

MARIANNE KROGH ANDERSEN

GRØNLAND KOMMER TÆTTERE PÅ VERDEN

Med åbning af en ny international lufthavn i Nuuk og senere to nye lufthavne i Ilulissat og Qaqortoq ventes langt flere turister til Grønland. Der bliver øgede muligheder for miner og fiskeindustri. En ny flyrute Nuuk-New York kan knytte Grønland tættere til USA. Journalist og Grønlandsekspert Marianne Krogh Andersen fortæller om et Grønland, der gerne vil have turisme, men ikke masseturisme i et land med sårbar natur og en lille befolkning.

Med tre nye lufthavne træder Grønland for alvor ind på den internationale scene og bliver geopolitisk endnu mere interessant.

”Den nye lufthavn i Nuuk kommer til at danne bro til et moderne Grønland. Turismen vil stige. Der bliver øgede muligheder for handel, for studerende, for fiskeri og for mineralefterforskning. Grønland kommer tættere på verden. Verden kommer tættere på Grønland,” siger Jacob Nitter Sørensen, administrerende direktør for Air Greenland.

Selvom Grønland kan synes fjern, ligger verdens største ø lige i smørhullet mellem Europa og USA. Og i brændpunktet mellem verdens supermagter, USA og Rusland.

Netop den centrale placering som en trædesten for allierede fly gjorde Grønland central under 2. Verdenskrig. For at oprette vejrstationer og tanke fly på togt mellem Europa og USA anlagde amerikanerne under krigen luftbaser i Grønland. Efter krigen overtog først Danmark, siden Grønland driften af disse landingsbaner. De blev omdannet til civile lufthavne – de første årtier sideløbende med at de stadig var amerikanske luftbaser.

Kangerlussuaq – Søndre Strømfjord - har siden 2. Verdenskrig tjent som livsnerve mellem Danmark og Grønland og fragtet i tusindvis af passagerer. For Sydgrønlands vedkommende er det den tidligere militære lufthavn i Narsarssuaq. Amerikanerne udpegede Kangerlussuaq som flybase på grund af de stabile vejrforhold. Lufthavnen ligger et øde, naturskønt sted tæt på Indlandsisen flere hundrede kilometer fra landets hovedstad. Men de seneste 50 år har Nuuk suget flere og flere mennesker til sig. På en snes år er indbyggertallet fordoblet til næsten 20.000. I dag bor mere end hver tredje grønlænder i byen på næsset.

Netop derfor har Nuuk i årevis sukket efter at få en direkte international flyforbindelse. Med åbningen 28. november af den nye lufthavn med en



Nuuk er en af verdens mindste hovedstæder. Men byen har fordoblet sit indbyggertal på blot 40 år til i dag 20.000. Mere end hver tredje grønlander bor i Nuuk. Der er heftig byggeaktivitet i byen. Foto: Marianne Krogh Andersen.

landingsbane på 2200 meter bliver der direkte fly mellem København og Nuuk. Flypassagerer får en hurtigere forbindelse. De undgår stop over i Kangerlussuaq, hvor de store internationale fly tidligere har landet, inden passagerer fløj videre til Nuuk i mindre fly. Nuuks nye lufthavn betyder en væsentligt kortere flyvetid på godt 4 timer fra Europa og det samme fra den amerikanske østkyst.

Fra sommeren 2025 åbner verdens største luftfartsselskab, United Airlines, en direkte flyforbindelse mellem New York og Nuuk. Indtil videre kun som sommerrute. Men med direkte fly til USA åbnes mulighed for tættere forbindelse til det nordamerikanske kontinent, som Grønland geografisk tilhører – selvom Grønland stadig er en del af kongeriget Danmark og på en række områder bekender sig til skandinaviske værdier og velfærdssamfundet som ideal.

Mere magt til Nuuk

USA har i flere omgange forsøgt at købe Grønland. Lige så konsekvent er tilbuddet blevet høfligt afvist af både Danmark og Grønland. Men med Trump-regeringens direkte trusler om at "overtage" Grønland - og ikke udelukke militær indgriben - er forholdet mellem USA og Danmark/Grønland blevet



*Med den nye, internationale lufthavn kommer Grønland tættere på verden. Og Nuuk - en by, hvor gammelt og nyt smelter sammen - bliver endnu vigtigere for Grønland.
Foto: Marianne Krogh Andersen.*

stadig mere anspændt. Både Danmark og Grønland forsøger at undgå direkte konfrontation, men prøver at nedtrappe konflikten. For Grønland ønsker amerikanske investeringer og turister fra USA.

Da Grønlands nyvalgte regeringschef, Jens-Frederik Nielsen, trådte til i april sagde han:

"Grønland vil aldrig blive en del af Amerika. Vi ønsker handel. Vi ønsker ikke at være amerikanere. Vi ønsker heller ikke at være danskere i fremtiden. Vi ønsker at være uafhængige. Men lige nu er vi en del af Kongeriget Danmark, og så længe vi er i denne konstruktion, skal vi styrke vores forhold og partnerskab, indtil den dag, hvor vi kan blive en suveræn nation.

Med den dansk-norske missionær Hans Egedes ankomst til Grønland i 1721 blev verdens største ø tæt knyttet til Danmark. Det skete ved oprettelse af en række kolonier og missionsstationer langs den vestgrønlandske kyst. Et århundrede senere fulgte Østgrønland og Thule efter som koloni.

1953 blev Grønland et amt i Danmark og fik – modsat kolonier over hele verden - en endnu tættere tilknytning til kolonimagten. I vid udstrækning fordi grønlandske politikere selv ønskede det. Tætte bånd til Danmark skulle være midlet til at give det fattige Grønland – der var hærget af tuberkulose, elendige boligforhold og høj dødelighed – større velstand.

Efter et stille ungdomsoprør blandt især grønlandske studerende i København - i kølvandet på 1968-oprøret over hele den vestlige verden - løsnedes Danmark grebet om Grønland med hjemmestyret i 1979. Siden fulgte selvstyre i 2009 med endnu flere beføjelser til Grønland.

Efterhånden er magten i stigende grad gledet fra København til Nuuk. Med den nye lufthavn befæstes denne position. Selvom der stadig er en solid livline mellem den gamle kolonimagt og verdens største ø – som udgør 98 procent af det danske kongeriges areal. Livlinen består først og fremmest af familiemæssige bånd. I næsten alle grønlandske familier er dansk blod. Der bor omkring 17.000 grønlændere i Danmark.

Også den økonomiske livline er vigtig. Det årlige tilskud fra Danmark til Grønland løber op i over 5 milliarder kr. Eller omkring 89.000 kr. årligt pr. grønlænder. Dertil kommer omkring 250 mill. kr. årligt fra EU, som overføres til Grønland på trods af at grønlænderne meldte sig ud af EU i 1985. EU åbnede for nylig med Ursula von der Leyen i spidsen et kontor i Nuuk. Målet er et tættere samarbejde med Grønland, som råder over enorme mængder af de ”grønne” metaller, som Kina i dag stort set har monopol på.

Kina vil ind

Ved finansiering og projektering af de tre nye lufthavne har Danmark også spillet en central rolle ved at yde tilskud og fordelagtige lån til de fem milliarder kroner dyre lufthavne.

Den danske regering kom på banen efter pres fra USA og advarsler fra Forsvarets Efterretningstjeneste i Danmark. De grønlandske politikere havde nemlig indbudt CCCC, et kæmpestort kinesisk entreprenørselskab, som ejes 70 procent af den kinesiske stat, til sammen med en række danske og europæiske entreprenører at afgive tilbud på anlæggelse af den nye lufthavn i Nuuk. USA og den danske regering frygtede, at Kina ville få en fod inden for i Grønland ved at projektere og finansiere det største og vigtigste anlægsprojekt nogensinde.

Med Kinas Belt and Road Initiative – som også har en arktisk gren, The Polar Silk Road – har den kinesiske stat taget økonomisk kontrol over vigtige havne og infrastruktur i lande verden over. Det kinesiske entreprenørselskab trak sig frivilligt fra udbudsrunden, efter at den danske statsminister Lars Løkke Rasmussen kom på banen med løfter om favorable lån og støtte. Med ordningen blev den danske stat medejers af lufthavnene.

Lufthavnsprojektet er gigantisk og dyrt for et lille samfund som det grønlandske, hvor byggeri og anlæg koster det dobbelte af, hvad man skal betale i Danmark.

Som andre store anlægsprojekter har lufthavnen i Nuuk oplevet adskillige bump på vejen. Den spritnye lufthavnsbygning i Nuuk begyndte at tage vand ind efter få måneder. Så håndværkerne måtte i gang med et større renoveringsarbejde.

Der har været store forsinkelser og corona-benspænd. Lufthavnen i Grønlands vigtigste turistby, Ilulissat, bliver også kraftigt forsinket og ventes først klar i 2026. Samme år åbner den nye lufthavn i Sydgrønlands hovedby, Qaqortoq.

Det var netop i Sydgrønland, at turismen spirede frem i 1970'erne og 80'erne med bl.a. vandring og kajak. Klimaet er mildt. Men med isfjelde, dybe fjorde og lodrette klippevægge kan turister opleve den særlige arktiske atmosfære sammen med fåreavl og små landbrug.

De seneste 30-40 år er turismen vandret til Diskobugten med centrum i Ilulissat, som har den nordlige halvkugles mest produktive gletsjer i baghaven med instagram-venlige kæmpe isfjelde, slædehunde, hvaler og nordlys. Selvom nye hoteller konstant skyder op, er det nærmest umuligt at opdrive et hotelværelse om sommeren i Ilulissat.

Turister søger mod nord

Med klimaforandringer og trængsel på de etablerede destinationer søger turister i stigende grad mod nord.

Island har de seneste år oplevet sandt turistboom med 2,3 millioner turister årligt. Færøerne er med på bølgen med så mange turister, at de lokale stønner over horder af rejsende. Med smart markedsføring har de 18 øer i Nordatlanten lokket turister til – for egen regning – at rydde op og reparere stier, som er trampet ned af turisternes vandrestøvler.

Verdens største ø med masser af plads oplevede sidste år en stigning på 36,5 pct. i antallet af besøgende. 140.000 turister, heraf mange på krydstogt, er stadig beskedent.

Men Jens Lauridsen, CEO for Greenland Airports venter en kraftig stigning i turisttilstrømningen til Grønland. "Der er altså ingen tvivl om, at antallet af turister vil blive forøget væsentligt over de kommende år. Men det afhænger jo af flere forhold herunder hotelkapacitet og udbud af oplevelser," siger Jens Lauridsen.

Konkurrencen skærpes væsentligt. Air Greenland havde tidligere mere eller mindre monopol på flyvning til Grønland. Men fra næste sommer flyver udover United Airlines også SAS og Ruby Rejser til Grønland. Måske kommer flere til.

"Interessen for de nye lufthavne og de muligheder, som åbner sig, er enorm. Vi har været i dialog med mere end 30 aktører. Om det bliver til flere, ved vi endnu ikke," fortæller Jens Lauridsen.

At flypriserne falder, kan man allerede nu se af selskabernes fartplaner. Grønland er et dyrt og fjernt turistmål for de få, og vil nok vedblive at være det. Men de nye lufthavne giver et boost i mængden af rejsende.

I Nuuk ventes antallet af passagerer ifølge Jens Lauridsen at blive næsten fordoblet i sommersæsonen fra 55.000 til 104.000 passagerer.

Friske grønlandske fisk

Men det vigtige er at sprede turisterne ud til flere byer i Grønland. Og lokke flere til landet om vinteren.

”Vi oplever lige nu en voldsom interesse for Grønland,” fortæller Air Greenlands administrerende direktør Jacob Nitter Sørensen. ”Det nemmeste i verden er at sætte en sommerrute op. Det svære er at flyve hele året. For om sommeren er der allerede nu fuld tryk. Opgaven er at sprede turismen til hele Grønland og forlænge sæsonen. Ellers kommer vi bare til at kæmpe om de samme turister.” ”Med den nye lufthavn får Nuuk en masse fordele. Men der er behov for vækst uden for Nuuk. Der er vigtigt at vi lykkes med at sprede turismen,” siger direktøren.

Ekspllosionen i turister til Nordnorge, Island og Færøerne er en inspiration for grønlandske turistaktører. Men også skræmmende. ”Vi skal ikke have masseturisme i Grønland. Vi er ikke særligt mange mennesker. Vi er et sårbart samfund med en sårbar natur,” siger Nitter Sørensen.

Han ser ikke bare nye muligheder for turisme, men også for fiskeindustrien, som er fuldstændig afgørende for grønlandsk økonomi, idet fisk og skaldyr udgør 95 procent af eksporten. Han drømmer om eksport af ferske fisk direkte til europæiske og amerikanske forbrugere. Der er ekstra fragtkapacitet på Air Greenlands fly til København.

Jens Lauridsen kalder de nye lufthavne for en ”game changer” for Grønland.

”De åbner enorme muligheder for udvikling og vækst. Ikke kun inden for turismen. For eksempel vil eksport af fersk fisk kunne blive en game changer for fiskeindustri og fiskere, der kan eksportere ferske fisk til en anden pris end den frosne fisk, vi eksporterer i dag. Det vil kunne bidrage til jobs, øget velfærd og en større selvstændiggørelse af grønlandsk økonomi. Men lufthavnene kan ikke skabe væksten alene. De er blot et værktøj.”