bilag 9 gives en kort beskrivelse af virkningerne af en udviklet turisme i et lokalsamfund. Jakobshavn er valgt, fordi denne by vil kunne blive det væsentligste grønlandske turistcentrum.

1. Turismens indkomstvirkning.

I 1972 blev Grønland besøgt af 6.500 turister (tabel 2, side 8). Den totale turistindtægt kan beregnes til ca. 12 mill. kr. ¹⁾ på grundlag af skøn over de enkelte turistkategoriers udgiftsbudgetter (bilag 8, tabel 2).

De årlige turistindtægter kan beregnes til 80 mill. kr. ved et årligt turisttal på 35.000 (bilag 8, tabel 2).

1) De totale turistindtægter er excl. indtægter ved transport til og fra Grønland.

En del af turistindtægterne modsvarer af turisternes forbrug af importvarer. Resten udgør den primære indkomstvirkning. Når disse penge vandrer videre i det økonomiske system i Grønland, skabes en afledet indkomstvirkning. Denne er dog beskeden, fordi det grønlandske forbrug i høj grad består af importerede varer og tjenesteydelser, hvorved pengene vandrer ud af Grønland.

Turismens samlede indkomstvirkning i Grønland (primær + afledet virkning) kan beregnes til 6 mill. kr. i 1972 og 40 mill. kr. i 1980. Den er i tabel 12 opdelt på modtagende sektorer.

Tabel 12: Turismens indkomstvirkning fordelt på modtagende sektorer; mill. kr.		
	1972	1980
Lønindkomst til ikke-hjemmehørende:	1,0	4,5
Lønindkomst til hjemmehørende:	2,5	11,5
Erhvervsindkomst:	2,0	21,5
Landskassen (indirekte skat):	0,5	2,5
I alt	6,0	40,0

Kilde: Bilag 8, tabel 4.

Ca. halvdelen af »Lønindkomst til hjemmehørende» går til husflidsproducenterne. Størstedelen af resten går til aflønning af ansatte på de hoteller, der først og fremmest er baseret på turisme. Hertil kommer øvrige lønindkomster indtjent i handels- og serviceerhvervene.

Når man sammenligner tabellens tal for 1972 og 1980, ses det, at erhvervsindkomsterne stiger stærkere end lønindkomsterne. Dette skyldes, at der i dag er en betydelig ledig kapacitet i turistsektoren, som kan udnyttes uden ansættelse af flere personer.

»Erhvervsindkomster» omfatter såvel virksomhedsejernes direkte indkomster som tilbageholdt overskud i virksomhederne. Som »virksomhedsejere» regnes her også bådførere, guider m.m., hvorfor den grønlandske andel af disse indkomster forventes at stige i fremtiden. En opdeling af erhvervsindkomsterne på hjemmehørende og ikke-hjemmehørende er dog undladt, da den ville blive for skønmæssig.

Endelig viser tabellen, hvor meget landskassens indtægter i form af indirekte beskatning vil stige på grund af turistindtægterne og disse afledede virkninger.

Ud over den indkomstvirkning, der er omtalt i tabel 12, vil turis-

me i Grønland skabe forskellige andre indkomster, dels i Grønland, dels i Danmark.

I Grønland vil der skabes indkomster i forbindelse med anlægsarbejder i turistsektoren, og i denne forbindelse bør især bemærkes, at anlæg af landingsbaner i de kommende år kan bidrage til at formindske det voksende beskæftigelsesproblem i Vestgrønland. Eventuelt kan disse anlægsarbejder gennemføres som nødhjælpsarbejder i vinterhalvåret. Desuden vil indkomsterne i Grønland stige på grund af en forøget eksport af grønlandske produkter som følge af en voksende interesse i de lande, hvorfra turisterne kommer.

Man kan også forvente en forøget interesse for Danmark og dermed eksport af danske produkter, efterhånden som Grønland udvikles som turistland.

Betydelige indtægter vil tilfalde de flyselskaber, som transporterer turister til Grønland, navnlig SAS.

Udvalget har ikke søgt at beregne størrelsen af disse indkomster, idet de vil være ret beskedne (bortset fra flyselskabernes transportindtægter) i forhold til den samlede indkomstvirkning på 40 mill.kr.

2: Turismens beskæftigelsesmæssige betydning.

Den grønlandske turistsektor omfatter i dag stort set kun indkvarteringssektoren og souvenirfremstilling. Hvis man medtager hele indkvarteringssektoren, kan det anslås, at der er beskæftiget 200-250 hjemmehørende i turistsektoren.

Dette skøn bygger dels på Erhvervstællingen pr. 1. juli 1970, dels på betænkningen fra Landsrådets Souvenirudvalg (bilag 6). Af erhvervstællingen fremgår, at der den 1. juli 1970 var 13 hoteller og pensionater med et personale på 164, hvoraf 108 var født i Grønland. Efter korrektion for nytilkomne hoteller antages denne gruppe at være vokset til ca. 200 i 1972. Af souvenir-udvalgets betænkning fremgår, at der findes ca. 30 heltids- og ca. 200 deltidsproducenter, der i 1970 producerede for ca. 1/2 mill. kr. Den virkelige produktionsværdi har været noget højere, idet betænkningen ikke oplyser tal for produktionen i Angmagssalik, Godthåb og Julianehåb.

Under forudsætning af at der opbygges en tilstrækkelig stor grønlandsk husflidsproduktion, vil de grønlandske producenter ved et årligt turisttal på 35.000 kunne påregne en indkomst på ca. 6 mill. kr., nemlig 2/3 af turisternes souvenirindkøb. Der er således mulighed for en væsentlig større beskæftigelse ved souvenirfremstillingen, hvor produktionen desuden kan henlægges til vinterhalvåret, således at blandt andet befolkningen i det nordlige Vestgrønland kan finde beskæftigelse i en periode præget af stor ledighed.

Det er svært at bedømme, hvor mange der vil blive helt eller delvist beskæftiget ved husflidsproduktion. Udvalget regner med, at

der under de anførte forudsætninger i al fald vil være tale om ca. 100 heltidsproducenter, således at disse kan antages at modtage ca. halvdelen af den omtalte indkomst på 6 mill. kr. ved husflidsproduktionen.

Som nævnt er der i dag beskæftiget ca. 200 hjemmehørende i indkvarteringssektoren. Heraf antages halvdelen at være beskæftiget på de hoteller, der primært er baseret på turisme, og det må formodes, at dette personale kun bliver udvidet i forbindelse med etablering af nye hoteller eller udvidelse af de eksisterende. Dette skulle indtil 1980 skabe op imod 100 nye stillinger i indkvarteringssektoren, således at denne i alt beskæftiger mindst 300 hjemmehørende. Turismens koncentration i forårs- og sommermånederne vil næppe slå igennem med fuld styrke på beskæftigelsen, idet langt de fleste hoteller vil være helårsdrevne med delvis stabile beskæftigelsesmuligheder til følge.

For at den grønlandske befolkning skal have mulighed for at besætte kvalificerede arbejdspladser inden for indkvarteringssektoren, vil det være nødvendigt, at sektorens udbygning koordineres med erhvervsuddannelsen. På længere sigt kan hjemmehørende besætte adskilligt flere pladser i indkvarteringssektoren, hvis der kan skabes interesse for de relevante uddannelser.

Endelig vil den grønlandske befolkning kunne opnå beskæftigelse som guider og bådførere på udflugtsbåde; det har ikke her været muligt at beregne den herved skabte indkomstvirkning, da denne udgør en del af den beregnede erhvervsindkomst. Udvalget mener dog, at op imod 100 hjemmehørende vil kunne blive beskæftiget som guider og bådførere.

Her må man dog konstatere, at beskæftigelsesmuligheden bliver noget ustabil, idet behovet for såvel guider som bådførere veksler over året. Hvor der er mulighed for vinterturisme med hundeslædeudflugter, kan f.eks. bådførere måske køre hundeslæder om vinteren. Dette betyder, at beskæftigelsesmulighederne i udflugtssektoren bliver mest ustabile i Sydgrønland, hvor sæsonen er kortest. Alt i alt kan man dog gå ud fra, at en væsentlig del af de ansatte i denne sektor kan påregne beskæftigelse i 6 måneder årligt.

Ved siden af de nævnte beskæftigelsesmuligheder for den grønlandske befolkning vil der blive tale om et mindre antal nye stillinger såvel i handels- og serviceerhvervene som ved de landingsbaner, der forudsættes anlagt omkring 1980.

Set under et vil turismen omkring 1980 kunne skabe beskæftigelse for mellem 450 og 550 hjemmehørende på helårsbasis, medens betydeligt flere vil kunne opnå deltids- eller sæsonbeskæftigelse. Her er det specielt vigtigt, at et større antal grønlandske familier kan opnå en værdifuld marginalindkomst ved husflidsproduktion i ledighedsperioder. Bortset fra husflidsproduktion vil mulighederne for deltidsbeskæftigelse foreligge i sommerhalvåret. Efter at der i en lang årrække har været fuld beskæftigelse i denne periode, kunne man frygte, at turismen ville medføre, at der tiltrækkes yderligere

arbejdskraft fra Danmark. Imidlertid er man nu i en situation med en begyndende arbejdsløshed, navnlig blandt unge. Udbuddet af grønlandsk arbejdskraft vil vokse stærkt i de kommende år, efterhånden som de store fødselskuld fra midten af 1950'erne til midten af 1960'erne melder sig på arbejdsmarkedet. Medmindre der etableres nye erhvervsgrene, vil arbejdsløsheden sandsynligvis vokse, navnlig for så vidt angår folk med en kortvarig uddannelse, men arbejdsmarkedssituationen vil formentlig variere fra sted til sted.

Alt i alt vil ca. 2% af den erhvervsaktive grønlandske befolkning i 1980¹⁾ kunne beskæftiges inden for turistsektoren på tilnærmet helårsbasis, medens adskilligt flere som nævnt vil kunne opnå deltidbeskæftigelse.

Hvis man i stedet ser på de enkelte turistområder, vil beskæftigelses- og indkomstvirkningen være mere dominerende. Som eksempel henvises til bilag 9 om turismens betydning for Jakobshavn.

3: Øvrige samfundsmæssige virkninger.

I de foregående afsnit er omtalt de positive virkninger, som turismen vil kunne få for det grønlandske samfund med hensyn til indkomster og beskæftigelse.

Imidlertid har turisme også andre samfundsmæssige virkninger, og der har især i de seneste år været ført en debat om turismens betydning for de udviklingslande, der endnu ikke har nået industrilandes stade. Under denne debat er der navnlig fra sociologisk hold rejst en række indvendinger mod en ukontrolleret udvikling af turisme i udviklingsområder.

Det er således påpeget, at turistindtægter kan være dyrekøbte, idet turisme kræver investeringer, navnlig til infrastruktur af en sådan størrelse, at de økonomiske midler ofte med fordel kunne have været anvendt til ophjælpning af industri, der giver mere stabil beskæftigelse.

Det siges endvidere, at turistindkomsterne ikke kommer landene fuldt ud til gode, fordi indtægterne - som også anført her i betænkningen - modsvares af betydelige importudgifter. Desuden har turistindustrien inflationsskabende virkning, idet der vil være tendens til prisstigninger omkring turistcentre til skade for den fastboende befolkning.

Turismen skaber i øvrigt en beskæftigelse, der præges af kraftige sæsonsvingninger, og der er tale om et lavtlønsområde, hvor den lokale befolkning på grund af et ringe uddannelsesniveau får de dårligste jobs.

1) I alt 24.000 personer, jfr. Perspektivplan for Grønland s. 38 (København 1970).

I de kapitalsvage udviklingslande må turismen endvidere finansieres ude fra, hvilket medfører, at hoteller o.lign. indenfor turistsektoren kommer på fremmede hænder.

Turismen virker ikke befrugtende på kulturel udvikling, men har tværtimod en tendens til at forfladige og udvande den lokale kultur. Tilstedeværelsen af de mange fremmede påvirker den lokale forbrugerstandard, hvilket er uheldigt i et område, hvor der skal spares af hensyn til opbygningen af et nyt samfund. Mødet mellem de velhavende turister og den ofte forarmede lokalbefolkning kan skabe race- og klasseforskelle og fremme social utilfredshed. I øvrigt hævdes det, at turisme skaber grobund for vold, drikkeri og prostitution.

Den lokale befolkning udsættes for diskrimination på de mere eksklusive hoteller, og befolkningens deltagelse i turistlivet indskrænker sig ofte til rollen som eksotiske fotoobjekter.

Åbner man adgang for turisterne til at drive jagt og fiskeri, er der fare for, at dyre- og fiskearter udryddes, og i hvert fald er risikoen stor for interessemodsatninger mellem turisterne og de lokale erhvervsfolkere og fangere.

Tilstrømning af turister vil desuden øge muligheden for forurening og derved skabe problemer for kommunerne.

Udvalget har under sit arbejde været fuldt opmærksom på denne argumentation, og som det vil kunne ses, er der i betænkningen på en række punkter fremsat forslag til at imødegå de uheldige virkninger, som turismen vil kunne få. Det må i denne forbindelse understreges, at udvalget ikke går ind for den industrialiserede masseturisme, som den foran omtalte argumentation især retter sig imod, men at man netop ønsker en udvikling i en takt, som det grønlandske samfund kan overkomme.

Det må endvidere erindres, at det grønlandske samfund i over 250 år har haft kontakt med Danmark og i de sidste 20 år har oplevet et intenst reformarbejde, der har udsat befolkningen for påvirkning af tusinder af udsendte danske fra alle samfundslag. Det er næppe sandsynligt, at en turisme i det omfang, som foreslås i betænkningen, vil forårsage de alvorlige kulturelle skader, som anføres for så vidt angår mere isolerede udviklingslande. Dertil kommer, at det gennemsnitlige uddannelsesniveau formentlig er højere i Grønland end i de omtalte udviklingsområder.

Endelig er der grund til at tro, at de turister, der vil besøge Grønland, er af en anden kategori end de turistmasser, der søger sydpå for at nyde godt af de store turistcentres badestrande og forlystelseliv.

For så vidt angår de enkelte kritikpunkter er det rigtigt, at en udvikling af turisme også i Grønland forudsætter betydelige investeringer, nemlig til de foreslåede landingsbaner ved Godthåb og Jakobs-havn. Disse investeringer skal imidlertid ikke gennemføres alene af hensyn til turismen, men som et led i udviklingen af det grønlandske

trafiksystem. Det er påvist, at landingsbanerne muliggør indførelse af andre flytyper, der vil kunne danne basis for en mere økonomisk indenrigsluftfart og dermed for en begrænsning af de offentlige tilskud.

Det er endvidere tvivlsomt, om en turisme i den målestok, der omtales her i betænkningen, vil få særlige inflatoriske virkninger. Det er nok sandsynligt, at efterspørgslen efter grønlandsk kunsthåndværk og frisk fisk og vildt vil stige i et turistcenter som Jakobs-havn, og at den prisstigning, der bliver en følge heraf, vil blive til gene for de lokale lønmodtagere, men den vil modsvares af stigende indtægter for husflidsproducenter, fiskere og fangere.

Det kan næppe undgås, at en del hoteller og anden turistvirksomhed kommer på ikke-grønlandske hænder, eftersom der endnu ikke i det grønlandske samfund findes den fornødne ekspertise. Men da de fleste hoteller o.lign. vil blive etableret med lån eller garanti fra erhvervsstøtten, må det offentlige kunne betinge sig, at disse former for turistvirksomhed yder uddannelsespladser og beskæftigelse til den lokale grønlandske befolkning og i øvrigt drives på en måde, der ikke er i strid med den ønskede samfundsudvikling.

Uanset at Grønland således næppe kan sammenlignes med udviklingslandene i Afrika og Asien for så vidt angår turisme, bør man dog til stadighed være opmærksom på de negative virkninger, en turisme kan få for den lokale befolkning.

Det er i sidste instans en politisk vurdering, om de indkomst- og beskæftigelsesmæssige fordele, som knytter sig til turismen, overstiger de uheldige virkninger, der næppe helt kan undgås.

Udvalget har derfor henledt opmærksomheden på turismens mulige negative virkninger, såvel under udvalgets møder med repræsentanter for de grønlandske kommuner som i breve til samtlige kommunalbestyrelser og de grønlandske aviser (bilag 11). Reaktionen har været ret fåtallige (bilag 12-14); hovedindtrykket er, at den grønlandske befolkning i dag er positiv over for turismen og interesseret i denne erhvervsmulighed, men at der tages forbehold for, om denne indstilling vil vedvare, hvis der kommer mange turister.

Det er derfor vigtigt, at det grønlandske samfund får mest mulig kontrol med udviklingen, hvilket udvalget har foreslået kan ske gennem landsrådet, kommunalbestyrelserne og foreninger som f.eks. turistforeninger og fåreholderforeninger.

4. Sammenfattende vurdering af turismens betydning for Grønland.

Udvalget mener, at der er gode muligheder for at udvikle turismen i Grønland. Udvalget tror desuden, at den grønlandske befolkning vil kunne føle en naturlig tilknytning til erhvervet, der ligesom fiskeri og fangst har baggrund i Grønlands naturgivne forhold.

Udvalget må advare imod at tro, at turismen vil kunne bidrage

væsentligt til en grønlandsk økonomisk selvstændighed. Derimod vil der være gode muligheder for at udvikle den til et sekundært erhverv.

Set i forhold til de erhverv, der giver størst indkomst og beskæftigelse til den grønlandske befolkning, nemlig fiskerierhvervet og bygge- og anlægsvirksomhed, vil turismens virkninger være ret beskedne. Dette gælder, selv om det årlige antal turister forøges fra de nuværende 6.500 til 35.000. Hvis turismen som forudsat udvikler sig stærkest i de 4 omtalte områder, vil virkningerne med hensyn til indkomst og beskæftigelse imidlertid slå stærkere igennem der.

Når man skal bedømme, hvor store offentlige midler, der bør investeres i udvikling af turismen, er det nærliggende at sammenligne, hvor megen indkomst og beskæftigelse til den grønlandske befolkning turistinvesteringer giver i forhold til investeringer i andre sektorer. Der findes skøn herover for fiskerierhvervet, bygningsindustrien og en tænkt samlevirksomhed af elektroniske komponenter¹).

Sammenligningen kompliceres dog af, at turistsektorens udbygning i høj grad er afhængig af en infrastruktur udbygning, der i sig selv er økonomisk ønskelig allerede fra omkring 1980. Det er derfor næppe hensigtsmæssigt at medregne investeringerne i transportsektoren som investeringer i turistsektoren, når disse skal sættes i relation til de af investeringen skabte arbejdspladser. Derfor er kun investeringerne i indkvarteringssektoren, lokaltrafikken m.m. medtaget i sammenligningen; ifølge bilag 10 (side 99) kan disse investeringer opgøres til 43 mill.kr. Tallet skal korrigeres for de investeringer, der følger af forslagene side 28 - 29 om ophjælpning af souvenirproduktion, igangsætning af guidekurser m.m. Som nævnt er disse investeringer beskedne, og udvalget vil derfor regne med 45 mill.kr. som det beløb, der skal anvendes i sammenligning.

Tabel 13: Opgørelse af forskellige investeringers evne til at skabe arbejde for den hjemmehørende befolkning.			
	Antal nye arb.- pladser for hj.h. (helårsbeskæft.)	Invest. i mill. kr.	Antal beskæft. pr. 1 mill. kr. investering.
Fiskerisektor:	246	51,3	4,8
Byggesektor:	35	6,5	5,4
Elektronikvirksomhed:	25	0,9	29,0
Turisme:	ca. 300	45,0	6,7

Kilde: Egne beregninger bl.a. på grundlag af forannævnte GTO-analyse.

1) »Samfundsøkonomisk analyse af en omlægning af byggeriet i Godthåb», GTO, København, april 1971.

Rent umiddelbart skulle elektronikvirksomhed være at foretrække fra et beskæftigelsesmæssigt synspunkt, men hvis man samtidig trækker økonomiske aspekter ind i billedet, må denne opfattelse revideres. For det første medfører elektronikvirksomheden kun en beskednen indkomstvirkning i Grønland (svarende til aflønning af de 25 ansatte) samtidig med, at der skal ydes et i forhold hertil væsentligt statstilskud til produktionen. For det andet er denne virksomhed forældet i løbet af 10 år, således at denne mulighed kun kan betragtes som en løsning på kort sigt.

Når man ser bort fra elektronikvirksomheden viser sammenligningen, at det ud fra et beskæftigessynspunkt er fordelagtigst at investere i turistsektoren. Hertil kommer, at indkomstvirkningen for den hjemmehørende befolkning er større i denne sektor end i de øvrige.

Udvalget kan ud fra de økonomiske betragtninger anbefale, at det offentlige støtter de omtalte investeringer i turistsektoren med lån og garantier, hvilket erhvervsstøtteleven åbner mulighed for.

Som nævnt side 21 anbefaler udvalget desuden, at der etableres landingsbaner i Godthåb og Jakobshavn omkring 1980.

Imidlertid bør man ikke udelukkende lægge økonomiske betragtninger til grund ved afvejningen af, hvor hurtigt turismen bør søges udviklet. Udvalget mener, at turisme i Grønland kun har interesse, hvis den grønlandske befolkning har gavn af den og er positivt indstillet over for den. Skulle der ske en udvikling, som fjerner sig fra disse mål, må udvalget mene, at der i en periode bør vises tilbageholdenhed med yderligere udbygning af turistsektoren, samtidig med at man søger nye veje til at nå den omtalte målsætning.

Det er udvalgets indtryk, at den grønlandske befolknings indstilling til turismen i øjeblikket er positiv, og at dette vil kunne fortsætte, hvis turismen får en rolig udvikling, og hvis den grønlandske befolkning med tiden går ind i kvalificerede funktioner i erhvervet.



Bilagsoversigt

Bilag 1:	Turisme i Grønland 1960-72	61
Bilag 2:	Resultat af rundspørge angående turistattraktioner og -faciliteter ...	63
Bilag 3:	Hoteløkonomi	65
Bilag 4:	Beregninger over den grønlandske turistsektors modtagerkapacitet . .	67
Bilag 5:	Undervisningsplan for uddannelse af turistførere i Grønland	71
Bilag 6:	Betænkning fra landsrådets souvenirudvalg	79
Bilag 7:	Turisme i Østgrønland	85
Bilag 8:	Beregninger over turismens indkomstvirkninger i Grønland	89
Bilag 9:	Turismens betydning for Jakobshavn	93
Bilag 10:	De økonomiske virkninger af, at den grønlandske turistsektor udbygges til at dække den forventede efterspørgsel efter turistrejser i Grønland	95
Bilag 11:	Udvalgets brev til Grønlands Landsråd, samtlige kommunalbestyrelser, Grønlandsposten, samtlige lokalblade og Grønlands Radioavis om turismens betydning for Grønland	105
Bilag 12:	Svar af 24/11-1972 fra Frederikshåb kommune	107
Bilag 13:	Svar af 5/12-1972 fra Godthåb kommune	109
Bilag 14:	Svar af 19/12-1972 fra Scoresbysund kommune	111
Bilag 15:	Rapport fra Erhvervsrådet i Holsteinsborg	113
Bilag 16:	Bemærkninger fra Turistkomiteen for Jakobshavn	121
Bilag 17:	Sammensætningen af udvalget vedrørende turisme i Grønland	123
Bilag 18:	Summary in English	125

Tabel 1: Turismen i Grønland 1960 - 1972

	Gæster på Arctic Hotel	Grupperejsende uden om SAS				Turister med SAS	Antal turister i alt (5+6)
		NSSQ	Icelandair Kulusuk	Andre	I alt (2+3+4)		
	1	2	3	4	5	6	7
1960	-	-	-	140	140	360 ¹⁾	500
1964	-	360	-	400	760	650	1.400
1968	683	435	662 ²⁾	-	1.097	2.500	3.600
1969	658	475	1.420	-	1.895	2.600	4.500
1970	855	592	1.044 ²⁾	44	1.680	2.900	4.600
1971	1.057	774	1.702	-	2.476	3.300	5.800
1972	1.352	772	1.974	34	2.780	3.700	6.500

Anm: Kolonne 6 og 7 er afrundede.

1): Skøn på grundlag af totalt passagerantal med både skib og fly.

2): Disse tal er excl. turister på specialflyvninger.

Kilde: Oplysninger fra transportselskaberne og Arctic Hotel Corporation.

I 1970 foretog turistudvalget en rundspørge til kommunalbestyrelserne i de udvalgte turistområder for at få et lokalt skøn over disse områders attraktioner og turistmæssige faciliteter. Der er meget få forskelligheder i besvarelsene. Det fremgår bl.a. af nedenstående skema 1, vedrørende væsentlige attraktioner og faciliteter.

Skema 1: Resultat af rundspørge

	Nanortalik	Narsaq	Julianehåb	Godthåb	Holsteinsborg	Jakobshavn
Sejlads i juni - oktober	x	x	x	x	x	x
Udflugtsbåde		x		x	x	x
Turistførere og -arrangementer mm.	x	x	x		x	x
Friluftsliv (jagt, fiskeri, fjeldvandring o.lign)	x	x	x	x	x	x
Særlig speciel grønlandsk natur	x	x	x		x	x
Kajakopvisning		x				x
Hundeslædekørsel					x	x
Museum				x		
Fortidsminder	x	x	x	x	x	x
Specielle butikker for souvenirindkøb mm.				x		x

Anm: x = er muligt eller forefindes

Nedenfor kommenteres rundspørgens hovedpunkter i korte træk.

Naturlige forudsætninger for turisme.

Ifølge besvarelsene er der muligheder for at beskæftige turisterne under opholdet i de forskellige kommuner. Dette er en væsentlig del af rundspørgen, idet man går ud fra, at turisternes motiv for at besøge Grønland navnlig er at opleve den uberørte natur og det storslåede natursceneri.

Samtlige besvarelser viser, at der ikke er problemer med hensyn til sejlads indenfor områderne i sommerhalvåret og specielt i Jakobshavn og Holsteinsborg fremhæves mulighederne for at opleve kajak-sejlads og hundeslæde-kørsel, der vel af de fleste opfattes som typiske grønlandske foreteelser.

Turistmæssige faciliteter

Med hensyn til hoteller, restauranter, mulighed for sportsudøvelse mm. er det vanskeligt at påpege nogen væsentlig forskel mellem de enkelte byer, men Godthåb er i kraft af sin størrelse dog bedst udstyret med disse faciliteter.

Hvad angår tilstedeværelsen af turistinformation, turistførere, udlejningsbåde, tilrettelagte udflugter og andre arrangementer er Jakobshavn og Holsteinsborg i første række, medens Godthåb ikke synes at tilbyde specielle turist arrangementer. Derimod kan der købes husflidsprodukter i samtlige byer.

Kulturelle aktiviteter, attraktioner m.m.

Bortset fra biografforestillinger, fremvisning af fortidsminder o.lign. er det meget begrænset, hvad der findes af offentlige kulturelle attraktioner i de adspurgte byer. Samtlige nævner dog sjældne opførelser af teaterstykker (turneer fra Danmark), ugentlige dansemikke m.m. I Godthåb findes Det grønlandske Landsmuseum.

Som afsluttende spørgsmål bad man de enkelte kommuner bedømme den respektive kommunes turistmuligheder. To kommuner besvarede dette punkt.

Kommunalbestyrelsen i Nanortalik betragter turistmulighederne i kommunen som særdeles gode, da der findes mange varierende turist *seværdigheder*, og da der er gode rejsemuligheder fra flyvepladsen i Narssarsuaq.

Kommunalbestyrelsen i Julianehåb udtaler: » De gode transportforhold, den efter grønlandske forhold charmerende og frodige natur parret med de barske fjeld- og isforekomster, vil efter vor formening indebære så stærke turistattraktive forhold, at såfremt man fik udbygget hotelforholdene og kommunikationsforbindelserne med flyvepladsen i Narssarsuaq, ville specielt Julianehåb distriktet være særdeles velegnet for en stærk udvidet turistaktivitet. Med en helikopterudbygning findes området endvidere helt ovenud velegnet til dækning af specielle turistønsker, som f.eks. laksesøer/-elve, frodige elvdale, fotosafari, storisen, indlandsisen, nordboruiner inde i landet ».

Hoteløkonomi.

For at bedømme hvilke belægningskrav der mindst skal stilles i forbindelse med nye hoteller i Grønland, har udvalget opstillet nedenstående beregninger for et tænkt hotel i en given vestgrønlandsk by.

Det er forudsat, at der er tale om et hotel med 50 senge fordelt på 25 værelser med eget bad og toilet; herudover er der restaurationslokaliteter til hotelgæsterne og den lokale befolkning.

Herefter er fremgangsmåden den, at de totale årlige omkostninger ved at holde projektet i gang (incl. afskrivninger og renter) anslås. idet eneste udgiftspost, som udelades, er udgifter til mad og drikke i forbindelse med restaurationsvirksomheden. Disse fratrækkes direkte i restaurationsomsætningen, der altså kun optræder i form af bruttofortjeneste. Alle projektets udgifter er nu taget i betragtning, og hele værelsesindtægten kan betragtes som bruttofortjeneste.

Projektets totalinvestering er 4 1/2 mill. kr. i bygninger og 1/2 mill. kr. til inventar. De årlige omkostninger kan bestemmes til i alt 1,6 mill. kr., nemlig:

Driftsomkostninger:	800.000 kr
Renter; 10% af 5 mill.kr.:	500.000 kr.
Afskrivning; 10% af inventar	
5% af bygninger:	<u>300.000 kr.</u>
	<u>1.600.000 kr.</u>

Med andre ord skal hoteldriften mindst fremvise en bruttofortjeneste på dette beløb. Det antages, at hotelgæsterne i gennemsnit betaler 120 kr. for fuld pension^x), hvoraf 20 kr. modsvares af udgifter til fødevarer for hotellet. Hertil kommer ca. 15 kr. pr. gæstedøgn til gæsters drikkevareforbrug, hvilket vil sige ca. 110 kr. i bruttofortjeneste pr. gæstedøgn.

Den lokale restaurationsomsætning sættes til 1 1/2 mill. kr., hvilket vil sige 3/4 mill. kr. i bruttofortjeneste.

Herefter balancerer regnskabet med 7700 gæstedøgn nemlig:	
Omkostning	1.600.000 kr.
÷ bruttofortjeneste ved lokalsalg	<u>750.000 kr.</u>

	850.000 kr.
110 kr. x 7700	<u>850.000 kr.</u>
	0

7700 Gæstedøgn svarer til 80% belægning i 3 sommermåneder og 30% belægning resten af året. Dette lyder i sig selv ikke uopnåeligt, men det må erindres, at særlig 80% belægning om sommeren kan skabe store kapacitetsproblemer i den interne grønlandske transport, og investeringer bør derfor først besluttes, når tilbringer-problemet er løst.

x) Offentlige rejsende betaler 96 kr. og turister 160 kr. pr. døgn.

Bilag 4: Beregninger over den grønlandske turistsektors modtagerkapacitet

Som nævnt i betænkningen (side 41) antager udvalget, at kun hotel turismen er afhængig af den grønlandske modtagerkapacitet og her specielt kapaciteten i indkvarteringssektoren. Med udgangspunkt i betænkningens oversigt over den grønlandske indkvarteringssektor (tabel 7, side 22) er der nedenfor beregnet, hvor stort et antal hotelturister der kan modtages dels i årene efter 1973, og dels omkring 1980.

I tabel 1 beregnes hotelsektorens kapacitet i årene efter 1973, idet der dels tages hensyn til, at transithotellerne og gæstehjemmene ikke kan betragtes som »turistrelevante», dels til at de øvrige hoteller mere eller mindre er optaget af andre rejsende.

Herefter beregnes kapaciteten i antal hotelturister ud fra en antagelse om, at den gennemsnitlige opholdstid er 5 - 6 dage, hvortil lægges 20% til dækning af tom drift i hotellerne; det vil sige, at 1 hotelturist lægger beslag på ca. 7 dage. Denne antagelse bekræftes af en stikprøveundersøgelse, foretages af Danmarks Turistråd i 1972 (»Grønlandsturisternes mening og ønsker om grønlandske rejseforhold«).

Beregningerne tager også hensyn til den begrænsede sæson på 4 sommermåneder; dog påregnes der i Jakobshavn og Holsteinsborg en 7 måneders sæson, således at indkvarteringssektorens kapacitet kan bestemmes til 1.300 vinterturister og 9.800 sommerturister.

Som nævnt i betænkningen (side 26) kan indkvarteringssektorens kapacitet først forventes udvidet i forbindelse med indsættelse af fastvingede fly i den interne lufttrafik i Vestgrønland. I tabel 2 er kapaciteten efter denne udvidelse beregnet. På grund af mulighederne for stop-over-turisme efter overgangen til fastvingede fly regnes der med en yderligere sæson (lavsæson) i de byer, der har landingsbaner. For Godthåb er lavsæsonen månederne fra oktober til maj og for Jakobshavn oktober til februar.

I tabel 2 beregnes indkvarteringssektorens kapacitet omkring 1980 under forudsætning af, at de to nævnte byer har fået landingsbanerne, til 3.400 vinterturister og 13.000 sommerturister. Hertil kommer 8.800 turister i lavsæsonen i Godthåb og Jakobshavn.

For at bedømme, hvorledes modtagerkapaciteten vil være i tilfælde af, at de fastvingede fly ikke kan indsættes inden 1980, beregnes i tabel 3, hvorledes den begrænsede transportkapacitet i så fald vil påvirke modtagerkapaciteten.

I forhold til årene efter 1973 må indkvarteringskapaciteten antages at være uforandret, men turistsektorens kapacitet vil i løbet af 1970'erne på grund af andre rejsendes pres på den begrænsede transportkapacitet være faldet fra 11.100 til 9.500 hotelturister. Nedgangen vil ske uden for Sydgrønland, idet modtagerkapaciteten i Sydgrønland er uforandret.

I forhold til situationen efter landingsbanernes anlæggelse vil ren helikopterbeflyvning i 1980 medføre, at turistkapaciteten i højsæsonen kun er på 9.500 i stedet for 16.400 turister; jfr. tabel 2 og tabel 3. Igen opstår forskellen alene uden for Sydgrønland.

Tabel 1: Indkvarteringssektorens kapacitet i antal hotelturister i årene efter 1973.

	Antal sengepladser i alt excl. opredninger	Planlagte udvidelser	Antal senge i årene efter 1973	Antal turistrelevante hotelsenge fordelt på omr. efter 1973	Antal gæstedøgn i alt		Anslået belægning af andre rejsende end hotelturister	Antal gæstedøgn til rådighed for hotelturisme		Kapacitet i antal turister pr.	
					vinter- sæson 1.3-31.5	sommer- sæson 1.6-30.9		vinter	sommer	vinter	sommer
Nrssq.	124	76	200	200	24000				24000	} 5000	
	120		120								
Nan	20		20	} 83							
Nrq	20		20		9960		15%		8500		
Jul	40		40								
		43	43	} 196						} 3400	
Frh	10		10								
Ghb	88		88								
	60		60								
	10		10								
Skt	20		20	} 33	27480		25%		21000		
Sdr.Str.	230		230								
Egm	8		8								
	80		80	} 11000							
Hol	9		9								
	24		24								
Jak	52		52	} 89	10680		20%	8800		1300	
	14	23	37				20%		9000		1400
I alt	929	142	1071	601	11000	72120		8800	62500	1300	9800

Kilde: Egne beregninger.

Tabel 2: Hotelsektorens kapacitet omkring 1980
under forudsætning af landingsbaner i Godthåb og Jakobshavn.

	Antal relevante hotelsenge i alt	Antal gæstedøgn i			Anslået belægning excl. hoteltur.	Kapacitet: antal turister		
		vinter- sæson 1.3-31.5	sommer- sæson 1.6-30.9	lavsæ- son ¹⁾		vinter- sæson	sommer- sæson	lav- sæson
Nrssq	200		24000				5000	
Øvr. Syd- grønland	83		10000		15%			
Frh. } Skt. } Egm. }	38		4600		25%		500	
Ghb	158		19000	38000	25%		2000	4000
Hol.	33	3000	4000		20%	400	450	
Jak.	259	23000	31000	39000	15%	3000		4800
do sæson- indkvarte- ring ²⁾			9000				5000	
I alt	770	26000	101600	77000	—	3400	13000	8800

¹⁾ Lavsæson i Godthåb omfatter månederne oktober - maj og i Jakobshavn månederne oktober - februar.

²⁾ Henholdsvis 50, 100, 100 og 50 senge i månederne juni, juli, august og september, Det forudsættes blandt andet, at et kommende skolehjem kan fungere som sommerhotel.

Kilde: Egne beregninger

Tabel 3: Transportbehov og —kapacitet for turister sammenlignet med indkvarteringssektorens kapacitet ved ren helikopterflyvning 1980.

	Kapacitet i indkvarteringssektoren				Transportbehov i returrejser fra SSTR	Forventet transportkapacitet til/fra SSTR		Kapacitet i antal hotelturister	
	Vinter 1.3-31.5 Jak+Hol	Sommer 1.6 - 30.9				S - 61	Skib	Sydgrl.	Øvr.Grl.
	Jak	Sydgrl.	Øvr.Grl.						
	1	2	3	4	1+2+4	5	6	3	5+6
Januar									
Februar									
Marts	430				430	430			430
April	430				430	430			430
Maj	430				430	430			430
Juni		350	1250	850	1200	400	400	1250	800
Juli		350	1250	850	1200	400	400	1250	800
August		350	1250	850	1200	400	400	1250	800
September		350	1250	850	1200	400	400	1250	800
Oktober									
November									
December									
I alt	1300	1400	5000	3400	6100	2900	1600	5000	4500

Anm.: Lokaltransport i Sydgrønland besørges af mindre både og indkvarteringskapaciteten er alene afgørende for turistantallet.

Kapacitet ud af Søndre Strømfjord (SSTR) er skønnet for månederne juni — september, og transporten sker dels med S - 61, dels ved ugentlig besejling; jfr. afsnit 3 - 3.2.

Kilde: Egne beregninger.

**Undervisningsplan
for
uddannelse af turistførere
i Grønland**

**Fritidskommissionens
Publikation nr. 1**

Bilag 5: (fortsat)

Uddannelsens baggrund:

Den stigende turisme har aktualiseret behovet for uddannelse af guider og turistførere i Grønland. Da der her i landet findes meget få personer, der har gennemført en egentlig uddannelse på dette område, har Ministeriet for Grønland anmodet om, at en sådan uddannelse iværksættes i henhold til loven om fritidsundervisning m. v. i Grønland (lov nr. 143 af 26. april 1972). Da uddannelsen er ny og har et klart erhvervsmæssigt sigte, har Fritidskommissionen i samarbejde med Erhvervsuddannelsesrådet fundet det hensigtsmæssigt at udforme en undervisningsplan for denne uddannelse. Fritidskommissionen understreger, at undervisningsplanen alene betragtes som vejledende.

Deltagernes forudsætninger:

Deltagerne må kunne udtrykke sig forståeligt på et eller flere fremmedsprog (foruden grønlandsk og/eller dansk). Deltagerne må på fremmedsproget kunne besvare spørgsmål give forklaringer og iøvrigt have en tjenstvillig og hjælpsom indstilling.

Kursets formål:

Formålet med undervisningen er at give deltageren:

- 1) indsigt i de faglige og menneskelige aspekter i betjening af turister.
- 2) begyndende færdighed i selvstændigt at kunne løse turistførerens forekommende daglige opgaver (herunder information og kontakt).
- 3) holdning og baggrund for en fortsat udvikling af turismen i Grønland.
- 4) grundlag og interesse for deltagelse i videregående undervisning på dette område.

Kursets varighed: minimum 40 timer.

Kursets opbygning:

Kurset kan med fordel opdeles i følgende kursusafsnit:

- 1 KURSUSORIENTERING (ca. 5 timer)
- 2 GRØNLAND (ca. 15 timer)
- 3 REGIONALORIENTERING (ca. 20 timer)

Bilag 5: (fortsat

Afsnit 1 og 2 er almene og stort set ens for hele Grønland, mens afsnit 3 giver specialviden om regionen.

I det følgende vejledende stikordsregister for de enkelte kursusafsnit er samtidigt opgivet egnet litteratur om de forskellige emner. Litteraturlisten medtager kun samlede oversigter, og går ikke i detaljer.

1. Kursusorientering

Emne	Litteratur
Introduktion til kurset (mål, metoder og midler).	Foreløbig redegørelse fra udvalget vedr. turisme i Grønland. MFG. 1970
Turismens udvikling Tale- teknik og stemmepleje.	Westh, Bjørn: Nota teknik Teknisk forlag, 1970.
Rundvisningsteknik (Øvelser)	

2. Grønland

Geografi: klimateknik befolkning natur	Danmarks Natur. Bd. 10 - Grønland og Færøerne. Politiken 1971. Frstrup, Børge: Grønlands geografi. Gyldendal, 1971. Det arktiske år. Af Peter Freuchen og Finn Salomonsen. Gyldendal, 1961. Grønlands flora i farver. Af Foersom, Kapel og Svarre. Ministeriet for Grønland, 1971. Grønlands spejderbøger. Spejdernes Grønlandsudvalg, 1972.
---	--

Bilag 5: (fortsat)

Emne	Litteratur
Historie: ældre aktuel	Bogen om Grønland. Politiken, 1970. Traps Danmark. Bd. 14 - Grønland. Gad, 1970 . Lidegaard, Mads: Grønlands historie. Schultz, 1962. Grønland. Årsberetning. Ministeriet for Grønland. Sidste udgave.
Grønlands administration: Regeringen Ministeriet for Grønland Folketinget Landsrådet Kommunalbestyrelsen Lov og ret Arbejds- og socialdirektoratet Sundhedsvæsenet KGH GTO	Traps Danmark. Bd. 14 - Grønland. Gad, 1970. Bogen om Grønland. Politiken, 1970. Boserup, Mogens: Økonomisk politik i Grønland. Udsendt af Grønlandsudvalget af 1960. 1963.
Erhverv: Arbejdsmarkedet Erhvervsvejledning Fiskeri, fangst Minedrift Trafik Service Administration Husflid	Traps Danmark. Bd. 14 - Grønland. Gad, 1970. Bogen om Grønland. Politiken, 1970 Ebbesen, Hans: Erhvervsorientering. Ministeriet for Grønland, 1971.

Bilag 5: (fortsat)

Emne	Mindesmærker
Grønlands kultur: Materiel folkekultur Folklore Litteratur Sprog Kunst Skole og uddannelse Folkehøjskolen Folkeoplysning Grønlandsposten Lokalblade Radio Grønlands Oplysnings- Forbund (G. O. F.) Biblioteker Religion Bolig og bebyggelse	Traps Danmark. Bd 14 - Grønland. Gad, 1970 Bogen om Grønland. Politiken 1970. Lidegaard, Mads: Grønlands historie. Schultz, 1962. Grønlands spejderbog. Spejdernes Grønlandsudvalg, 1972. Meldgaard, Jørgen: Eskimoskulptur. Schultz, 1959.

3. Regionalorientering

- Sydregionen
- Mellemregionen
- Nordregionen

3 a Sydregionen

Lokalhistorie Istjenesten Havisen (Storisen) Flora og fauna Fiskeri og fangst Fåreavl og landbrug	Grønland i 200-året for Hans Egedes landing. Bind 1—2 + atlas. Reitzel, 1921. Traps Danmark. Bd 14 - Grønland. Gad, 1970 Krogh, Knud: Erik den Rødes Grønland. Nationalmuseet, 1967.
--	--

Emne	Litteratur
Havebrug Østerbygden Varne Kilder Narssarssuak- (amerikanske baser) Grønlands forsvar Egns museer Mindesmærker Lokale seværdigheder Isak	Isaks billedbog. Det Grønlandske Landsbibliotek og Stadsbiblioteket i Lyngby, 1969.

3 b Mellemregionen

Lokalhistorie Flora og fauna Missionshistorie Fiskeindustri Renavl Landsadministrationen Vesterbygden Eskimoruiner Landsmuseet Mindesmærker Lokale seværdigheder Hans Egede Samuel Kleinschmidt H. Rink Lars Møller (Arkaluk)	Grønland i 200-året for Hans Egedes landing. Bind 1—2 + atlas. Reitzel, 1921. Håbets koloni. Ved H. C. Gulløv og H. C. Kabel. Nationalmuseet, 1971. Nørlund, Poul: De gamle nordbobygder ved verdens ende. Nationalmuseet, 1967. Meldgaard, Jørgen: Sarkak-folket ved Itinera. I tidsskriftet: Grønland 1961. Knuth, Eigil: Alut Kangermio. Aron fra KangeK. Det Grønlandske Forlag, 1968.
--	---

3 c Nordregionen

Emne	Litteratur
Lokalhistorie Indlandsis Bræer Flora og fauna Fangst og fangstmetoder Fuglefjelde Slædehunde Eskimo-ruiner Egnsmuseer Mindesmærker Lokale seværdigheder Habakuk Jakob Danielsen	Grønland i 200-året for Hans Egedes landing. Bd 1—2 + atlas. Reitzel, 1921. Frstrup, Børge: Indlandsisen. Rhodos, 1966. Mathiassen, Th.: Skrællingerne i Grønland. Gad, 1935. Rosendahl, P.: Jacob Danielsen. Gyldendal, 1942. Traps Danmark. Bd 14 - Grønland. Gad, 1970.

Desuden bør alle turistbrochurer om Grønland selvfølgelig være bekendt.

Hvis der i forbindelse med kurser for turistførere lokalt fremstilles undervisnings- og studiemateriale, ønsker fritidskommissionen gerne dette tilsendt til orientering.

Bilag 6: Betænkning fra landsrådets souvenirudvalg

På foranledning af drøftelserne i »Udvalget vedrørende Turisme i Grønland« nedsatte landsrådsformand Erling Høegh i december 1969 et udvalg, der skulle analysere forholdene indenfor souvenir- og husflidsproduktionen i Grønland.

Udvalget kom til at bestå af:

Medlemmer:

Fru Anna Bøggild, Vanføreforeningen
Fru Gudrun Chemnitz, Kvindeforeningen
Landsrådsformand Erling Høegh, formand
Handelsinspektør J. Holten-Møller, K.G.H.
Møbelhandler John Nielsen, »Grønlandsk Folkekunst«
Direktør Knud Rasmussen, Foreningen af næringsdrivende i Grønland.
Informationschef Ebbe Schiøler, sekretær.

Kommissorium:

Det blev pålagt udvalget at **foretage en analyse af området** samt at **fremkomme med forslag til en udbygning**, der sikrede, at der var et udbud af souvenirs at tilbyde turisterne. Herunder blev det fremhævet, at udvalget burde udforme sine forslag, så man ikke kom ud for en standardsænkning eller påvirkede området, så underlødige, importerede ideer eller varer kom ind på markedet.

Udvalget har herudover set det som sin opgave at stræbe mod at sikre en husflidsproduktion, der kunne komme til at fungere som **et mindre erhverv** med salg i Grønland, Danmark og udlandet. Udvalget har omkring denne anden del af sin målsætning været inspireret af landsrådets ønske om en udbygning af samtlige erhvervsressourcer i Grønland.

Arbejdsform:

Udvalget har holdt 3 samlede møder i Godthåb, nemlig 2 i vinteren 1970 og et i vinteren 1971.

Til brug for udvalgets analyse af den eksisterende situation på området, blev der i forsommeren 1970 udsendt **spørgeskemaer til samtlige kommunalbestyrelser**. Oplysningerne herfra blev sammenholdt med udvalgets egen viden om forholdene indenfor husflidsproduktionen.

Resultatet af undersøgelsen gengives i skemaform i **bilaget side 84**.

Til supplement af medlemmernes egne forslag har man fra KGH

og sekretariatschef Claus Bornemann modtaget forskelligt materiale om tidligere overvejelser omkring et produktionsfremstød

Disse materialer er blevet udvidet med oplysninger og pjecer **fra canadiske husflidsorganisationer** samt mindre omfattende oplysninger fra skandinaviske husflidsorganisationer.

Baggrunden:

Overalt i Grønland produceres der i dag husflid. Aktiviteten fra sted til sted er meget svingende fra en høj grad af økonomisk betydning i fangerdistrikterne til en ganske marginal værdi omkring få deltidsbeskæftigede i nogle distrikter.

Det er kendetegnende for alle produkter, at der er tale om **arbejder baseret på de gamle færdigheder** indenfor skind-, bensten og træbearbejdning samt syarbejder

Det er endvidere kendetegnende, at man **stort set har været fri for importerede, underlødige souvenirs**. Men på den anden side må udvalget dog konstatere, at der efterhånden i Grønland produceres ting, der efter enhver malestok må betegnes som smagløse. Det er derfor for en udvikling af produktionen også nødvendigt, at man griber ind for at luge ud i de opdukkende vildskud, der på ret kort sigt vil kunne miskreditere grønlandsk husflid.

Der er kun tale om en mindre markant specialisering, idet der de allerfleste steder er tale om **en stor bredde i fremstillingen**. Men som det fremgår af den skematiske opstilling er det dog forskelligt, hvad de enkelte distrikter betragter som deres speciale.

Det er karakteristisk for alle kommuner, der har besvaret skemaet, at **producenterne har mulighed for at udvide produktionen** under to forudsætninger, der må betegnes som typiske:

- 1) **Salgsorganisationen og markedet må udvides**, idet der i langt de fleste tilfælde nu arbejdes for lokale aftagere gennem dørsalg.
- 2) Der må kunne tilbydes en **større og jævn tilgang af ravarer**, idet en udvidelse i dag bremses, på grund af ravaremangel.

Der er **kun ganske få steder taget initiativ til en bedre organisation** af husflidsproduktionen. Længst fremme har man været i Julianehab med oprettelsen af et »husflidscenter» baseret på en producentforening. Dette center har imidlertid haft en meget ustabil funktion, og på nuværende tidspunkt fungerer det slet ikke - og har ikke gjort det i den forløbne vinter - på grund af ledelsesproblemer. I Holsteinsborg og Jakobshavn vil der forment-

lig ske en udbygning af salgsorganisationen gennem de nyoprettede turistforeninger.

Selv om det således ikke er fremherskende, at man har gjort en lokal indsats på felter, fremgår det af næsten alle besvarelser, at **man er interesseret i et udspil** for at stille producenterne stærkere.

Flere steder udtaler man sig meget positivt herom, og ingen er afvisende eller har udtrykt betænkelighed.

Til supplement af skemaoplysningerne må det anføres, at Angmagssalik og Godthåb kommuner mangler. For begge disse steder er der tale om ret betragtelige indkomster ved husflidsproduktion, i Angmagssalik i høj grad baseret på KGH's indsats.

Det er udvalgets indtryk, at de opgivne beløb for produkternes værdi i mange tilfælde er stærkt undervurderet, specielt falder Frederikshåb i øjnene som et sådant eksempel.

Hovedresultatet af undersøgelsen sammenholdt med udvalgets egen viden er således, at **der er basis for et udspil**, både fordi der er noget at bygge på, og også fordi der er interesse for et fremstød.

Udvalgets forslag:

Udvalget har med stor interesse noteret sig den hurtige udvikling, husflids erhvervet har undergået i arktisk Canada. En grundforudsætning for denne udvikling har det været, at **der er blevet tilvejebragt konsulenter og kapital**.

De samme forudsætninger må skabes, hvis man ønsker en sammenlignelig udvikling på dette felt i Grønland. Udvalget vil derfor foreslå følgende:

- 1) **Der skabes en lokalorganisation** - »Grønlands husflid« - baseret på kommunalbestyrelsen, kvindeforeningerne, lokale husflidsproducenter, turistforeninger og KGH. Denne organisation er kontaktled til en landsorganisation i Godthåb bestående af landsrådet og tilsvarende centrale foreninger og organisationer.

Den lokale organisation skal fungere som ramme om og formidler af de fremstød, der skal sikre en udbygning af erhvervet. Den lokale repræsentation må eventuelt også omfatte andre kredse, der er engageret i eller har interesse af arbejdet.

De tilsluttede producenter må gives forståelse af deres tilhørsforhold til organisationen således at der produceres udelukkende for organisationen og i overensstemmelse med dennes kvalitets- og typekrav.

- 2) Der ansættes med udgangspunkt i erhvervsstøttemidlerne **en landsdækkende husflidskonsulent**. Denne konsulent skal med en udstrakt rejsevirkksomhed stimulere produktudviklingen, øge produktionen og skabe forståelse for en samordning af erhvervet.

Konsulenten ansættes af landsorganisationen.

Konsulenten får kontorfællesskab med Handelsinspektoratet i Godthåb og har handelsinspektøren som nærmeste foresatte.

- 3) **KGH udgør den praktiske ramme om en nyordning**. Vurdering, opkøb, pakning og markedsføring foretages gennem den lokale KGH-organisation efter retningslinjer udarbejdet af landsorganisationen og konsulenten.

- 4) **Produktionen typiseres i højere grad end det i dag er tilfældet** med hovedvægten på emner, der helt entydigt opfattes som grønlandske. For at muliggøre et eksportfremstød efter bestillingslister, fremstilles der prototyper, ud fra hvilke der produceres.

I udbygningen må der satses på produktudvikling indenfor den egentlige husflid, mens de kunstneriske frembringelser kun skal tilbydes fordelene af den forbedrede salgs- og råvaresituation.

Typiseringen skal bl.a. omfatte en samling omkring de gængse redskabstyper og de oprindelige legetøjsemner. Desuden vil visse skindprodukter som kamikker og tasker kunne fremstilles efter model.

Man må i denne sammenhæng holde sig for øje, at en hel del af de nu tilbudte grønlandske husflidsprodukter udbydes i direkte kvalitets- og priskonkurrence med varer fra udviklingsområder i hele verden. Dette betyder dels, at ting som græs- og perlearbejder kan købes langt under den grønlandske pris og dels, at disse varer efterhånden ikke opfattes som karakteristisk grønlandske.

- 5) I forbindelse med landsorganisationen opbygges et **centralt lager**, hvortil produkter, der ikke kan afsættes lokalt fremsendes. Centrallageret virker som engrosvirkksomhed både for det grønlandske og for eksportmarkedet.
- 6) **Der udformes et garantimærke og en producentkode** som følger de opkøbte produkter. Godkendelse og foreløbig vur-

dering finder sted lokalt ved handelschefens foranstaltning, og herudfra udbetales en foreløbig pris. Ved fremkomsten af den faktiske pris udbetales en bonus efter fradrag af administrationsomkostninger. Ved vurderingen anlægges et realistisk skøn over den mulige salgspris. Herfra trækkes en fast procentdel til fragt, administration m.v. samt et **risiko**-beløb, der reguleres over den udbetalte bonus. Såfremt bonusbetalingen er negativ, bærer organisationen tabet.

- 7) **Organisationens produkter kan afsættes til forhandlere** og til egne udsalg, som kan oprettes ved lokalorganisationernes initiativ. Der foregår ikke direkte salg til private.
- 8) **Organisationen formidler fremskaffelse af råmaterialer** til salg gennem KGH.
- 9) **Organisationens arbejde finansieres på følgende måde:**
 - a. Konsulentlønnen fremskaffes ved erhvervsstøttetilskud.
 - b. Konsulentrejser betales af overskud fra salget.
 - c. De nødvendige kreditter udredes af KGH således, at der finder bonusberegning sted halvårligt.
 - d. Repræsentanterne i lokal- og landsorganisation modtager et vederlag for at sikre kontinuitet og kvalitet i arbejdet. Dette vederlag udredes af henholdsvis kommunalbestyrelse og landsråd.
- 10) Udvalgets forslag sendes til udtalelse i Grønlandsrådet, Udvalget vedrørende Turisme i Grønland og Grønlands landsråd. Det foreslås at den samlede indstilling overgives Grønlands landsråd, der i overensstemmelse med de fremførte kommentarer tager initiativet til en udbygning som foreslået.

Godthåb den, 3. juni 1971.

Erling Høegh (formand), Anna Bøggild, Gudrun Chemnitz,
J. Holten-Møller, John Nielsen, Knud Rasmussen / Ebbe Schiøler

Bilag 6: (fortsat)

Kommune	Antal producenter	Heraf heldags	Artig produktionsværdi	Fedsten	Ben	Bådmodeller	Perler	Dukker	Skindarbejder	Redskaber	Andre produkter	Særligt gode ting egnede for udbygning	Privat salg	KGH	Butikker	Særlige arrangementer	Udbygningssplaner/ønsker	Råvarebehov	Komplekst. bemærkninger
NAN	20	2	40.000	x		x	x	x	x	x		Kajak, konebåd	Ja	Ja	Ja		Nej	Tand	
NRQ	?	5/2	10.000-15.000 hver		x	x	x	x	x	x	Smykkesten	Sten og skindarbejder	80%	20%			Ja	Tand, skind fedtsten, redskaber	
FRH	23	3	100.000	x	x	x	x	x	x	x	Ben, fedtsten		90%			10%	Nej	Tand, glat skind	Behov for styrkelse af salget
SKT	ca. 30	1	60.000	x	x	x		x	x	x	Alle		100%				Ja	Tand, ben skind	
HBG				x	x	x	x	x	x	x	Tasker, brocher	Tasker, brocher	Ja		Ja		Ja	Fedtsten, tand	
GOD	3	1	7.000-8.000 hver	x	x	x	x	x	x	x	Træskærerarbejder	Alle specielle redskaber	Ja	Ja	Lidt	Grl. folk. kunst	Ja	Tand, fedtsten, hvalknogler	Andelstranken, garantiordning ønskes
JAK				x	x	x	x	x	x	x	Tasker, perler	Tasker, perler	Ja	Nej	Ja	Hotel-lerne bod	Ja	Tand, fedtsten	Effektivt turistudvalg findes
UMK	1	1	7.000	x	x		x		x	x	Slæder	Slæder	Ja				Nej	Ben, tand	
THU	60-	8-10	70.000-80.000	x	x						Benfigurer, kæder					Fore. Atassut	Nej	Tand	
SCO	11-12	3		x			x			x	Masker, trommer vandspand	Masker, trommer	100%				Ja	Hvalknogler	Hvis bedre salg - produktionsre-server

1. Udvikling af og forudsætninger for turisme i Østgrønland.

I de senere år er også Østgrønland begyndt at mærke en stigende interesse for turistbesøg. Turismen har væsentligt bestået i endagsbesøg fra Island, fjeldturisme (fjeldvandring og bjergbestigninger) samt hundeslæde-ekspeditioner.

Hertil kommer et enkelt krydstogtanløb af Scoresbysund i eftersommeren 1972, som p.g. a. mangelfuld tilrettelægning faldt mindre heldigt ud.

Udvalget mener, at interessen for Østgrønland også for fremtiden vil vise sig gennem de nævnte endagsbesøg, fjeldturisme, hundeslædeekspeditioner og i beskedent omfang anløb med krydstogtskibe af få timers varighed.

Endagsbesøg arrangeres af Icelandair fra Reykjavik, og interessen har gennem de sidste år været stærkt stigende, jfr. tabel 1. Disse ture omfatter besøg i Kulusuk og Kap Dan, og prisen er ca. 600 kr. Der udbydes ca. 3.000 pladser i perioden 3. juni til 12. september 1973, og fra 15. juni til 29. august 1973 er der 5 ture om ugen.

Fjeldturisme synes også at tiltrække stadig flere, men det kan ikke oplyses, hvor mange der er tale om. I 1973 er der tale om mindst 75 - 100 fjeldvandrere.

»Hundeslæde-ekspeditioner« er i 1972 og 1973 gennemført af et engelsk rejsebureau, der har specialiseret sig i ekspeditionsrejser. Disse rejser foretages i april-maj til bygden Kungmiut, hvorfra der foretages hundeslæde-ture af indtil 4 dages varighed.

Det ville være af interesse for fjeldvandrere, bjergbestigere og ekspeditionsdeltagere at kunne benytte Mestersvig (200 km nord for Scoresbysund) som ankomstlufthavn ved siden af Kulusuk. Dette er dog blevet afslået fra luftfartsmyndighederne, der ikke vil tillade charterfly at lande i Mestersvig. Denne indstilling i forbindelse med den sjældne beflyvning af Mestersvig i øvrigt medfører, at Scoresbysund-distriktet ikke vil kunne modtage turister foreløbig. **Turisme** i Østgrønland vil derfor fortsat være henvist til Angmagssalik distrikt.

Tabel 1: Turismen i Østgrønland. Antal turister 1969-1973.

	Endagsbesøgende	Hundeslæde-eksp.
1969	1.420	-
1971	1.702	-
1972	1.974	10
1973	-	43

Anm.: Excl. fjeldvandrere og bjergbestigere.

Kilde: Indsamlet materiale.

Af de tre beskrevne former for turisme er de to næsten uafhængig af faciliteter i Grønland. Ganske vist vil fjeldvandrere og bjergbestigere være afhængig af lokal-transport til og fra Kulu-

suk, men da denne turisme kun foregår i sommermånederne, hvor der er mulighed for transport med mindre både, er der ingen væsentlige problemer.

Derimod er gennemførelsen af hundeslæde-ekspeditioner afhængig af såvel indkvartering som transport, hvilket har medført visse vanskeligheder. Det skyldes først og fremmest, at der ikke findes offentlige indkvarteringsmuligheder udover et mindre nødhotel i Kulusuk. I foråret 1974 ventes dog åbnet et mindre hotel i Angmagssalik med plads til 22 gæster. I forbindelse hermed vil Icelandair forsøge at gennemføre 4-dages-rejser fra Reykjavik i forårs- og sommermånederne.

Der har været planer om små hoteller i såvel Kulusuk som Kap Dan. Udvalget har på det forelagte grundlag ikke kunnet støtte planerne, idet der næppe kunne opnås rentabel drift.

Udvalget anbefaler derfor, at der findes en ordning, så deltagerne på hundeslæde-ekspeditionerne kan tilbringe de første og sidste nætter på hotellet i Kulusuk. Udvalget er klar over, at lufthavnsmyndighederne har visse betænkeligheder, men mener, at det må veje tungere, at denne form for turisme giver et væsentligt udbytte til den lokale befolkning. I øvrigt vil der kun være tale om et begrænset antal personer.

I denne forbindelse gør udvalget opmærksom på, at turisternes og andre rejsendes afhængighed af indkvartering i Kulusuk vil falde, hvis der indsættes en helikopter af typen S-58 i Østgrønland.

Med hensyn til den fremtidige udvikling af turismen i Østgrønland regner udvalget med, at antallet af endags- og andre kortvarige besøg fra Island vil stige til 3.000 årligt i løbet af 1970'erne.

Antallet af fjeldvandrere vil omkring 1980 formentlig ligge væsentligt højere end i dag; det er dog ikke forsøgt at anslå dette antal nærmere. Endelig vil antallet af deltagere på hundeslæde-ekspeditioner i de kommende år kunne udvides fra de nuværende 43 til mellem 100 og 200 under forudsætning af, at de omtalte problemer løses. Deltagerantallet vil næppe kunne overstige ca. 200 om året, fordi man dels er bundet af en to måneders sæson og dels af et begrænset antal hundeslæder. Et turisttal på 200 forudsætter desuden, at man kan anvende flere udgangspunkter end Kungmiut.

2. Turismens betydning for Østgrønland.

I 1973 udbetalte det engelske rejsebureau i alt 90.000 kr. i Østgrønland, hvoraf mindst 60.000 kr. til grønlændere for leje af hundeslæder m.m. Hertil skal lægges mindst 5.000 kr., anvendt af deltagerne til souvenirs.

Mindst 65.000 kr. er altså i 1973 tilflydt den lokale befolkning (navnlig Kungmiut) i en periode, hvor indkomsterne og indkomstmulighederne i Østgrønland er begrænsede.

Til sammenligning kan det nævnes, at KGH i alt indhandlede for 950.000 kr. i hele Angmagssalik distrikt i 1971. I samme år anslås de totale pengeindkomster i distriktet til ca. 17 mill. kr.

Hundeslæde-ekspeditionerne kan altså give et væsentligt indkomsttilskud til den lokalboende befolkning. Betydningen vil endog blive større i de kommende år, fordi man for fremti-

den kun skal køre med en turist pr. slæde mod to pr. slæde i 1972 og 1973. Dette var et af resultaterne fra et møde, som ekspeditionslederen afholdt med nogle beboere i Kungmiut efter 1973-turens afslutning. På mødet var grønlænderne - ifølge ekspeditionslederen - enige om, at denne form for turisme var meget velkommen i Kungmiut, og man håbede, at arrangementerne kunne fortsætte.

Fjeldvandrere og bjergbestigere skaber om sommeren en del beskæftigelse for lokalboende, der sejler turisterne til og fra vandringsområderne i distriktet.

Udover de beskrevne fordele for lokalbefolkningen medfører turismen i Østgrønland desuden en væsentlig afsætning af souvenirs. Det gælder først og fremmest de endagsbesøgende i Kulusuk og Kap Dan. Skønsmæssigt beløber deres souvenir-indkøb sig til mellem 200.000 og 300.000 kr. om året, således at man totalt set kan regne med, at de samlede turistindtægter i Østgrønland udgør ca. 400.000 kr. på årsbasis.

I forbindelse med befolkningsproblematikken i Østgrønland skal udvalget til slut pege på, at turisme ikke i større omfang vil kunne skabe beskæftigelse for den del af befolkningen, som ikke samtidig ernærer sig ved fiskeri og fangst. Turismen vil altså næppe kunne erstatte afvandring, men vil for den tilbageblivende befolkning betyde en værdifuld supplerende beskæftigelse og indkomst.

1: Beregning af den grønlandske turistmultiplikator.

I dette bilag foretages en beregning af turismens totaløkonomiske betydning for den grønlandske økonomi, idet den totale indkomstvirkning skabt af turistefterspørgslen skal bestemmes.

Nedenfor er turistmultiplikatoren udledt, således at man med kendskab til de totale turistindtægter kan bestemme den af turismen skabte indkomstvirkning i Grønland. Udgangspunktet tages i et ligningssystem over de macroøkonomiske sammenhænge i den grønlandske økonomi.

Der er tale om en almindeligt anvendt macroøkonomisk model, som er tilpasset grønlandske forhold; bl.a. indeholder modellen udelukkende indirekte skatter, men det skal bemærkes, at en udbygning med direkte beskatning ikke ændrer resultatet væsentligt.

Desuden er importen bestemt af såvel de fastboendes som turisternes forbrug, medens den øvrige import anses for at være udefra givet, hvilket her vil sige, at man ikke prøver at udtrykke en sammenhæng mellem investeringsaktiviteten og importen.

Endelig er eksporten opdelt i eksport i gængs forstand og turistefterspørgslen. Det offentlige konsum forudsættes at være autonomt bestemt, hvilket her betyder, at det offentlige forbrug ikke sættes i forbindelse med de offentlige indtægter.

Ligningssystemet opstilles ved følgende symboler:

Y = Nationalprodukt

C = Det private konsum b = forbrugskvote

I = Investering

G = Det offentlige konsum

X = Eksport

M = Import m = importkvote

T_i = indirekte skat t_i = indirekte skattekvote

A = Turistefterspørgsel m_a = turismens direkte importandel

$$L.1: \quad Y = C + G + I + X \div M$$

$$L.2: \quad C = b Y \div T_i \quad \left. \vphantom{C = b Y \div T_i} \right\} \Leftrightarrow C = \frac{b}{1 \div t_i} Y$$

$$L.3: \quad T_i = t_i C$$

$$L.4: \quad G = \bar{G}$$

$$L.5: \quad I = \bar{I}$$

$$L.6: \quad X = \bar{X} + A$$

$$L.7: \quad M = m C + m_a A + \bar{M} = \frac{mb}{1 \div t_i} Y + m_a A + \bar{M}$$

Bilag 8: (fortsat)

Dette ligningssystem løses, således at Y bestemmes ved de øvrige størrelser, hvorefter forholdet mellem turistindtægterne og nationalproduktet kan bestemmes til følgende størrelse K_t , der er lig med turistmultiplikatoren:

$$K_t = \frac{1 \div m_a}{1 \div \frac{b}{1 \div t_i} (1 \div m)}$$

I det grønlandske tilfælde kan man forvente følgende værdier for de ubekendte størrelser:

$$b = 0,85 \quad t_i = 0,12 \quad m = 0,80 \quad m_a = 0,60$$

Indsættes disse værdier fås $K_t = 1/2$, hvorfor den af turismen skabte indkomstforøgelse i Grønland kan beregnes til ca. halvdelen af de grønlandske turistindtægter.

2: Turismens indkomstvirkning i Grønland.

Med udgangspunkt i prognoserne (jfr. betænkningens tabel 11, side 47) over det forventede turistantal i 1980 kan turistindtægterne i Grønland beregnes. Dette er sket i tabel 2, idet nedenstående turist-udgiftsbudgetter antages at være gældende for de enkelte turistkategorier; jfr. tabel 1. Desuden er den totale indkomstvirkning skabt af turismen beregnet i tabel 2 ved hjælp af den foran bestemte turistmultiplikator.

**Tabel 1: Turistkategoriernes udgiftsbudgetter;
anslåede gennemsnitsbudgetter i kroner.**

	Besøgende	Endagsturister og vandrere	Hotelturister
Transitophold i Søndre Strømfjord (1 dag i gennemsnit)	120		120
Grønlandsfly og KGH (Transport)	680		900
Kost og logi	250		1050
Lommepenge	300	100	800
Souvenirs	200	100	350
I alt	1550	200	3220

Kilde: Egne beregninger

Tabel 2: De grønlandske turistindtægters fordeling på turisternes udgiftsposter samt den heraf skabte totale indkomstvirkning i Grønland i mill.kroner.

	1972	1980
Transitophold Søndre Strømfjord	0,5	3,0
Transport	3,6	23,0
Kost og logi	3,6	24,5
Lommepenge	3,0	20,0
Souvenirs	1,5	9,5
Totale turistindtægter	12,2	80,0
Totale indkomstvirkninger	6,0	40,0

Anm: Talmaterialet afrundet og indkomstvirkning beregnet ved turistmultiplikator på 1/2; jfr. teksten ovenfor.

Kilde: Egne beregninger.

3: Turistindtægternes fordeling på modtagere.

I første række vil turistindtægterne tilfalde den tertiære sektor i Grønland; nemlig transportselskaberne, hotellerne, detailhandelen m.m. Bortset fra transportselskaberne antages ejerforholdene i den tertiære sektor at være fordelt på offentligtejede, danskejede og grønlandskejede med henholdsvis 40%, 40% og 20%. Det antages endvidere af praktiske grunde, at alle indtægter, der tilfalder den offentlige sektor (incl. Grønlandsfly), går ud af det økonomiske kredsløb ligesom import og opsparing.

På grundlag af en række forudsætninger for i hvilken grad de enkelte udgiftsarter vandrer ud i eller udenom det grønlandske samfund, er turistindtægterne herefter fordelt på hjemmehørende og tilvandrede danske som vist nedenfor; jfr. tabel 3.

Tabel 3: Turistindtægterne fordelt på modtagende sektorer; mill.kroner.

	1972	1980
Danske lønmodtagere	0,5	2,5
Hjemmehørende lønmodtagere	2,5	9,5
Danskejede tertiære virksomheder	2,0	11,0
Hjemmehørende tertiære virksomheder	1,0	6,0
»Ud af Grønland«	6,0	51,0
I alt	12,0	80,0

Kilde: Egne beregninger

Ud fra de erfaringer man har om de grønlandske sektors betalinger til hinanden, kan man herefter bestemme den totale indkomstvirkning i det grønlandske samfund fordelt på sektorer; jfr. tabel 4.

Tabel 4: Den totale indkomstvirkning fordelt på modtagere; mill.kroner

	1972	1980
Løn til danskere	1,0	4,5
Løn til hjemmehørende	2,5	11,5
Erhvervsindkomster	2,0	21,5
Indirekte skat	0,5	2,5
I alt	6,0	40,0

Kilde: Egne beregninger

Som nævnt mener Turistudvalget, at turismen bør udbygges til et sekundært erhverv i Grønland, og samtidig er man sikker på, at Jakobshavn vil være et af centrene for denne udbygning, hvis en landingsbane anlægges som foreslået.

I 1970 havde Jakobshavn 2.700 indbyggere, hvoraf 2.350 hjemmehørende. Med udgangspunkt i den foreliggende befolkningsprognose, der forudsiger en vækst fra i alt 40.000 til 46.000 hjemmehørende i løbet af 1970'erne, antages her, at Jakobshavn i 1980 har 3.700 indbyggere, hvoraf 3.300 hjemmehørende. Det antages desuden, at de totale indkomster i Jakobshavn vokser fra ca. 38 mill. kr. i 1970 til 76 mill. kr. i 1980.

Hvis man i 1980 regner med et turistantal i Grønland på 35.000, kan man anslå, at ca. 10.000 vil besøge Jakobshavn (excl. cruiseturister og besøgende). Det svarer til 50.000 overnatninger i byen. Det betyder, at der vil være konstant ca. 300 turister i byen i højsæsonen. Der vil skulle bygges yderligere ca. 100 dobbeltværelser. Til sammenligning har Hotel Hvide Falk og Hotel Jakobshavn tilsammen omkring 35 dobbeltværelser i dag. Med samme forudsætninger som anvendt i bilag 8 kan den totale turistindtægt i Jakobshavn beregnes til 20 mill. kr., der dækker kost og logi, lommepenge incl. udflugter samt souvenir. Den primære indkomstvirkning heraf vil være ca. 8 mill. kr.; disse indkomster vil yderligere skabe en afledet indkomstvirkning, der dog næppe beløber sig til mere end 10% af den primære indkomstvirkning. Dette betyder, at den af turismen totalt skabte indkomstvirkning i Jakobshavn bliver ca. 8 1/2 mill. kr., svarende til 11% af de totale indkomster i 1980.

Beskæftigelsesmæssigt kan man regne med, at ca. 150 hjemmehørende vil kunne finde beskæftigelse på helårsbasis i turistsektoren, incl. beskæftigede ved landingsbanen. Hertil kommer et vist antal sæsonbeskæftigede; det forudsættes her, at badførere kan fungere som hundslædekuske om vinteren. 150 beskæftigede svarer til ca. 8% af befolkningen i den erhvervsaktive alder i Jakobshavn omkring 1980

Man ser således, at turismen i 1980 kan udgøre en væsentlig del af lokaløkonomien i Jakobshavn. Forudsætningen er, at landingsbanen er blevet anlagt. Sker dette ikke, kan man kun påregne et årligt turisttal på højst 4.000 hvilket betyder at de turistskabte indkomster og beskæftigelsen i turistsektoren bliver væsentligt nedsat.

Bilag 10: De økonomiske virkninger af, at den grønlandske turistsektor udbygges til at dække den forventede efterspørgsel efter turistrejser i Grønland

*Arbejdsgruppen om turismens
økonomiske betydning i Grønland*

12/3-1973

I dette notat er på baggrund af den nuværende kapacitet inden for den interne trafik- og hotelkapaciteten i Grønland redegjort for størrelsesordenen af de investeringer, som vil være nødvendige for dels at skabe harmoni mellem den interne trafikkapacitet og hotelkapacitet, dels at udbygge trafiksektoren og hotellerne, så de kan tilfredsstille den forventede efterspørgsel efter turistrejser i Grønland.

Til slut er forsøgt at bedømme, hvilke virkninger en udbygning som ovenfor skitseret vil få dels for indkomsterne i Grønland, dels for statens anlægs- og driftsbudgetter under forudsætning af uændret takstpolitik. Endelig diskuteres, hvorvidt det vil være ønskeligt af hensyn til konsekvenserne for statens tilskud at revidere takstpolitikken.

I. De eksisterende forhold.

Den interne trafik finder i dag sted med A/S Grønlandsfly's 6 helikoptere, som i højsæsonen (juni-september) er tilnærmelsesvist fuldt belagte.

Kystskibstrafikken besørges dels af KGH's distriktsfartøjer inden for distrikterne, af 2 mindre passagerfartøjer i henholdsvis Sydgrønland og Diskobugten samt af de to store kystpassagerskibe »Disko» og »Kununguaq», der besejler Vestkysten fra Narssarssuaq i syd til Upernavik i nord.

For alle trafikarter gælder, at de udenfor de 2 - 3 sommermåneder har en betydelig ledig kapacitet. »Kununguaq» og »Disko» er i vinterhalvåret væk fra Grønland.

I dag findes i alt ca. 470 hotelsengepladser (excl. Sdr. Strømfjord, Transithotel Narssarssuaq og gæstehjem) i Vestkystens byer. Selv i højsæsonen er denne kapacitet kun svagt udnyttet og næppe over 50%. Det er ofte fremført, at hotellernes manglende udnyttelse i sommerhalvåret skyldes de usikre transportforhold indenlands.

II. Turistprognose.

De afgørende forudsætninger for at skabe turisme i Grønland er, at Grønland rummer turistmæssige seværdigheder, at der i udlandet findes befolkningsgrupper, der har den fornødne købekraft, at der findes et effektivt og regelmæssigt transportsystem, samt at indkvarteringsforholdene er i orden.

Ingen af disse faktorer giver imidlertid konkrete holdepunkter for at estimere det antal turister, der ønsker at rejse i Grønland. Man kan i bedste fald foretage sammenligninger med udviklingen i beslægtede områder som f.eks. Island, ligesom man kan foretage beregninger ud fra den forventede udvikling i den globale turisme.

Udvalget har ud fra udviklingen i den globale turisme opstillet en prognose over turistefterspørgslen efter Grønlandsrejser omkring 1980, jfr. side 47.

Bilag 10: (fortsat)

	Antal turister 1972	Årlig vækst	Antal turister 1980 ^{x)}
Besøgende	1000	20%	5000
Vandrere	300	-	3000
Endagsbesøgende	ca. 2000	-	5000
Hotelturister	3200	ca. 25%	22000
I alt	6500		35000

x) Der er ikke taget hensyn til de grønlandske modtagerforhold, men kun til efterspørgslens størrelse, såfremt alle interesserede kan komme af sted. Skal hele efterspørgslen imødekommes, forudsætter dette, at der anlægges landingsbaner i Godthåb og specielt i Jakobshavn, således at disse byer kan beflyves med fastvingede fly fra Sønder Strømfjord.

Af disse ca. 35.000 turister vil imidlertid kun ca. 21.000 belaste det interne trafiksystem idet de øvrige er turister til Narssarsuaq, Sdr. Strømfjord og Kulusuk.

Udover denne prognose indgår antal forventede turister som et uspecificeret antal i prognose for antal flypassagerer internt i Grønland, jfr. rapporten »Undersøgelse af flytrafikken i Grønland«, oktober 1970.

	Antal passagerer
1969	27.000
1970	32.000
1975	45.000
1980	75.000
1985	110.000

Antages samme procentvise stigning på alle ruter, fås i rapport 1 fra Arbejdsgruppen af 1970 vedrørende intern flyvning i Grønland trafikken på ruterne Sdr. Strømfjord-Godthåb og Sdr. Strømfjord-Jakobshavn i 1975, 1980 og 1985 ud fra fordelingen i 1969 samt prognosen for totaltrafikken:

Bilag 10: (fortsat)

	Antal passagerer på ruterne	
	SSTR/GHB og GHB/SSTR	SSTR/JAK og JAK/SSTR
1969	8.900	1.300
1970	10.500	1.540
1975	14.840	2.160
1980	24.740	3.620
1985	36.200	5.200

Prognosen er på flere måder mangelfuld for Jakobshavns vedkommende, idet den dels ikke tager hensyn til, at Jakobshavn forventes at vokse relativt kraftigt ifølge de foreliggende lokaliseringsprognoser, dels tager prognosen ikke hensyn til, at anlæg af en landingsbane i Jakobshavn formentlig vil betyde, at Jakobshavn vil overtage Egedesminde's rolle som trafikcentrum for Diskobugten og de nordfor liggende kommuner i Vestgrønland.

Totalprognosen er en lineær fremskrivning af den udvikling, der har fundet sted sidst i 60'erne, der var præget af en kraftig vækst i det offentlige og den hjemmehørende befolknings rejsevirkksomhed. En egentlig organiseret turisme kan ikke udledes heraf, da der ikke er anvendt specielle forudsætninger for de forskellige passagergrupper ved fremskrivningen.

Da der formentlig ikke vil ske en væsentlig stigning i det offentlige rejsebehov, og der også vil være begrænsede vækstmuligheder for den hjemmehørende befolknings rejsebehov, vil sidstnævnte prognose tillade en vis udvidelse af turisttrafikken, selv om den interne flytransport i 1980 alene udføres af helikoptere.

Som man vil se, er de to prognoser ikke forenelige. Såfremt turistprognosen indarbejdes i prognosen for den interne trafik, vil den formentlig skulle forøges med et passagerantal i størrelsesordenen 15.000.

For at imødekomme efterspørgslen er det nødvendigt enten at udvide antallet af helikoptere eller at indsætte fastvingede fly på de to ruter mellem Sdr. Strømfjord og Godthåb og Jakobshavn.

Det er imidlertid ikke tilstrækkeligt at kende det totale passagerantal samt en nødtørftig fordeling heraf på destinationer i Grønland, idet opbygningen af den interne flytrafik endvidere vil være afhængig af passagerantallets spredning over året.

For 1969 fordelte passagertrafikken sig på måneder som følger:

Jan.	Feb.	Mrt.	Apr.	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec
4	3	5,5	7	7,5	13	15,5	16	9,5	8	5,5	5,5

Hvis det forudsættes, at ca. 80% af tilvæksten i antal turister, der belaster den interne trafik, ønsker at rejse i perioden juni-august, vil andelen af passagerer i disse måneder vokse fra 44,5% i 1969 til 55-60%. Tallet er behæftet med betydelig usikkerhed, men er velegnet som

eksemplifikation af, hvad en relativ forskydning henimod turistpassagerer kan betyde for kravet til øget flykapacitet.

III Investeringsplan.

Forudsættes en totalpassagerprognose som den skitserede, vil det herefter være nødvendigt at undersøge, hvilket krav dette stiller til investeringsaktiviteten, og hvordan dette mest økonomisk kan opfyldes.

Ser man på investeringsplanen ud fra turistmæssigt synspunkt, vil det være naturligt at betragte de tre områder, som især er attraktive herudfra, d.v.s. Narssarssuaq og omegn, Godthåb og Jakobshavn.

I Narssarssuaq er flaskehalsen ikke trafikken, men hotelkapaciteten og eventuelle turbåde m.m. til at bringe turisterne ud i omegnen. Der er ikke her nogle specielt høje førstegangsudgifter, og der synes derfor at være let adgang til at tilpasse investeringerne til turistefterspørgslen i overensstemmelse med almindelig forretningsmæssig drift. For så vidt angår statens indsats synes det at være tilstrækkeligt med erhvervsstøttelovens muligheder for at yde lån og garantier.

I Rapport 1 »Fastvingede fly contra helikoptere i den interne trafik i Grønland» har arbejdsgruppen af 1970 vedrørende intern flyvning i Grønland undersøgt, hvordan det mest økonomisk vil være muligt at imødekomme den forventede stigning i passagertallet på ruterne Sdr. Strømfjord-Godthåb, Sdr. Strømfjord-Holsteinsborg og Sdr. Strømfjord-Jakobshavn.

I nedenstående er alene omhandlet ruterne på Godthåb og Jakobshavn.

Rapporten omfatter såvel investeringer i flymateriel som i eventuelle landingsbaner.

Undersøgelsen viser, at under forudsætning af de anførte passagertal og af, at den overskydende kapacitet kan udnyttes til andre formål, således at den samlede flyvetid kommer op på 1.500 timer årligt, vil den optimale løsning være, at flyvningen mellem Godthåb og Sdr. Strømfjord overgår til fastvinget fly fra 1975-76. Kan den overskydende kapacitet, som udgør godt 1000 timer, ikke udnyttes, vil fastvinget fly først blive rentabelt fra 1982-83. Rapporten angiver ingen anvendelsesmuligheder for de resterende 1000 flytimer i 1975. Ca. 500 timer vil formentlig kunne anvendes til at dække merefterspørgslen ved turistprognosen i relation til prognosen for den interne trafik. Som yderligere muligheder kunne tænkes at Fokker Friendship kunne erstatte flyvning i dag udført af Grønlandsfly's DC-4'er, oprettelse af rute til Canada samt flyvning for det amerikanske militær. Arbejdsgruppen har ingen forudsætninger for at vurdere disse muligheder, idet dog flyvningen for det amerikanske militær må antages at aftage.

Det er derfor væsentligt for rentabiliteten, om disse timer kan udnyttes på en fornuftig måde. Trafik på Jakobshavn vil kun optage en beskedent del af disse timer, idet 100 timers flyvning svarende til ca. 1 ugentlig tur med jævnt fordelt passagermængde vil betyde, 3600-3700 passagerer (begge veje), hvilket er mere end det dobbelte af 1969 (der foreligger ikke statistiske oplysninger fra de seneste år).

Imidlertid vil man ikke kunne se bort fra, at den interne trafik vil kunne tilrettelægges på en sådan måde, at Jakobshavn som tidligere nævnt vil kunne overtage Egedesminde's stilling

Bilag 10: (fortsat)

som transitlufthavn. Imidlertid vil selv en optimistisk vurdering efterlade nogen overskuds-kapacitet.

Hertil kommer imidlertid, at Grønlandsfly hidtil har påpeget det uheldige i kun at anskaffe et stk. af en bestemt flytype, idet dette ikke mindst i indkøringsperioden kan give betydelige driftsvanskeligheder, ligesom hensynet til reservemateriel og værkstedstjeneste taler for flere maskiner af en bestemt type.

En udvidelse af den eksisterende helikopterflåde til at klare den stigende turisme vil betyde, at det nuværende antal helikoptere på 6 må udvides med 5 helikoptere, hvoraf 2 som følge af en forskydning mod en mere uhensigtsmæssig sæsonfordeling. Såfremt forudsætningerne fra prognoseafsnittet lægges til grund, vil denne udvidelse væsentligst — d.v.s. for godt de 3 helikopteres vedkommende — ske af hensyn til turisterne.

På den anden side må nok erkendes, at man først ved anlæg af lufthavne i Jakobshavn og Godthåb får skabt de basisinvesteringer, som er nødvendige, for at turismen kan afvikles glidende. Arbejdsgruppen har ganske summarisk opgjort de investeringer, som vil være en forudsætning for en turisme i overensstemmelse med et skøn på 35.000 turister, som turistudvalget har arbejdet med.

Investeringsplan for intern trafik og turisme under forudsætning af en samlet efterspørgsel på 35.000 turister.

	Anslået investeringssum i mill. kroner	
	Kombination Fokker - Friendship og helikoptere	Helikoptere
Offentlige investeringer:		
Landingsbane i Godthåb	50	-
Landingsbane i Jakobshavn	40	-
Private investeringer:		
Fokker-Friendship (A/S Grønlandsfly)	15	
Helikoptere, 5 stk. (A/S Grønlandsfly)		70
Hoteller i Diskobugten	15	15
Hoteludvidelser i Diskobugten	2	2
Hoteludvidelser i Sydgrønland	12	12
Både	14	14
Total investeringer	148	113

Herudover regnes med indkvartering i kollegier og privat i spidsbelastningsperioden.

Det må herefter diskuteres, hvor realistisk det er at få indplaceret de ca. 90 mill. kr. i ministeriets investeringsplan. De 90 mill. kr. vil formentlig kunne nedbringes noget, såfremt det lykkes at udvikle et egnet passagerfly af STOL-flytypen, idet landingsbanerne i så fald vil kunne reduceres fra 1200 m. - baner til 800 m. - baner.

Under forudsætning af, at det ikke vil være muligt for ministeriet at få hævet sine budgetteringsrammer, hvilket i dag næppe synes muligt, vil de reelle investeringer i perspektivplanperioden komme til at ligge ca. 15% svarende til 1 milliard kr. under perspektivplanens investeringsomfang, hvor der ikke er taget højde for landingsbaner til fastvingede fly. Det må derfor kræve en meget kontant og overbevisende argumentation for at få indplaceret 90 mill. kr. i perioden.

IV. De økonomiske virkninger.

a. Indkomstvirkningen.

Et væsentligt motiv for at investere i turistsektoren vil være, at man derigennem kan forøge den grønlandske befolknings indtægter og dermed skaffe et supplement til de øvrige indtjeningsmuligheder i Grønland.

Det er derfor ønskeligt at få undersøgt størrelsesordenen af de fremtidige indtjeningsmuligheder, samt evt. forudsætninger der må opfyldes.

Desværre kan man kun bestemme det afkast, turismen i dag giver Grønland, skønsmæssigt, som følge af manglende statistisk materiale, men udvalget har i bilag 8 foretaget beregninger over turismens betydning i Grønland.

Det fremgår heraf, at de grønlandske turistindtægter i 1972 beløb sig til ca. 12 mill. kr., i det man forudsætter, at besøgsrejsende bruger 1.550 kr. i Grønland, endagsturister og vandre-re 200 kr. og hotelturister 3.220 kr.

For gruppen hotelturister, der er den mest betydningsfulde, medfører dette, at en Grønlandsrejse med udgangspunkt i København vil koste ca. 5.000 kr.

Imidlertid har den »organiserede turisme» gennem rejsebureauerne hidtil kun haft et meget beskedent omfang. I 1970 udgjorde den således ca. 800 rejsende, som hovedsageligt er kommet til Grønland gennem Arctic Hotel Corporation samt for 140 rejsende gennem Oversøisk-passager bureau. Det må antages, at det er denne form for turisme, der er fremtidens løsning. Med den ringe kapacitetsudnyttelse på hotellerne i dag skulle der være mulighed for en væsentlig udvidelse af denne form for turisme.

De beløb, turisterne lægger i Grønland, har dels en direkte indkomstvirkning i selve turistsektoren og dels en afledet virkning, der skabes af den direkte indkomstvirknings aktivitetsfor-

øgelse i det grønlandske samfund. På grund af den meget høje importandel i det grønlandske forbrug vil de afledede virkninger imidlertid blive af begrænset omfang.

Beregninger tyder på, at den totale indkomstvirkning i Grønland beløbsmæssigt svarer til halvdelen af de totale turistindtægter. Hvor stor en del heraf, der kommer den grønlandske befolkning til gode eller vil komme den grønlandske befolkning til gode, afhænger af mulighederne for at tilbyde stabil beskæftigelse, muligheden af at gennemføre et uddannelsesprogram, der gør grønlænderne velegnede til at indgå i hotelvirksomhed m.m. samt muligheden for at opbygge en souvenirindustri.

For så vidt angår stabil beskæftigelse kan turismen kun delvis medvirke hertil. Den organiserede turisme i dag finder udelukkende sted i månederne maj til september, og det vil næppe kunne ændres væsentligt. Hertil kommer, at Grønlands to andre hovederhverv, fiskeriet og bygge- og anlægssektoren, kulminerer på samme årstid.

En undtagelse herfra er souvenirindustrien. Denne er ikke i dag udbygget, men det må antages, at denne produktion meget vel kan finde sted i vinterhalvåret.

Af erhvervstællingen pr. 1. juli 1970 fremgår, at der på dette tidspunkt var 13 hoteller og pensionater med et personale på 164, hvoraf 108 var født i Grønland. Endvidere var der 43 restaurationer o.lign. med et personale på 252, hvoraf 208 var født i Grønland. Det må antages, at dette personale kun i beskedent omfang skal udvides, selv om hotellerne m.v. blev fuldt udnyttet. Vokser antallet af turister til 35.000, vil der imidlertid blive behov for stærk forøgelse af personalet. For at den grønlandske befolkning skal have mulighed for at besætte arbejdspladserne inden for hotel- og restaurationsvirksomhed, vil det være nødvendigt, at en opbygning af turisme koordineres med erhvervsuddannelsesrådet i Godthåb.

For så vidt angår souvenirvirksomhed, vil de heraf faldende indkomster kun fremkomme, såfremt souvenirindustrien udvikles i takt med den stigende turisme. I modsat fald vil en grønlandsk souvenirindustri blive erstattet med import fra lande, der har industrier, som har specialiseret sig heri.

Der er hidtil alene udarbejdet planer for, hvordan en souvenirindustri kan fremhjælpes.

Anlægges den mere visionære betragtning om et turistantal på 35.000 personer, således som skitseret af turistudvalget, kan på baggrund af nogle tænkte udgiftsbudgetter skønnes, hvilken størrelsesorden turistindtægterne vil kunne få. En beregning heraf giver som vist i bilag 8 en direkte indkomstvirkning på ca. 40 mill. kr. Heraf vil dog alene ca. 25% tilfalde den grønlandske befolkning i form af lønindkomster.

b. Statens tilskud til transportsektoren.

Til den interne flyvning i Grønland, d.v.s. til A/S Grønlandsfly, ydes et tilskud efter regning stort set svarende til forrentning og afskrivning af det anvendte materiel.

Tilskuddet til intern flyvning fremgår i øvrigt af nedenstående tabel

Bilag 10: (fortsat)

	1967	1968	1969	1970	1971
Tilskud i alt, mill.kroner	7,2	6,1	5,5	7,5	5,6
Tilskud pr. 100 passager-kilometer (kr.)	171	88	50	70	56

Såfremt den beskrevne takstpolitik videreføres, d.v.s. at tilskuddet fastsættes til forrentning og afskrivning, vil en stigning til f.eks. 35.000 turister fordelt på turistmål indebære et samlet statstilskud på 10-15 mill. kr. Dette betyder, at en stigende turisme under disse forudsætninger indebærer et øget statstilskud på 5-10 mill. kr., som vil skulle indpasses i ministeriets driftsbudgetter. Dette gælder, uanset beflyvningen finder sted med Fokker-Friendship eller helikoptere. Imidlertid vil de totale driftsomkostninger pr. passager falde væsentligt ved anvendelse af Fokker-Friendship el.lign. fly, hvorfor en overgang hertil formentlig vil betyde, at kriterierne for ydelse af tilskud til intern flyvning tages op til revision med det formål enten at stabilisere eller fjerne det nuværende tilskud, hvilket skulle kunne ske uden at ændre flytaksterne.

Medens der ikke har været tvivl om rejsebureauernes evne til at fremkalde og formidle den fornødne efterspørgsel, har de forhold, hvorunder den interne trafik afvikles, været betragtet som en flaskehals. Dette gælder specielt, at viderebefordring fra Sdr. Strømfjord sker som almindelig køafvikling.

Sikkerhed over for disse u hensigtsmæssige rejsevilkår ville kunne opnås, såfremt turisttrafikken kan afvikles på charterbasis uden om den interne trafik. Dette ville betyde, at turisttrafikken ikke ville opnå den interne trafiks gennemsnitlige tilskud på 30-40% af billetprisen; d.v.s. at turisterne selv skulle afholde denne ekstraudgift. Da denne imidlertid kun vil udgøre mindre end 10% af den enkelte turist budget, vil det næppe få nogen særlig afskrækkende virkning på efterspørgslen.

En løsning af denne art forekommer endvidere rimelig ud fra hensynet til de grønlandske forbrugere. Afvikles turismen inden for det interne trafiksystem, vil de sæsonmæssige svingninger gennem flymateriellets kapacitetsudnyttelse slå igennem på taksterne, hvis den nuværende budgetteringspraksis fortsat følges. Er der politisk modstand mod at hæve taksterne, vil der i stedet blive tale om øget statstilskud.

Den turisme, der finder sted med KGH's kysttrafik, foregår hovedsageligt med de to kystpassagerskibe Disko og Kununguaq. Tilskuddet til disse to skibe udgjorde i 1971 ca. 8,5 mill. kr. eller 60-70% af de hermed forbundne udgifter. I månederne juni-august er skibene på visse hovedstrækninger fuldt belagt. Skibene tages i wintersæsonen (november-april) ud af trafikken i Grønland. Som det fremgår, vil der kun være begrænsede muligheder for at udvide denne form for turisme og kun ved ydelse af uforholdsmæssigt stort tilskud. Da omkostningerne pr. passager-km. tenderer mod at være lige store for helikopter- og kystpassagerskibe, overvejes det at tage kystpassagerskibene ud af trafikken i Grønland. Tendensen til, at skibene i højere grad anvendes til turisttrafik, bør medføre, at denne cruise-virksomhed udføres til kostpriser.

Begrundelsen bag indsættelsen af kystpassagerskibene var at tilbyde den grønlandske be-

Bilag 10: (fortsat)

folkning rejsemuligheder til rimelige omkostninger for derigennem at imødekomme et øget rejsebehov som følge af lokaliseringspolitikken.

Arbejdsgruppen vedrørende KGH's fremtid har anbefalet, at hele spørgsmålet om den interne trafik tages op til fornyet overvejelse.

Fortsættes statens udgiftspolitik af i dag, hvorefter der kun gives mulighed for meget begrænsede stigninger i de tildelte bevillingsrammer, vil der kun være små muligheder for at indpasse øgede tilskud til turisme, og det må påregnes, at turismen vil blive udsat for kraftig konkurrence fra andre udgiftsområder.

Det må derfor ses i øjnene, at en øget turisme af større omfang kun vil kunne gennemføres såfremt takspolitikken lægges om.

Som tidligere nævnt bliver dette et spørgsmål om, hvilken løsning der kan findes frem til for de to stridende målsætninger, dels målsætningen om at transport af turister skal finde sted til omkostningstro takster, dels målsætningen om at den grønlandske befolkning skal kunne tilbydes transport til takster, der står i rimeligt forhold til indkomsterne. Det er umuligt her at anvise tilfredsstillende løsninger på dette dilemma. Her skal derfor kun antydningssvis peges på, at STOL-fly, luftpudefartøjer eller andet i dag uprøvet trafikmateriel muligvis vil kunne være en løsning.

En anden løsning vil være at skille de to trafikformer fra hinanden og lade flyvning for turisme udføre af den forretningsmæssige afdeling af A/S Grønlandsfly eksempelvis på charterbasis. Dette giver imidlertid en lang række problemer af praktisk karakter, som må nærmere overvejes.

**Grønlands landsråd
Samtlige kommunalbestyrelser
Grønlandsposten
Samtlige lokalblade
Grønlands radioavis.**

Oktober 1972

Som bekendt offentliggjorde Turistudvalget i foråret 1971 en foreløbig redegørelse, der bl.a. blev sendt til landsrådet, kommunalbestyrelserne, Grønlandsposten, de grønlandske lokalblade samt Grønlands radioavis. I redegørelsen bad Turistudvalget om, at eventuelle bemærkninger, synspunkter og kommentarer blev fremsendt til udvalget, således at udvalget kunne få gavn af disse synspunkter i sit fortsatte arbejde.

Imidlertid er der endnu ikke kommet ret mange af disse kommentarer fra den grønlandske befolknings side, og da der i den endelige betænkning skal gøres rede for, hvilken indvirkning turismen vil have på det grønlandske samfund, vil det være værdifuldt for udvalget at blive bekendt med de synspunkter, der fra grønlandsk side måtte være fremkommet i debatten om turismen.

Det er udvalgets opfattelse, at turismen - rigtigt udviklet - kan blive til gavn for det grønlandske erhvervsliv og for den grønlandske beskæftigelse. Det forudsætter, at udviklingen foregår i roligt tempo, hvorfor en positiv virkning for det grønlandske samfund først vil vise sig efterhånden.

På den anden side kan det ikke udelukkes, at der - set fra et grønlandsk synspunkt - kan være ulemper forbundet med turismen, navnlig hvis det ikke lykkes at udvikle turismen i et rimeligt tempo. Men også en rolig udvikling kan tænkes at medføre problemer, f.eks. med hensyn til jagt- og fiskerirettigheder, ligesom visse turister måske vil opfatte grønlænderne mere som maleriske fotoobjekter end som repræsentanter for en befolkning, der har sin bopæl og sit virke i landet.

Udvalget vil i den endelige betænkning søge at afveje turismens fordele og ulemper og er forinden interesseret i at høre om den grønlandske befolknings syn på disse spørgsmål.

Udvalget henvender sig derfor med dette brev til landsrådet, kommunalbestyrelserne, radioavisen, Grønlandsposten og de lokale aviser med anmodning om kommentarer vedrørende de problemer, turismen rejser.

Udvalget har i sin virksomhedsperiode søgt at holde sig orienteret om de indlæg, der er fremkommet i Grønlandsposten og den øvrige grønlandske presse vedrørende turismen. Man er imidlertid ikke klar over, om alle indlæg - specielt de grønlandsksprogede indlæg - er registreret i udvalgets sekretariat og anmoder derfor Grønlandsposten og de lokale aviser om at sende de indlæg, der er fremkommet om turistsagen i de seneste år, til turistudvalget.

Udvalget foreslår endvidere, at Grønlandsposten og lokalaviserne refererer dette brev og opfordrer læserne til at indsende kommentarer til avisen. Sådanne kommentarer vil udvalget være interesseret i at få i hænde snarest belejligt, idet udvalget påregner at afslutte redaktionen af betænkningen omkring årsskiftet.

P u v
Ernst Klæbel

FREDERIKSHÅB KOMMUNE

KOMMUNALBESTYRELSEN

Udvalget vedr. turisme i Grønland
c/o Ministeriet for Grønland
Hausergade 3
1 1 2 8 K ø b e n h a v n K

24/11-1972

vedr. udvalgets henvendelse af oktober måned 1972,
om turistarbejde i Grønland.

Kommunalbestyrelsen i Frederikshåb har på sit seneste møde drøftet spørgsmålet om turisme i Grønland specielt i Frederikshåb kommune.

Man var enig i, at det vil være til fordel for Grønlands udvikling, at man fremover lægger vægt på at udbygge turismen i Grønland og herunder navnlig lægger vægt på den grønlandske befolknings deltagelse i dette arbejde.

Af rent lokale muligheder i Frederikshåb kommune påpegedes, at bygden Narssalik i øjeblikket er under fraflytning, således at der allerede på nuværende tidspunkt står udmærkede ledige boligstøttehuse, som kunne tænkes anvendt til mindre selskaber af turister, der under lokal vejledning ville få glimrende fiske- og jagtmuligheder.

Derudover påpegede man Ivigtut kommune, som jo i løbet af en kortere årrække skal fraflyttes dels ved at Grønlands kommando sandsynligvis flyttes i midten af halvfjerdserne og dels ved, at de nuværende beholdninger af kryolit snart vil være opbrugt. Der er i Ivigtut udmærkede faciliteter for en eventuel fremtidig turisme, idet man kan tænke sig, at nogle af de bestående bygninger videreføres som hotel- og indkvarteringssteder.

Kommunalbestyrelsen imødeser med interesse udvalgets videre arbejde vedrørende turisme.

P. k. v.

Lars Petersen

/ kommunalbestyrelsesformand

i

:
!

,

:
;

GODTHÅB KOMMUNE

Den 5. december 1972.

Kasse- og regnskabsudvalget

Turistudvalget,
Ministeriet for Grønland,
Hausergade 3,
1128 København K.

Godthåb kommunes kasse- og regnskabsudvalg har på sit møde den 9. november 1972 under punkt 11 fået forelagt Deres skrivelse af oktober 1972, hvori anmodes om bemærkninger til den af Dem i foråret 1971 fremsendte foreløbige redegørelse vedrørende den fremtidige udvikling af turisme i Grønland.

Kasse- og regnskabsudvalget besluttede at tilskrive Dem, at den turisme, der hidtil har været i Godthåb kommune, ikke har voldt problemer, og dersom udviklingen foregår i et roligt tempo, mener man heller ikke, at turismen fremover vil skabe problemer.

Der var tværtimod enighed i udvalget om, at en rimelig udvikling af turisme kun ville være til gavn for det grønlandske samfund, idet man fandt, at de af Dem nævnte ulemper formindskes ved udførlig information og den naturlige positive indstilling hos turisten overfor et fremmed samfund.

P. u. v.

Peter Th. Høegh

Tove Marvig

SCORESBYSUND KOMMUNE

Den 19/2 1973

KOMMUNALBESTYRELSEN

Udvalget vedr. turisme i Grønland,
c/o Ministeriet for Grønland,
Hausergade 3,
1128 København K.

Under henvisning til udvalgets skrivelse - udateret - vedrørende hvad kommunen har syn på turisme i Grønland har kommunalbestyrelsen på sit ordinære møde den 23. januar 1973 behandlet spørgsmålet.

Scoresbysund kommunalbestyrelses syn på turisme i Grønland er positiv med begrænset omfang, da kommunen her ikke kan byde på service.

Kommunalbestyrelsen beklager, at man ikke kan yde udvalget yderligere bistand i sagen på nuværende tidspunkt.

Med venlig hilsen

p.k.v.

Frederik Arke

kommunalbestyrelsesformand.

Erhvervsrådet i Holsteinsborg

Turisme i Holsteinsborg

Arbejdsgruppen blev nedsat med det formål at prøve at skitsere, hvilke tilbud man her fra byen kunne give forskellige turistkategorier, eksempelvis luksus-, sports- eller **besøgs-**turister. Den skitse, vi her fremkommer med, anskuer imidlertid Holsteinsborgs potentielle tilbud til turisterne ud fra en lidt anden synsvinkel, nemlig årstidernes skiften. Holsteinsborgs attraktioner er jo i stor udstrækning forbundet med byens omegn og de muligheder, som denne indebærer for naturoplevelser, jagt, fiskeri, sportsudøvelse og så videre. Disse muligheder veksler sammen med årets gang. Derfor har vi ladet årstidernes vekslen være udgangspunktet for **vor beskrivelse** af Holsteinsborgs tilbud til turisterne. Disse tilbud er efter vor mening så mangeartede, at de lægger op til en form for **individuel turisme**. Udtrykket skal forstås på den **måde**, at Holsteinsborg tilbyder et bredt spektrum af rekreative muligheder, som den enkelte turist selv kan vælge af ud fra sine specielle interesser og forudsætninger.

H.C. Petersen,

Jørn Aagaard,

I. Folkedal.

Årets gang i Holsteinsborg

Vinterperioden februar-april.

Mørketiden er på hastigt tilbagetog. Solen får mere og mere magt. Holsteinsborg og omegn i sne.

For sportsudøvere gode muligheder for at komme ud i naturen og blive brunet af solen på **skiture** ud i terrænet eller med **hundeslæde** eller snescooter. Nær byen er der bakker, hvor både børn og voksne kan more sig med **kælke** eller **ski**. Er man **jæger** kan ski og hundeslædekørsel kombineres med jagt på ryper, sneharer eller rensdyrbukke.

Til havs kan man opleve jagt efter hvidfisk og sæler, eller man kan på gammel grønlandsk maner stå på isen og pilke torsk og havkat fra et hul.

Også **Holsteinsborg by** byder på mange adspredelser, som senere gennemgås for sig selv. Specielt for vintersæsonen kan nævnes **hundeslædevæddeløb** og **skikonkurrencer**. Ved havnen, hvor der altid foregår noget, ankommer kutterne, ofte isbelagte, og lander deres fangster af rejer, hvidfisk, sæler og rensdyr, og der er naturligvis gode muligheder for at smage de forskellige grønlandske specialiteter, som fremstilles heraf. På fabrikkerne er der travlhed med at oparbejde fangstprodukterne.

Forårsperioden medio april-juni.

Dagene er nu meget lange. Vi nærmer os den tid, hvor solen står på himlen døgnet rundt. Holsteinsborg ligger jo omtrent lige på polarcirklen. Tøvejret sætter ind, sneen smelter og vandet fosser ned ad bakker og bjerge og giver nyt tilskud til de søer, som året rundt er basis for byens vandforsyning. Spurvene vender tilbage, og bådfolket gør klar til sommerens sejlads. Vi er i en **overgangsperiode**, hvor man dårligt ad landsiden kan bevæge sig bort fra byen. Til gengæld kan man **sejle** ud. Det er jo længe lyst. Efter behag kan man pilke **torsk**, **jage søfugle** eller **opleve naturen** set fra søsiden. Man kan besøge distriktets bygder, hvorfra fisken transporteres til Holsteinsborgs fabriksanlæg. Eller man kan blive i byen og opleve dens dagligliv og tilpasning til den nært forestående sommer.

Sommerperioden juni-september.

Holsteinsborg ved sommer er en charmerende oplevelse. Der er lyst de fleste af døgnet 24 timer, og omkring Sct. Hans står midnatssolen på himlen. Den korte arktiske sommer udnyttes af fugle og blomster. Torsken går tæt ind til kysten og fanges i store mængder i bundgarn, den lille laksefisk, anmagssatten går ligeledes mod grundtvand og kan næsten skovles op i bådene. Aktiviteten i byen kulminerer. Der bygges på livets løs, og på fiskefabrikkerne arbejdes der i døgndrift. Turisten får virkelig et indtryk af det arbejdende Grønland i landets næststørste by. Og på samme tid er de rekreative muligheder legio. I byen, til søs og i omegnen.

Fiskeri: Ud over muligheden for at iagttage det erhvervsfiskeri efter torsk, havkat, hellefisk, rejer, laksørred, skællaks og anmagssatter, som udgør Grønlands vigtigste erhvervsgrundlag, kan man selv forsøge sig i mindre målestok med pilk eller stang. Fiskerigdommen er stor, så få eller ingen prøver forgæves. Ved Itivdlek kan man fra stranden fiske med kastestang efter den lækre, røde laksørred. Søer og elve er rige på samme fisk. I skærgården og fjordene varer det ikke længe før en torsk eller havkat bider på pilken. Sidder man en dag i rigtigt held, kan man jo lege erhvervsfisker og indhandle sin fangst til fabrikken.

Jagtmulighederne er store. Et væld af søfugle lever i skærgård og fjorde, og har man mod på en spændende havjagt, så er sommertiden den periode, hvor havpattedyr som sildepiskere er fangstobjekter. På land starter rensdyrjagten igen i september, spændende og udbytterig, men anstrengende.

Bilag 15: (fortsat)

Naturen byder også på rent fredelige sysler. Den storslåede grønlandske natur kan opleves til søs fra en båd på et blikstille hav eller fjord. Eller man kan udnytte det meget åbne terræn og byen og gå ind i landet. Sådanne vandreture kan begrænse sig til byens nærmeste omegn, eller man kan sigte mod lange gå-ture eventuelt med fører. Overnatning på flerdagesture kan ske i hytter i terrænet, på nedlagte bygder eller i telt. Vandreture eller sejlture eller kombinationer af disse giver deltageren et indtryk af den uberørte grønlandske natur. For **ornitologisk interesserede** er der det rige fugleliv at betragte. Sommeren er fuglenes yngletid, og mange former for søfugle har ynglesteder på skærgårdens øer og klipper. Også for botanisk interesserede er der noget at hente i Holsteinsborgs omegn. Den arktiske flora pryder landskabet i sommerperioden. På de fugtige steder breder kærulden sig som et hvidt tæppe, på solbeskinnende skråninger flokkes den gule løvetand, og overalt vokser et væld af forskellige græsser, der giver føde til fuglene. Arktiske anemoner, ja selv rhododendron kan trives heroppe. Og en helt lukket forskvandsø kan med sin flora og fauna give beskæftigelse for biologisk interesserede. I september myldrer det med sortebær og tyttebær, og man kan hurtigt få plukket sig en mavepine til. Men naturligvis domineres landskabet af de vældige bjergformationer, som giver rig lejlighed til bjergbestigning. Er man optaget af **geologi**, er det bare at gå på opdagelse. Bjergformerne veksler mellem sletter, bløde dale og voldsomme massiver. Et sted finder man en helt grøn væg af kobberkarbonat. Vinderoderede sten af de mærkeligste former er lige til at stikke i lommen som souvenirs. Og har man øjnene åbne, kan der findes halvædelstene, som efter en slibning er meget smukke smykkesten. Jo, terrænet udgør et spændende og i stor udstrækning uudforsket arbejdsmark.

Sporene af det gamle Grønland kan animere **historisk interesserede** til at begive sig ud i Holsteinsborgs omegn. Man kan besøge de to endnu bestående bygder, hvor det gamle fanger og fiskerierhverv er eneste eksistensgrundlag. Det drives om sommeren fra små både og om vinteren fra hundeslæde. Store tørrestativer præger bygderne og anvendes til tørring af fisk til føde for mennesker og hunde. Kirken i Itivdlek blev oprindeligt opført af Knud Rasmussen i Thule og senere flyttet herved. På grund af de primitive levevilkår i bygderne, som hverken har vand- eller elektricitet, sker der en stadig fraflytning til de større byer. Sådanne nedlagte byer med deres tomme huse, køkkenmøddinger, begravelsespladser, hvalskelletter og efterladenskaber kan nok sætte fantasien i gang og give beskæftigelse for den kulturhistorisk interesserede. Her kunne man jo slå sig ned nogle dage og leve af, hvad man selv kan fange og skyde, eventuelt med et lille lager af dåsemad, hvis jagtlykken ikke skulle stå en bi.

Efterårsperioden oktober-december.

Nu begynder sneen at falde, og lidt efter lidt bliver det så koldt, at den bliver liggende. Den mørke tid er over os, men på himlen flammer nordlysene. Bådene tages på land. Det store fiskeri efter den atlantiske laks er i fuldt sving. Rejekutterne vender hjem fra sommer fiskeriet i Diskobugten. Man bliver i byen.

Holsteinsborg by.

Tilbuddene til turisten i selve Holsteinsborg by giver et udmærket supplement til naturen omkring byen. I modsætning til omegnen er byens tilbud ikke så årstidsbestemte, selv om nogle af aktiviteterne naturligt knytter sig til sommer eller vinter, eksempelvis kajakdemonstration eller hundeslædevæddeløb.

Byen vil på en hvilken som helst årstid være et billede på, hvorledes et efter forholdene stort, men ret afsondret grønlandsk samfund fungerer. Som alle andre steder er det en blanding af arbejde og fritid. Turisten vil have mulighed for at se, hvorledes arbejdet udføres, på byggepladser, på fiske fabrikkerne, ved havnen, på institutionerne og i butikkerne. Man kan se de forhold, hvorunder befolkningen lever. I såvel den oprindelige og stadig populære boligtype eenfamiliehuset som i de større boligblokke, der nu skyder op mange steder. Planerne for udviklingen af Holsteinsborg by kan fremlægges. De er et eksempel på, hvorledes man i en landsdel uden ejendomsret til jorden har mulighed for at lave langsigtet byplanlægning. Og man kan med sine egne øjne se, hvad skatteydernes penge bliver brugt til, se de løste såvel som de endnu uløste problemer, opleve et samfund i rivende udvikling.

I fritiden udfolder befolkningen sig som alle andre steder gennem forskellige sysler. Man går i kirke, hvor menigheden ofte møder i nationaldragterne og synger de grønlandske salmer melodisk og flerstemmigt. Sportspladsen har søgning, og selv om de er snedækket, hindrer det ikke de ivrige fodboldspillere. 3 aftener om ugen er der film i forsamlingshuset og 3 andre aftener dansemik. Er man for den mere stille genre, er der såvel hyggepianist som dans på hotellet, der er en god ramme om en hyggelig aften. Holsteinsborg har sin egen flyveclub. Som sportsflyver har man chancen for at opleve Grønland fra luften. En chartret helikopter giver samme mulighed.

Specielt for turisterne arrangeres rundture i byen og omegnen med gennemgang af byens og egnens historie. Man finder muligvis spor af de gamle nordboere, besøger Gl. Holsteinsborg, hvor byen først blev anlagt, og hører om Hans Egede som indførte kristendommen på Grønland og om de polarforskere, som i tidernes løb har passeret byen, om de hollandske hvalfangere, hvis efterkommere stadig lever her. Et sted ser man en kvinde, hvis legeme takket være frosten og den tørre luft bevaret, fra hun døde for mange år siden.

Ved Knud Rasmussens Højskole, der er Grønlands eneste højskole kan man se byens museum og opleve den arbejdende boplads, hvor der bygges kajaker og slæder og redskaber, hvormed den grønlandske befolkning har skaffet sig sin næring under de barske levevilkår. Og som kontrast er der opvisning af gamle hvalfangerdans i grønlandernes smukke nationaldragter, dansene som atter er en reminiscens fra fortidens hvalfangere. I forbindels med sådanne fester er der mulighed for at smage de mange grønlandske specialiteter, fra fisk og skaldyr til hvalkød, rensköd og matak. Ved besøg i private hjem kan man møde befolkning og danne sig et indtryk af dens tankegang og levevis.

Som minde om en sikkert uforglemmelig tur til Danmarks nordligste amt og den største ø på jorden kan man hjembringe souvenirs af høj grad: Perlearbejder, benar-

Bilag 15: (fortsat)

bejder af rensdyrgevir eller kaskelottand, miniredskaber og fedtstensfigurer og smykker af grønlandske sten. Kvaliteten kontrolleres og garanteres gennem en kvalitetsmærkning.

Kommentarer til turistprojektet.

Arbejdsgruppen har udover dens direkte »kommissorium» drøftet forskellige problemer i forbindelse med et turistprojekt, nemlig:

1. Indkvartering.
2. Transportforbindelser.
3. Tilrettelæggelse.
4. Financiering.

1 Indkvartering.

De muligheder for indkvartering, som synes at foreligge, er følgende:

- a. Hotellet
- b. Sømandshjemmet
- c. Filetfabrikkens indkvarteringshuse
- d. G.T.O.'s barakker
- e. Privat indkvartering
- f. Hytter i terrænet
- g. Huse i fraflyttede bygder.

ad c) Det forekommer sandsynligt, at i det mindste en del af de 8 huse, hver med 4 sengepladser og sommervand, vil kunne være disponible.

ad d) Der har ikke været realitetsdrøftelse af denne mulighed, som eventuelt kunne realiseres i forbindelse med G.T.O.'s indskrænkning.

ad e) Der er ikke modtaget en eneste henvendelse på den opfordring til eventuelle interesserede, som H.C. Petersen havde i Paortok. Dette behøver dog ikke at udlægges negativt. Det er muligt at folk reagerer, hvis der kommer mere realitet bag henvendelsen.

Danske udsendte kunne måske tænkes at være interesserede i at huse udlændinge for derved at få opfrisket sprogkunderskaber.

ad f) Måske kunne private jagthytter opføres og udlejes til overnatningsbrug.

ad g) Forudsætter istandsættelse/vedligeholdelse.

2. Transportforbindelser.

Det forudsættes, at byen kun modtager mindre grupper af turister ad gangen.

Externt:

- a. Små selskaber kunne flyve til Grønland med rabat hos SAS. SAS bør eventuelt kontaktes via officielle kanaler, som er positive overfor turistprojekt. Fra Sdr. Strømfjord til kysten.
- b. Via Island til Narssarssuak og derfra med kystrute og »endestation» i Holsteinsborg. Ophold her og returnering til Sdr. Strømfjord.
- c. Større selskaber med **charter** fly til Sdr. Strømfjord. Her fordeles selskabet for eksempel i 3 grupper til henholdsvis Godthåb, Holsteinsborg og Jakobshavn. De cirkulerer derefter mellem nævnte tre steder før hjemrejse.

Internt:

Med hensyn til alle tre projekter synes det værste problem at ligge i transporten mellem Sdr. Strøm og kysten (og retur).

Følgende muligheder synes at være åbne:

1. Helikopter hele året (NB vejrforhold, pladsforhold). Eventuelt mulighed for at chartre helikopter.
2. Flyver hele året. Eventuelt chartre sportsfly.
3. Chartre skib sommer.

Mulige utraditionelle transportveje mellem Sdr. Strømfjord og Holsteinsborg er.

Halvvejs ud ad Sdr. Strømfjord og derfra ind i Itivdlekfjorden, eller gennem sø fra Sarfanguakkanten til Sdr. Strømfjord.

4. Hundeslæde vinter kombineret med hytter til overnatning.

3. Tilrettelæggelse.

Det forekommer væsentligt, at det første turistbesøg bliver en succes. Der må formodes at være en kraftig pressedækning af dette første besøg. Et dårligt resultat vil derfor give et dårligt omdømme og skade den videre udvikling af turismen.

Derfor synes det meget væsentligt, at såvel planlægningen som tilrettelæggelsen af dette første besøg gribes rigtigt an. Den eller de (turistforeningen), som skal stå for det, bør derfor være engageret i opgaven og en periode påtage sig denne som et heltidsjob.

Arbejdsgruppen foreslår, at rette vedkommende (eventuelt turistforeningen) kontakter en vidende person, for eksempel en professionel turist- eller rejsebureauemand.

Vedkommende skal deltage i den direkte planlægning før og under den første modtagelse. **Efter** besøget skal han medvirke til at opsummere indhøstede erfaringer og korrigere fejl. En sikkert god løsning til **at** sikre den nødvendige **professionelle** indsats ved starten af turistarbejdet synes at være ansættelsen af en **turistkonsulent**. Vedkommende kunne arbejde for eksempel i 2 år og i den tid berejse hele kysten og være behjælpelig med de forskellige byers projekter. Der må kunne skaffes statsstøtte til aflønning af en sådan turistkonsulent.

4. Finansiering.

Selve realiseringen af turistprojektet stiller krav om, at den nødvendige baggrund for at modtage og beskæftige turisterne er i orden. Det betyder, at der skal investeres arbejde og penge i projektet. Følgende liste giver eksempler på arbejdsopgaver, hvoraf en større eller mindre del bør løses.

- a. Fremstilling af reklame- og brochuremateriale.
 - b. Etablering og indretning af hytter i terrænet.
 - c. Rejsebåd til transport af turister.
 - d. Udstyr som ski, våben, fiskegrej, tøj, telte og soveposer.
 - e. Uddannelse af turistførere i eksempelvis madlavning, førstehjælp, lokalhistorie, naturhistorie, radiobetjening og turistpleje.
 - f. Anskaffelse af transportabelt radioudstyr.
 - g. Tilberedning og servering af grønlandske specialiteter.
 - h. Etablering af en arbejdende boplads.
 - i. Restaurering af nedlagte udsteder.
 - j. Oprettelse af bymuseum.
 - k. Souvenirfremstilling og- klassificering.
- Kortfattede kommentarer til ovenstående liste.

ad a) Statsstøtte må kunne søges.

ad b) Man kan eventuelt interessere private i at bygge jagt/overnatningshytter med henblik på kombineret anvendelse til eget brug/udlejning.

ad c) Båd kan eventuelt lejes (eks: »Go On«).

ad d) Privat handlende må kunne drive forretning med udlejning af udstyr. Hammer interesseret.

ad e) Kursus kunne oprettes under aftenskolen. NB turistførere må også have de sproglige forudsætninger (dansk/Engelsk).

ad h) Kan eventuelt oprettes på basis af frivillig arbejdskraft.

ad i) Eksempelvis Avssakutak, Sarkardlit og Narssak.

ad j) Højskolen stiller i første omgang lokaler til rådighed. Siden mulighed for indretning af museum i Vaaningshus fra 1846 i den fredede, oprindelige bymidte. Kommunen forventes at financiere indretning.

ad k) En arbejdsgruppe er nedsat.

Turistkomiteen for Jakobshavn

Takobshavn 14. juli 1970

Bemærkninger til det nylig afsendte spørgeskema vedrørende turisme i Grønland.

Vor komitee, som for ganske nylig er nedsat af kom.best. i Jakobshavn, ser på Deres spørgeskema med stor interesse.

For tiden er der i Jakobshavn et hotel, der tre dage om ugen er fuldt belagt med turister, (ca. 18) og det første egentlige turisthotel er under opførelse og vil stå klart til vintersæsonen 1970/1971.

Vi vil gerne foreslå at de nedsatte turistkomiteer og udvalg i de forskellige kommuner også optager indbyrdes kontakt, på denne måde kunne vi lære af hinanden, og vinde øget erfaring. F.eks. kunne der af spørgeskemaet udarbejdes en turisthåndbog, der kunne tilsendes de respektive turistkomiteer.

Vi efterlyser også en hotelstatistik, der også skulle omhandle gæstehjem, her skulle man regelmæssigt hver dag føre statistik på et særligt skema over nationaliteter, ankomster, afrejser og belægningsprocent. Et sådant skema føres af ethvert hotel i alle betydende turistlande, og det danner grundlaget for den videre udbygning af turismen. Den vil give et uvurderligt overblik over hvilke lande turismen bør satse på.

Vi efterlyser også et fælles arbejde med en fælles turistbrochure for hele Grønland. Vi efterlyser også en brochure for hver enkelt by eller kommune, evt. en folder i billeder og tekst. Til dette arbejde behøves der imidlertid penge, vi mener at staten i første omgang må støtte et sådant arbejde, evt. bør der fremkomme større mulighed for at kommunerne i deres vejvisere kan optage flere og mere orienterende artikler og billedmaterialer.

Lad os indlede et teamwork med P.R. i Danmark og udlandet og benytte de massemedier der idag er til rådighed.

Vi henleder ligeledes turistudvalget på de trafikale forhold, der i løbet af vinteren heroptil vil være af afgørende betydning for oparbejdelsen af en virkelig turisme. Vi vil gøre opmærksom på, at turistkomiteen her realistisk regner med udskiftning af mindst 140 turister pr. uge fra april næste år. Hvorledes kan Udvalget hjælpe os på dette helt væsentlige og grundlæggende område.

Vi har haft en grundlæggende debat omkring hele dette problem, og er kommet til den konklusion, at en landingsbane for mindre propelfly vil være det sikreste og det mest økonomiske. Hvilken placering vil udvalget tage i dette trafikale etableringsspil. Har udvalget nogen økonomisk støtte eller hjælp at kunne stille til rådighed.

Turismen er en ny ting i Grønland, og den kan alt for let gribes forkert an. Vi mener at alt for let forfalder man til de hurtige og lette løsninger, - en ordentlig sikker etablering af de trafikale forhold vil i realiteten bære turismen til dette område, - som vi regner som et selvfølgelig turistcenter i den begyndende turisme. Vi vil gerne stå som banebrydere, kan vi regne med udvalgets støtte og hjælp.

Der er flere perspektiver i etableringen af en landingsbane, SAS og Grønlandsfly kunne få yderligere mulighed for en ekspansion, og turismen ville kunne bære en stor del af udgiften.

De mange turister som komiteen har kontaktet og stillet spørgsmål om bl.a. deres oplevelser og direkte, om de mente at rejsen herop var pengene værd, har alle svaret samstemmende at turen til Diskobugten med sejlture, og alt hvad der er arrangeret har været deres livs turistrejse, - men en del har beklaget sig over (jeg citerer):

»Det synes, som om ordet turist i Sdr. Strømfjord er et uartigt ord, hvis vi så bare blev behandlet dårligt, kunne det undskyldes, - men vi bliver SLET IKKE behandlet. Trafikforholdene kan ikke bære en turisme, bare det at skulle vente nogle timer eller dage virker dræbende på hele rejsen».

Dette er altså nogle overvejelser og bemærkninger, som vi meget gerne vil bede udvalget tage stilling til.

Vi imødeser derfor meget gerne snarest udvalgets kommentar til ovenstående.

Turistkomiteen for Jakobshavn

Mogens B. Poulsen

Bilag 17: Sammensætningen af udvalget vedrørende turisme i Grønland

Udvalget blev nedsat i april 1969 og bestod af

Direktør Ernst Klæbel, A/S Dagbladet Politiken (formand)
Departementschef Erik Hesselbjerg, Ministeriet for Grønland (næstformand)
Direktør Sven Acker, Danmarks Turistråd
Landsrådsformand Erling Høegh, Grønlands landsråd
Vicedirektør Magnus Jensen, Den kgl. grønlandske Handel
Sekretariatschef Claus Bornemann, Ministeriet for Grønland.

Direktør Sven Acker måtte i efteråret 1972 trække sig tilbage på grund af andre arbejdsopgaver. Han blev afløst af vicedirektør Jørgen Helweg, Danmarks Turistråd, der også tidligere havde deltaget regelmæssigt i udvalgets møder.

Efter landsrådsvalget i 1971 udpegede Grønlands landsråd tandlæge John Havn Eriksen, Julianehåb, som sin repræsentant. Da han i sommeren 1972 flyttede fra Grønland for en længere periode, blev han efterfulgt af hoteldirektør Knud Rasmussen, Godthåb.

Efter vicedirektør Magnus Jensen's død i januar 1973 har vicedirektør Jens Fynbo repræsenteret Den kgl. grønlandske Handel i udvalget.

Fuldmægtig Jørgen Juhldal har deltaget i udvalgets møder, medens han var ansat under Ministeriet for offentlige arbejder.

Fuldmægtig Paul Kr. Jensen og fuldmægtig Einar Lemche, Ministeriet for Grønland, har været sekretærer for udvalget. Paul Kr. Jensen flyttede i maj 1971 til Grønland og blev afløst af cand. merc. Peter Moreli Hansen.

I den arbejdsgruppe om turismens økonomiske betydning i Grønland, der har udarbejdet bilag 10, har foruden udvalgets sekretærer deltaget fuldmægtig Gunnar Martens og ekspeditionssekretær Anker Knudsen, Ministeriet for Grønland.

The rapid development in international tourism since 1960 has caused an increased interest for tourism as a business potential in still more regions all over the World. This has also happened in Greenland and in consequence hereof the Minister for Greenland in 1969 appointed a Committee to examine the possibilities for developing the tourist trade in Greenland and among these to illustrate their effects on the Greenland community. The Committee should furthermore consider the degree of public support to tourism in Greenland.

Development Possibilities of the Tourist Trade

The Committee is of the opinion, that the virgin scenery of Greenland with all its possibilities for outdoor activities definitely contains tourist attractions to be utilized to a greater extent than hitherto ¹⁾

To clarify the development possibilities the Committee has examined all details of importance to create tourism in Greenland.

Transportation to/from Greenland is to take place by air either to Sønder Strømfjord or to Narssarsuaq. A. Certain cruise-traffic is, however, also to be foreseen, but due to their short stay ashore these tourists are considered of minor importance for Greenland. The transportation to/from Greenland involves no problems, as the airlines concerned are expected to meet any genuine request for extension emanating from an increased tourist demand.

The fact, that Greenland's international airports unfortunately are situated far from the towns, brings about a number of problems related to the limited capacity of domestic traffic in Greenland. The problems especially characterize the traffic to/from Sønder Strømfjord, as in Southern Greenland the prime tourist centre is concentrated around the airport of Narssarsuaq and smaller boats are planned to cover the needs of local traffic within the area.

Greenland's domestic traffic is accomplished by Greenlandair's helicopters and KGH's (The Royal Greenland Trade Department) coastal vessels. At the long view the development of tourism must

1) According to the definition of the Committee, a tourist in Greenland is a person with residence outside Greenland having paid for his travel himself or travelling for commercial, non-governmental purpose, referring to this definition approx. 6.500 tourists visited Greenland during 1972 of which 2.000 were 1-day visitors (from Iceland), 300 mountaineers and 3.200 hotel tourists.

be based upon air traffic, as transportation by sea is too time-consuming. To-day the limited capacity of the helicopters in connection with their very high running costs implies a heavy financial support from the Danish government to the domestic traffic by air. Consequently it is not intended to operate more helicopters than absolutely necessary, the transport demand of tourists not being considered.

The Committee has, therefore, dealt with other types of aircraft as alternatives to the helicopter and according to Greenlandair the most realistic alternative is a Canadian STOL aircraft, expected in operation around 1978.

The Committee estimates that an introduction of this type of aircraft on the two services of highest density within the network in Greenland will result in major reduction of the government support to the domestic traffic, the Committee therefore recommends the construction of two runways in Godthåb and Jakobs-havn ready for operations in 1980 at the latest.

Until the abovementioned runways are ready for operation the best development possibilities are at hand in Southern Greenland, where the hotel capacity is expected to be increased during 1975. Through this enlargement the hotel capacity as far as Greenland is concerned should be sufficient until the inauguration of the said STOL aircraft.

Even if already by now the hotels in some towns are fully occupied on several days, further enlargements of hotels than the previously stated are not to be expected before the operation of the STOL aircraft. This is due to the short tourist season and to the very high building costs in Greenland.

Finally the Committee has examined the demand for certain local tourist facilities such as boats for excursions, dogsledges for hiring, guides and informationcentres. In years to come all facilities of this kind as far as possible are evaluated according to the development of tourism. As far as the guides are concerned the Committee especially recommends the establishment of guide-courses for the local population, as the Greenlanders have the best qualifications to act as guides in the environs.

In general it is important to arrange education for the Greenlanders so that they may have the tourist trade as a living. The Committee furthermore suggests establishing of special centres of information and reception, where tourists in addition to general information can book excursions, hire boats, dogsledges etc.

The Committee has carefully examined the production status of the Greenland handicraft, which is extremely appreciated by the tourists. For some year however the production has been insufficient and the quality decreasing, but a substantially bigger sale should be possible based upon arrangements to increase as well the quantity as the quality.

In considering the abovementioned findings the Committee is of the opinion that sufficient background exists to develop the tourist trade in Greenland.

The Committees advice is, however, to concentrate the development on four areas to secure that the number of tourists visiting each area is equivalent to a profitable operation of various tourist facilities.

The four areas are Southern Greenland concentrated around Narssarssuaq, the district of Søndre Strømfjord and Holsteinsborg, the Disko Bay concentrating around Jakobshavn and Godthåb.

In Jakobshavn and Holsteinsborg a tourist season of seven months (March-September) can be taken into account due to the possibilities for dogsledge-driving, but in the remaining two areas only the summer months (May-September) can be considered. The introduction of STOL aircraft into Godthåb and Jakobshavn may however, result in some kind of off-seasonal stop-over tourism.

With the above description of the development possibilities for the tourist trade as a basis the Committee has judged the future expansion by analysing the various groups from where the demand originates. This analysis indicates the number of tourist around 1980 to be 35.000 compared to 6.500 ind 1972 ²⁾

Public Support to Tourism

The Committee finds that the government is to create an incentive for private investments in the Greenland tourist sector, i.e. by securing education facilities for the personnel concerned, by establishing the office of a tourist manager for Greenland, by initiating an extended production of souvenirs etc. The

- 2) It is underlined that 35.000 tourists assume the inauguration of STOL aircraft during 1980. If not, the tourist sector in Greenland will only be able to accommodate 22.000 tourists.

inauguration of the said two runways in Godthåb and Jakobs-havn will however not be of **benefit** only to the tourist sector.

The Committee is not in favour of direct public investments in hotels or local transportation, but recommends projects of this category to be supported through loans and guarantees in accordance with the law of public grants to business enterprises in Greenland.

The Importance of Tourism for the Greenland Community

The Committee has investigated the effect of future 35.000 tourists on the Greenland community, the effect of 1972 tourism has also been taken into consideration.

Income originating from tourism has for 1972 been estimated to 12 mill. D.kr. (approx. US \$ 2 mill.) and for 1980 to D.kr. 80 mill. (approx. US \$ 14 mill.), with these estimates as a basis the total income effect is calculated to half the tourist income to be distributed on each receiving sector. The result of this calculation is that around 1980 the tourist trade should be able to occupy approx. 500 Greenlanders on annual basis, but when part-time and seasonal occupation ³⁾ is considered still more may be included. In this relation it is highly important that a greater number of Greenland families can obtain a valuable marginal income by production of handicraft during the winter periods of unemployment. Thus good possibilities exist to develop tourism into a secondary trade in Greenland.

Other Social Effects

Especially during recent years the importance of tourism for developing countries have been debated. During this debate a series of objections against an uncontrolled expansion of tourism in the development regions have emanated from sociological side.

It has thus been indicated that income from tourism may be dearly bought, as tourism first of all necessitates vast infrastructural investments by financial resources more profitably utilized for industrial development securing a more stabilized occupation.

3) 500 Greenlanders occupied within the tourist trade correspond to 2% of the expected working population around 1980.

As also stated by the Committee the tourist income may not be fully beneficial to the countries concerned, as this income corresponds to certain import costs. The tourist trade also has an inflationary effect since the tendency of risen prices in tourist areas is of harm to residents.

Tourism as a trade also creates an occupation suffering from strong seasonal fluctuations and is also a sector of low pays, where the local population due to insufficient education get the poorest jobs.

In developing and financially weak countries tourism is depending on investments from abroad so that hotels etc. within the tourist sector often fall in foreign hands.

Tourism does not stimulate cultural development, but on the contrary has a vulgarizing and diluting effect on the local culture. The presence of many foreigners influences on the local standard of living, which is unfavourable in regions with a strict economy due to the building up of the community's structure.

The confrontation of wealthy tourists against the often impoverished local population may create racial and class conflicts and encourage social discontent. It is also said that tourism fertilizes violence, drinking and prostitution.

The local population is exposed to discrimination at more exclusive hotels and participates only as objects for photographers.

If hunting and fishing are laid open to tourist, certain species of animals and fish may be wiped out or interest conflicts between tourists and professional fishermen and hunters may arise.

The influx of tourists will also increase pollution and thereby initiate problems for the local government.

The Committee has paid full attention to these problems and as stated in the report made several proposals to meet the negative effect of tourism. It is however underlined that the Committee is not in favour of industrialized mass tourism, but desires to support a development in accordance with the ability of the Greenland community.

It has to be born in mind that Greenland for more than 250 years has maintained a steady contact with Denmark and for the last 20 years the community has undergone intensive reforms, among others caused by the influence from thousands of all classes of Danes working in Greenland. It is hardly likely that tourism to the extent suggested in this report will cause such serious damage to the Greenlandic culture as to be expected in more isolated development countries. Additionally it may be mentioned

that the average level of education apparently is higher in Greenland than in other development regions.

It may finally be assumed that tourists to visit Greenland belong to other categories than those masses going South to enjoy the beaches and entertainments of the huge tourist centres.

As far as the separate points of criticism are concerned it is correct that an expansion of tourism, will include considerable investments, i.e. the proposed runways in Godthåb and Jakobshavn. These investments are however not to be accomplished solely because of tourism, but as an integrating part of the development of the domestic network in Greenland. It has been proved that these runways will alleviate inauguration of the types of aircraft forming the background for a more economical domestic airtraffic resulting in limited public support.

It is furthermore doubtful whether tourism to the extent dealt with in this report will have distinct inflationary effects. It is likely that the demand for Greenland handicraft and fresh fish and game will increase in tourist centres like Jakobshavn and that the rise in prices in consequence hereof may be to the local workers disadvantage, but this will be balanced by increasing income for the producers of handicraft and for fishermen and hunters.

It is not to be avoided that part of the hotels and other branches within the tourist trade may be placed in Non-Greenlanders' hands since necessary experts are not available among the Greenlanders. But as most of the hotels etc. will be established on loans or guarantees from the public fund of grants to business enterprises, the government may make it a condition that these categories of the tourist trade render training and occupation to the local population and is operated in accordance with the stipulated policy for the evolution of the Greenland community.

Irrespective of the fact that Greenland for the reasons stated above can not be compared with the development countries in Africa and Asia as far as tourism is concerned, attention will constantly have to be drawn to the negative effects of tourism on the local population.

Ultimately it is a political judgement whether the benefits of increased income occupation emanating from tourism exceed the negative effects not quite to be avoided.

Therefore the Committee has drawn the attention on the possible negative effects of tourism as well in meetings with representatives of the municipal authorities as in letters to the local

governments and the newspapers in Greenland. Reactions hereon have been rather scarce, the main impression is however that the Greenland population to-day has a positive attitude to tourism and shows interest in this trade possibility, but reservations are made in respect of the continuancy of this attitude, should the number of tourists be too big.

It is thus important that the Greenland community obtains the highest possible control on the development, as proposed by the Committee this could be arranged through the Greenland Provincial Council, the municipal governments and societies such as tourist boards and the society of sheepfarmers.

Conclusion

In conclusion the Committee is of the opinion that fine possibilities exist to develop tourism in Greenland, and finds that the Greenland population is to feeling a natural association with this trade, like fishing and hunting having its background in the special Greenland environs.

The Committee also is warning against the idea that tourism should be able to contribute chiefly to an economic independence for Greenland, but tourism may however be developed into a secondary trade.

Compared to the trades of highest income and occupation for the Greenland population — viz. fishing, building — the effects of tourism will be rather modest, even if the annual number of tourists increases from the present 6.500 to 35.000. If tourism as foreseen has its highest development in the said four areas, the effects as to income and occupation will however reflect more strongly there.

In referring to the economic calculations the Committee recommends governmental supporting of investments in the tourist sector by loans and guarantees through the Greenland fond for grants to business enterprises.

But the judgement of how fast tourism is to evolve is not solely to be based upon economic aspects. The Committee finds tourism of interest only if it benefits the Greenlanders sofar, being positively interested therein. Should the expansion however withdraw from these aims, the Committee finds that further development of the tourist sector must be restrained for a period, to study new ways for the attainment of the said policy.

Bilag 18: (fortsat)

The Committee is of the opinion that the Greenlanders attitude towards tourism at present is positive and will remain so if the evolution is harmonious and if the Greenlanders gradually are occupied at qualified jobs in this trade.