

ANALYSERAPPORT

vedrørende

SAMORDNING AF BYGDEAKTIVITETERNE

i

GRØNLAND

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Sammendrag og Konklusion
 - (i) Forord.
 - (ii) Den overordnede konklusion.
 - (iii) Samfundsøkonomiske påvirkninger og serviceforbedringer ved en koordinering af bygdebetjeningen.
 - (iv) Implementering.
2. Analysereport
 - (i) Baggrund.
 - (ii) Formål.
 - (iii) Kommissorium.
 - (iv) Analysearbejdet.
 - (v) Nuværende koncept i bygdeserviceringen.
3. Detailanalyse vedr. Royal Arctic Bygdeservice A/S
 - A. Situationsbeskrivelse.
 - B. Alternativt besejlingskoncept.
 - C. Driftsudgifter for nuværende flåde.
 - D. Driftsudgifter i alternativt besejlingskoncept.
4. Detailanalyse vedr. Nuka A/S
 - A. Situationsbeskrivelse.
 - B. Nuka i et Bygdesamordnings perspektiv.

5. Detailanalyse vedr. Arctic Umiag Line A/S
 - A. Situationsbeskrivelse.
 - B. AUL i et Bygdesamordnings perspektiv.

6. Detailanalyse vedr. KNI A/S
 - A. Situationsbeskrivelse.
 - B. KNI i et Bygdesamordnings perspektiv vedr. distriktssejladsen.
 - C. KNI i et Bygdesamordnings perspektiv vedr. Nuka A/S.
 - D. KNI i et Bygdesamordnings perspektiv vedr. Arctic Umiag Line A/S.

København den 20. September, 2004

ANALYSERAPPORT

vedrørende

SAMORDNING AF BYGDEAKTIVITETERNE

i

GRØNLAND

1. Sammendrag og Konklusion

(i) Forord

Projektledelsens sammendrag og konklusion tager afsæt i et udredningsarbejde og en analyse, som er baseret på et omfattende informationsmateriale vedrørende de fire involverede selskaber og som et resultat af møder og korrespondance med disse.

Desuden har selskabernes ledelse afholdt møder indbyrdes med efterfølgende afrapportering og kommentarer til projektledelsen.

Analysearbejdet har primært fokuseret på, hvorledes selskabernes virke og samfundshusholdningen vil blive påvirket ved en samordning af bygdeaktiviteterne i forhold til den nuværende struktur i serviceringen af bygderne.

Endvidere søges beskrevet, hvorledes det fremtidige serviceniveau kunne forme sig ud fra et brugersynspunkt.

Implementering af en samordning af alle bygderelaterede opgaver i det påtænkte omfang vil uundgåeligt medføre visse afledte negative konsekvenser af både social og økonomisk art, hvilket også er påpeget i rapporten.

I betragtning af den begrænsede tidsramme, som har været afsat til udredningsarbejdet, foregiver rapporten ikke at afspejle alle tænkelige aspekter ved en bygdesamordning, ej heller at alle sten er vendt.

Ligeledes forventes det ikke, at en bygdesamordning med de omfattende ændringer i det bestående, som vil være konsekvensen, vil blive modtaget lige positivt af alle, som bliver berørt heraf.

Med henvisning til rapportens konklusioner og anbefalinger må det derfor også forventes, at nogen skepsis overfor samordningstanken vil afføde synspunkter og argumenter, hvorfor dette eller hint er u hensigtsmæssigt, eller måske ikke kan gennemføres.

Det er imidlertid projektledelsens opfattelse og erfaring, at god vilje og positiv medvirken, ofte ved utraditionelle løsningsforslag, langt hen ad vejen kan afhjælpe de fleste forhindringer til fælles bedste.

(ii) **Den overordnede konklusion.**

Projektledelsens overordnede konklusion af udredningsarbejdet og efterfølgende analyse er, at en sammenlægning af bygdeaktiviteterne under KNI's ansvar og ledelse, således som Landsstyrets principbeslutning lægger op til, vil frembyde en række muligheder for serviceforbedringer for bygdebefolkningen og økonomiske fordele som helhed for det grønlandske samfund.

Specielt skal følgende forhold fremhæves:

I den nuværende konstruktion varetages bygdebetjeningen af fire selvstændige hjemmestyreejede aktieselskaber med hver sit afgrænsede kompetence- og forretningsområde.

- Hvert selskab oppebærer derfor sin egen organisation, administration, IT-system, direktion og bestyrelse.
- Fælles for selskaberne er imidlertid, at de er pålagt den samme opgave nemlig at servicere bygderne og tilgodese disses behov indenfor aftalte økonomiske rammer.
- Det er projektledelsens opfattelse, at denne konstruktion som konsekvens medfører, at der sker en suboptimering af ressourcerne i forhold til den samlede opgave og at hensigtsmæssige tiltag i et selskab til forbedring af serviceniveau og/eller besparelser i omkostningerne ofte griber ind i og får afledte følgevirkninger i et af de andre selskabers kompetence-/ansvarsområde og forretningsstrategi.

Resultatet er ikke blot en meget besværlig proces, men vil som oftest føre til, at mange tiltag bremses.

- Henset den samlede samfundsmæssige opgave og det relativt lille befolkningsgrundlag forekommer den nuværende organisation og beslutningsproces derfor både uforholdsmæssig stor, besværlig og økonomisk tungtvejende.
- Ansvarsplacering for den samlede bygdebetjening i et selskab skønnes at give større handlefrihed og dermed en langt smidigere beslutningsproces, men også bedre gennemskuelighed for befolkningen og samfundet som helhed.

(iii) **Samfundsøkonomiske påvirkninger og serviceforbedringer ved en koordinering af bygdebetjeningen.**

Rapportens afsnit 3,4,5 og 6 omhandler for hvert selskab en detaljeret beskrivelse af den nuværende aktivitet og økonomiske sammenhæng.

Endvidere, som resultat af udredningsarbejdet og analysen, identificeres og bringes i forslag de områder og elementer, som bør danne grundlag for en bygdesamordning samt de afledte servicemæssige og økonomiske konsekvenser, dette skønnes at måtte have.

Det efterfølgende skal derfor alene sammenfatte de hovedelementer, som efter projektledelsens opfattelse bør danne grundstammen i en fremtidig bygdesamordning under KNI:

Godsbefordring.

Den fremtidige godsbefordring foreslås udført af et rederi, som besidder det fornødne kapacitetsapparat, og hvor KNI styrer logistikken, således at sejladsen tilpasses varestrømmen og ikke omvendt.

Sejlplanen forudsætter, at der vil blive tale om anløb om natten, men i lighed med tidligere vil det blive tilstræbt, at nat- og weekend anløb begrænses mest muligt.

Man bør også være opmærksom på visse sprogproblemer, og det anbefales, at der så vidt muligt er en person om bord, som taler grønlandsk.

Positiv effekt:

- a) Royal Arctic Bygdeservice A/S (RAB) har tilkendegivet, at der skal ske en udskiftning af tonnagen indenfor en kortere årrække, og at der skønnes et investeringsbehov i

niveau DKK 150 mio. i det scenarie, RAB har arbejdet med.

Ved at vælge en timecharter model undgår man en up-front investering på DKK 150 mio. samt rentebyrde og afskrivninger.

- b) De skibe, der stilles i forslag som alternativ til den nuværende flåde, er alle fryseskibe med en lastkapacitet, som er tre gange større.

Denne forøgelse af kapacitetsapparatet giver større fleksibilitet både til at imødekomme Nuka's og Upernavik Seafood's behov, men også mulighed for at kunne håndtere større mængder i fremtiden.

I den forbindelse bør det overvejes, om en samsejling med Royal Arctic Line A/S (RAL) til forsyning af byerne Uummannaq, Upernavik og Qaanaaq kunne frigøre RAL for at indchartre fremmed tonnage til denne opgave.

- c) Samlet koordinering af alle godstyper.
- d) Tilpasning af tonnagen til ændringer i det fremtidige forsyningsbehov ved kontraktudløb.
Opnåelige dagsrater vil dog altid være markedsbetingede på forhandlingstidspunktet.
- e) Forventet reduktion i driftsudgifterne.
Da der for indeværende foregår forhandlinger med et norsk rederi, kan besparelsen ikke præcist opgøres, men anslås til at være mellem DKK 1,7 og 2,6 mio. p.a. (Afsnit 3-D(i)).

Negativ effekt:

Nedlæggelse af de maritime arbejdspladser i RAB.
A-skat i 2003 DKK 3,7 mio.

Det norske rederi, med hvem forhandlinger pågår, er villige til at indgå aftale om ansættelse af grønlandske søfolk.
Forskel mellem grønlandske og udenlandske hyrebetingelser er p.t. ikke oplyst.

Investeringsbehov.

To nye pramme á ca. DKK 2,5 mio. pr. styk.

RAB har beregnet afviklingsomkostninger til DKK 11,5 mio. pr. 31/12 2005 og DKK 9,2 mio. pr. 31/12 2006.

Nuka A/S.

Nuka og KNI er begge repræsenteret i en lang række bygder.

Selskaberne har identificeret en række områder, hvor en koordinering af ressourcer vil medføre væsentlige synergieffekter.

Personalebesparelser.

- a) Udflytning af administrationen til Maniitsoq/Sisimiut samt tilpasning af direktion og bestyrelse er beregnet til at medføre en besparelse på DKK 2,7 mio. p.a.
- b) Samordning og koordinering af arbejdsopgaver i bygderne er beregnet til at medføre en besparelse på DKK 4,3 mio. p.a.

Den totale effekt af personalebesparelser er således ca. DKK 7 mio. p.a.

Af ikke prissatte synergieffekter, som selskaberne har påpeget, kan nævnes:

Koordinering af

- anvendelse af fælles ledig fryse-/kølekapacitet i Maniitsoq og Aasiaat.
I Kangerlussuaq har KNI lejet sig ind hos Nuka.
- fælles transportmidler (trucks etc.).
- kvalitetskontrol i Aalborg samt besøg af køle-/frysemontør i Grønland.
- fælles indkøb af kontorartikler og bestilling af rejser og hotelreservationer.
- teknisk vedligehold i bygderne.

Endvidere foreslås samarbejde på følgende områder:

- Produktudvikling på baggrund af kundefterspørgsel.
- Markedsføring.
- Emballageudvikling.

Negativ effekt:

Nedlæggelse af 7 funktionærstillinger i Nuuk.
Reduktion i det timelønnede arbejde i bygderne svarende til ca. DKK 4,3 mio. eller ca. 23 fuldtidsstillinger.

Det bemærkes, at de driftsøkonomiske sammenhænge i Nuka og effekten af en sammenlægning med KNI ikke har kunnet belyses i detaljer og vil derfor kræve en nærmere undersøgelse for verificering af lønudbetalinger til de timelønnede i henhold til de foreliggende besparelser, der som nævnt er opgjort til DKK 4,3 mio. p.a.

Engangsudgifter.

Flytteomkostninger, indretning af kontorlokaler samt renovering af frysehus i Maniitsoq anslås til DKK 2,15 mio.

Passagerbefordring.

Etablering af to selvstændige passagerrederier til varetagelse af henholdsvis et regionalt og interregionalt rutenet kan ikke anbefales, hvilket beskrives og begrundes i afsnit 5.

Derimod finder både KNI og Arctic Umiaq Line A/S (AUL) fordele, ved at KNI overtager "Nukaaraq Ittuk", hvilket vil give AUL logistiske fordele og mulighed for at simplificere deres organisation.

AUL forventer herved en besparelse i overhead-omkostningerne på DKK 300-500,000 p.a. uden at KNI påføres ekstra udgifter.

Indsætning af KNI's friskvarebåde med passagerkapacitet og samsejling med "Nukaaraq Ittuk" i Disko Regionen forventer AUL vil betyde, at man fremover kun skal udføre den kystlange trafik med egne fartøjer i regionen.

KNI og AUL har aftalt at etablere et on-line booking system til passagertrafikken i Kangaatsiaq, Kangaamiut, Qeqertarsuatsiat, Arsuk og Alluitsup Paa.

(iv) **Implementering**

En samordning af bygdeaktiviteterne i det påtænkte omfang er meget omfattende og vil medføre vidtgående foranstaltninger på en række områder og indgriben i hverdagen for mange ansatte.

Projektledelsen må derfor stærkt anbefale, at implementeringen planlægges grundigt i alle detaljer, og at der afsættes de nødvendige ledelsesmæssige ressourcer til gennemførelse af projektet.

KNI påregner, at der i forbindelse med implementeringen vil være ekstraomkostninger i 2005 på i alt DKK 0,7 mio. fordelt som følger:

1. årsværk i kombination af
konsulenter og deltidsansatte
Rejseaktivitet
Seminar- og mødeaktivitet
I alt

DKK 0,5 mio.
DKK 0,1 mio.
DKK 0,1 mio.
DKK 0,7 mio.

ANALYSERAPPORT

vedrørende

SAMORDNING AF BYGDEAKTIVITETERNE

i

GRØNLAND

2.

(i) **Baggrund.**

Med baggrund i Landsstyrets principbeslutning om en samordning af bygdeserviceringen har Direktoratet for Selvstyre givet Maersk Broker (MB) i opdrag som projektleder at forestå og koordinere analysearbejdet, som principbeslutningen har givet anledning til.

(ii) **Formål.**

Formålet med en bygdesamordning er:

- Et højere serviceniveau for bygderne samt koordination mellem bygdernes behov og ønsker og den tilbudte service.
- En bedre koordination af forskellige former for serviceopgaver.
- Et generelt lavere samfundsmæssigt omkostningsniveau for servicering af bygderne.

(iii) **Kommissorium.**

Projektet skal klarlægge hvordan ovenstående formål kan tilgodeses, ved at de bygderelaterede serviceopgaver, der i dag varetages af fire selskaber, i fremtiden varetages under KNI A/S.

Kommissorium omfatter således ikke selskabsmæssige konstruktioner og konsekvenser ved en bygdesamordning herunder tilvejebringelse af kapitalindskud, overdragelse af aktier og driftsmidler og låneforpligtelser m.v. samt eventuelle juridiske aspekter forbundet hermed.

Disse spørgsmål må derfor løses gennem aftaler mellem de berørte selskaber og disses ejer.

(iv) **Analysearbejdet.**

Rapportens tilblivelse og analysearbejdet er foretaget på baggrund af møder med ledelsen i de involverede selskaber samt indhentning af oplysninger og informationsmateriale fra disse.

Desuden har revisionsfirmaet Deloitte bistået med vejledning i koordineringen og krav til informationsbehov.

(v) **Nuværende koncept i bygdeservicingen.**

Bygderne betjenes i dag af følgende selvstændige aktieselskaber:

Royal Arctic Bygdeservice A/S (RAB)
Nuka A/S (Nuka)
Arctic Umiaq Line A/S (AUL)
KNI A/S (KNI)

som alle under serviceaftaler med ejeren, Grønlands Hjemmestyre, varetager hver deres afgrænsede ansvarsområde og forpligtelser i bygdeservicingen.

RAB har som datterselskab af Royal Arctic Line A/S (RAL) samtidig indgået interne serviceaftaler med RAL vedrørende driften af skibene, som anvendes til godsbefordring til og fra bygderne.

ANALYSERAPPORT

vedrørende

SAMORDNING AF BYGDEAKTIVITETERNE

i

GRØNLAND**3. Royal Arctic Bygdeservice A/S (RAB)****A. Situationsbeskrivelse**

(i) Godstransport til og fra bygderne udføres i dag med følgende skibe:

Navn	Byggeår	Lastkubik	Frysekubik	Ialt
"Angutek Ittuk"	1983	320 m ³	71 m ³	391 m ³
"Aqqaluk Ittuk"	1983	286 m ³	71 m ³	357 m ³
"Angaju Ittuk"	1984	286 m ³	71 m ³	357 m ³
"Pajuttaat"	1974	1349m ³	396 m ³	1745 m ³
"Johanna Kristina"	1960	220m ³	0 m ³	220 m ³
		2461 m ³	609 m ³	3070 m ³

Skibene er således mellem 21 og 44 år gamle.

Som bilag I. vedlægges RAB's detaljerede tilstandsrapporter for hvert enkelt skib.

Af rapporterne fremgår det :

- at opgørelsen omfatter nødvendige reparations-, nyanskaffelses- og vedligeholdelsesudgifter udover de normale driftsudgifter de næste 5 år.
- at beløbene er opgivet i 2001 priser, og at der forventes en prisstigning på 10-20% over de næste 5år.

Nødvendig investering pr. skib basis 15% prisstigning vil derfor andrage:

Navn	1.000 DKK
"Angutek Ittuk"	3.834
"Aqqaluk Ittuk"	4.984
"Angajuk Ittuk"	3.834
"Pajuttaat"	7.550
"Johanna Kristina"	2.708
Ialt	22.910

- (ii) Mængden af frysegods er stigende, hvilket de nuværende skibe iflg. RAB ikke er bygget til at transportere og formodes ikke at kunne ombygges hertil.
- (iii) En udskiftning af skibene vil iflg. RAB kræve et investeringsbehov på DKK 150 mio.
- (iv) Servicebetaling fra Grønlands Hjemmestyre er for 2004 aftalt til DKK. 53,2 mio.

Reduceres dette beløb yderligere mener RAB, at det bliver nødvendigt enten at begrænse antallet af skibe og ændre forsyningsfrekvensen fra nuværende hver 10. dag til hver 20. dag eller alternativt at indføre øget brugerbetaling.

- (v) KNI og Nuka er tilsammen langt de største og helt dominerende rekvirenter af ydelser for godstransport til og fra byderne.

KNI finder ikke, at sejladsen, som den er tilrettelagt i dag, lever op til bygdernes servicebehov. Især løser det nuværende koncept i distriktssejladsen ikke bygdernes behov for leverancer af datofølsomme varer.

Som konsekvens heraf har KNI selv måttet indsætte 3 hurtiggående friskvarebåde og modtager sidst på året fra Canada yderligere et skib med en godskapacitet på op til 8 tons og plads til 12 passagerer.

Levering af datofølsomme varer med friskvarebåde har medført betydelig reduktion i kassering af disse produkter. En beløbsmæssig opgørelse er vanskelig, men KNI skønner dette til ikke under DKK 1 mio. Sejlplaner og anløbsfrekvens for friskvarebåde vedlægges som bilag II.

Det er således KNI's holdning, at det nuværende koncept for godsbefordring med faste sejlplaner ikke matcher bygdernes behov og ikke er tilpasset den givne varestrøm.

B. Alternativt besejlingskoncept

- (i) I lyset af de beskrevne forhold mener vi, at tilrettelæggelse af den fremtidige bygdeforsyning kræver nytænkning både hvad angår service og økonomi.
- (ii) Overordnet set bør KNI, som sammen med Nuka er den største kunde, varetage logistikstyringen af bygdernes behov for godstransport, således at sejladsen tilpasses varestrømmen og ikke omvendt.
- (iii) Egentlig rederidrift ved overtagelse af den nuværende flåde eller kontrahering af nye skibe mener vi ikke kan anbefales af følgende grunde:
- Selv med en betydelig investering på ca. DKK 23 mio. i den nuværende flåde må skibenes resterende levetid anses som værende meget begrænset.
 - Skibenes kapacitet til at imødekomme både nuværende og fremtidige behov vil fortsat være utilstrækkelig.
 - Kapitalbehov til investering i nye skibe er meget betydelig.
 - Omkostninger ved rederidrift af en flåde bestående af få og relativt små skibe er uforholdsmæssig store både hvad angår den løbende drift og vedligehold og nødvendig administration.
- Alene ressourcerkrav til varetagelse af certificering og tilpasning til stigende internationale lovkrav og konventioner er betragtelig.
- Krav til nyinvesteringer i kapacitetsapparatet i takt med at udviklingen i transportbehovet ændres.
 - Usikkerhed omkring skibenes residualværdi.
 - Skibene er bundet op i et transportsystem, som afskærer muligheden for gevinst ved salg i et gunstigt køb- og salgsmarked.
 - At eje kapacitetsapparatet er ikke i sig selv en betingelse for opretholdelse af forsyningsikkerheden.
- Også forsyninger af flydende brændstoffer i Grønland har i adskillige år været udført med indcharteret tonnage uden problemer for forsyningsikkerheden.

- Under driftsafbrydelser med egne skibe vil de fleste driftsomkostninger – undtaget bunkerforbrug – fortsat påløbe.

Dette er ikke tilfældet i et timecharter arrangement, hvor hyrebetalingen afbrydes i off-hire perioden.

- I et stærkt konkurrencepræget internationalt transportmarked med mange udbydere er kundernes krav til service og pris afgørende succesparametre hvor rederidrift er det forretningsmæssige kerneområde for virksomheden.

I distriktssejlad i Grønland, hvor rekvirenten selv er ejer af kapacitetsapparatet og samtidig skal opfylde egne krav til service og pris, er betydelige konkurrenceparametre ikke eksisterende.

- (iv) Som konklusion må det derfor anbefales, at bygdernes transportbehov uddelegeres til et rederi, som disponerer over det nødvendige kapacitetsapparat samtidig med, at KNI selv tilrettelægger og kontrollerer logistikken i godsbeholdningen til og fra bygderne under skyldig hensyn til øvrige brugere.

C. Driftsudgifter for den nuværende flåde

- (i) Som bilag III, vedlægges RAB's opgørelse over de samlede driftsudgifter og som bilag IV fordelingen pr. skib. De samlede driftsudgifter (Budget 2004) er sammensat af følgende poster:

	DKK 1.000
a) Skibsomkostninger	36.900
b) Fragtrelaterede omkostninger	252
c) Agentaftaler	12.000
d) Administrationsomkostninger	2.201
e) Serviceaftale RAL (Bilag V)	4.925
Ialt	56.278

Det forudsættes, at følgende omkostninger nævnt under punkt b) og c) (ialt 12.252) vil være uændrede i et fremtidigt koncept for godsbeholdning og derfor værende neutrale for analyseudredningen:

- b) Fragt relaterede omkostninger
hvoraf den største er claims (120)

252

c) Agentaftaler (12,000) bestående af:

(i) KNI Pilersuisoq

Agenthonorar samt stevedoring af bygdegods i bygderne

6.900

(ii) Royal Arctic Line

Agenthonorar samt stevedoring af bygdegods i byerne

3.600

(iii) GLV Narsarsuaq

Agenthonorar i Narsarsuaq og Kulusuk

250

(iv) Fåreholdere i Sydgrønland

Forsyning via charteraftale med underentreprenør i Qaqortoq

1.000

(v) Helgafelli

Samsejlad mellem RAL og RAB vedr. Uummannaq og Upernavik
Resterende driftsudgifter ialt

250

12.252

44.026

som desuden indeholder en udgiftspost vedr. M/S "Anders Olsen" (solgt 2003)

635

43.391

Hertil kommer de under punkt A. (i) anførte udgifter til reparation, nyanskaffelse og vedligehold for en 5-års levetidsforlængelse på DKK. 22,910 mio.

Vi har ikke kendskab til i hvilken takt disse udgifter kræves afholdt og har derfor allokeret 1/5 p.a. i denne analyseudredning.

Drift og ekstraordinære nyanskaffelser etc. ialt

4.582

47.973

Beløbet DKK 47,973 mio. omfatter servicering af østkysten med "Joahanna Kristina" i sommermånederne.

Idet der ikke har kunnet peges på en alternativ betjening af østkysten, foreslås det, at dette fortsat varetages af "Johanna Kristina" hvorefter skibet i vintermånederne, deltager i bygdebetjeningen på vestkysten.

Driftsudgifter for "Johanna Kristina" kan opgøres som følger:

a) Skibsomkostninger	3.908	
b) En femtedel af fællesomk.	348	
c) En femtedel af admin. omk. RAB	440	
d) En femtedel af serviceaftale med RAL	985	
e) En femtedel af nyanskaffelser etc.	542	
Ialt	6.223	
Halvdelen heraf allokeres til østkysten		3.112
Bygdeservicering vestkysten ialt		44.861

Svarende til DKK 15.156 pr. m³ og DKK 9,36 pr. m³ pr. dag.

D. Driftsudgifter i alternativt besejlingskoncept

- (i) Maersk Broker har over en længere periode haft kontakt til og ført en løbende dialog med det norske rederi Green Reefers.

På basis af oplyste godsmængder fordelt på de enkelte destinationer pr. måned har KNI beregnet kapacitetsbehov på Green Reefers tonnage. Disse beregninger vedlægges som bilag VI og viser følgende behov:

Region Syd:

1 skib i 9 måneder p.a.
Forsyningsfrekvens 13 dage

Region Midt:

1 skib i 12 måneder p.a.
Forsyningsfrekvens 15,7 dage

Region Nord:

1 skib i 8 måneder p.a.
Forsyningsfrekvens 16 dage

KNI har desuden beregnet, at med det tilbudte kapacitetsapparat vil man selv kunne servicere bygderne i Qaanaaq distriktet. Dette bør give anledning til overvejelser om i hvilket omfang, der er behov for at indchartre fremmed tonnage til forsyning af byerne Uummanaq, Upernavik og Qaanaaq gennem en samsejlingsaftale med KNI.

Baseret på rederiets rateindikationer (som er inklusive forsikring for sejlads på Grønland op til Upernavik) og opgivne bunkerforbrug er første års transportomkostninger for hver region beregnet som vist i bilag VII.

Resultatet for Green Reefers kan sammenfattes som følger:

Transportomkostninger første år for 3 skibe på timecharter	DKK 41.518.240
Driftsomkostninger "Johanna Kristina" for 6 måneders service på vestkysten	3.112.000
	44.630.240

svarende til DKK. 4846 pr. m³ og DKK 4,61 pr. m³ pr. dag.

som bilag VIII vedlægges specifikationer for de pågældende skibe fra Green Reefers, som alle er fryseskibe.

Ovenstående transportomkostninger er således stort set det samme som totale driftsudgifter beregnet for den eksisterende flåde på DKK 44.861.000 under afsnit C, men kapacitetsapparatet tredobles for de samme penge.

Det understreges, at Green Reefers rater er afgivet som en indikation, og rederiet har da også tilkendegivet, at man i realitetsforhandlinger er indstillet på et lavere rateniveau uden dog på nuværende tidspunkt at oplyse omfanget.

Vi kan naturligvis kun gætte på, hvilke ratereduktioner, som kan opnås gennem realitetsforhandlinger, men vi mener ikke, at en reduktion på DKK 2.000-3.000 pr. dag er urealistisk, hvilket svarer til en årlig besparelse på mellem DKK 1.740.000 og 2.610.000 i forhold til ovennævnte kalkuleberegninger.

- (ii) Rederiet er villig til at udfase de to største skibe ("Green Flake" bygget 1976 og "Green Arctic" bygget 1980) med nybygninger efter 3. respektivt 4. år, såfremt der kan opnås tilfredsstillende betingelser.
- (iii) Rederiet er desuden positiv for ansættelse af grønlandske søfolk. I skrivende stund har vi ikke oplysninger om forskel på grønlandske og udenlandske hyrebetingelser.

I den nuværende flåde beskæftiges følgende søfolk i højsæsonen (modsat lavsæson, hvor nogle af skibene er lagt op):

DIS - løn	Grønlandsk løn
2 skibsførere (udlånt af RAL)	7 skibsfører
2 overstyrmænd (udlånt af RAL)	
2 styrmænd	5 styrmænd
2 vedligeh.chefer (udlånt af RAL)	4 maskinister
2 maskinmestre	3 motormænd (på timeløn)
2 catering officerer	6 kokke (på timeløn)
2 stewardesser	
6 menige	15 menige
20 personer	40 personer

A-indkomst for de grønlandske søfolk i 2003 var DKK 15,3 mio. og A-skat DKK 3,7 mio.

- (iv) For bedst mulig udnyttelse af kapacitetsapparatet vil KNI benytte de eksisterende hovedlagre i Qaqortoq og Aasiaat.
- (v) Anvendelse af større skibe vil medføre flere pramlosninger. RAB oplyser, at man kun kan overdrage en pram til KNI, som derved får behov for to ekstra pramme. Prisen skønnes af RAB til ca. DKK 2,5 mio. pr. stk.
Nogle anløb om natten vil ikke kunne undgås, men det tilstræbes at begrænse disse og weekend anløb mest muligt.
- (vi) Foruden servicekontraktbidraget budgetterer RAB med øvrige indtægter for 2004 på DKK 5,7 mio.
Heraf forventer RAB at charter indtægter og sejlads for RAL på ialt DKK 1,7 mio. ikke vil nå samme størrelsesorden i KNI regi idet ca. 90% af disse indtægter stammer fra ydelser leveret til RAL.
- (vii) Der er endnu ikke taget stilling til, i hvilket omfang KNI vil have behov for serviceydelser fra RAL (fragtbreve, claimsbehandling).
- (viii) RAB's afviklingsomkostninger pr. 31. december 2004, 2005 og 2006 på henholdsvis DKK 13,8, 11,5 og 9,2 mio. vedlægges som bilag IX.

ANALYSERAPPORT

vedrørende

SAMORDNING AF BYGDEAKTIVITETERNE

i

GRØNLAND

4. Nuka A/S (Nuka)

A. Situationsbeskrivelse

(i) Nuka's idégrundlag bygger på, at grønlandske råvarer, som kan sælges til hjemmemarkedet eller til eksport med fortjeneste, kan indhandles og forarbejdes i Grønland. Desuden, at der fokuseres på de aktiviteter, der vurderes at have en kommerciel fremtid med henblik på at reducere det fremtidige behov for salg af serviceydelser til Grønlands Hjemmestyre.

(ii) Den samlede bevilling fra Grønlands Hjemmestyre for 2004 andrager DKK 60,7 mio.

Betalingen dækker desuden Nuka's udgifter til investeringer og renoveringer af selskabets anlægsaktiver.

Udskiftning af gamle freon-anlæg afholdes under Hjemmestyrets renoveringspulje.

(iii) Ifølge kontrakten gives Nuka mulighed for vederlagsfrit at overdrage et antal navngivne anlæg til lokale interesser.

Grønlands Hjemmestyre er desuden indforstået med, at anlæg, som ikke måtte blive overdraget lokalt kan nedlukkes, såfremt Nuka finder det driftsøkonomisk mest hensigtsmæssigt.

(iv) Nuka A/S har med Royal Greenland A/S indgået aftale vedrørende konkurrencebegrænsning de to selskaber imellem.

Som bilag I vedlægges notat fra advokatfirmaet Wilhelm Malling & Co. dateret 27. september 2002 vedrørende fortolkning af aftalen.

B. Nuka i et bygdesamordnings perspektiv

- (i) Overordnet vurderer KNI følgende fordele ved at Nuka bliver en del af KNI-koncernen:
- a) Forøget finansiel styrke som kan medvirke dels til en nødvendig opretning af vedligeholdelses- / nyinvesteringsefterslæb, som Nuka måtte have på produktionsanlæggene og dels til en øget uddannelsesmæssig indsats.
 - b) Nuka's spredte aktiviteter på kysten vil kunne drage fordel af en tilknytning til KNI's landsdækkende routernet indenfor IT.
 - c) Synergieffekter ved at KNI kan varetage opgaver som løn og regnskab.
 - d) Som detailhandelskæde kan KNI direkte rådgive Nuka om produkttilpasninger til efterspørgslen.
 - e) Flytning af dele af Nuka til Maniitsoq skaber mulighed for
 - at Nuka kan anvende KNI's ledige lokaler og frysehus i byen.
 - at Nuka åbner op for indhandling af stenbiderrogn i Maniitsoq.
 - at Nuka etablerer et samarbejde med fiskeriindustriskolen (ATI) om produktudvikling.
 - f) Forudsat KNI overtager godstransporten, kan Nuka's behov bedre prioriteres, når logistikken tilrettelægges under samme koncern.
- (ii) Nuka og KNI har gennemgået og analyseret samtlige områder, hvor synergieffekter kan identificeres ved KNI's overtagelse af Nuka.

Disse områder kan sammenfattes som følger:

• Personalereduktion

a) På hovedkontoret i Nuuk:

Lønafdeling	2 stillinger
Regnskabsafdeling	3 stillinger
Personale, uddannelse og sekretær	1 stilling
IT	Ingen
Drift, produktionsplanlægning, lagerstyring m.v.	Ingen
Logistik	1 stilling
Salg, hjemmemarked og eksport	<u>Ingen</u>
Ialt	<u>7 stillinger</u>

Som anslås at modsvare	DKK 2,1 mio.
Dertil kommer tilpasning af direktion og bestyrelse	<u>DKK 0,6 mio.</u>
Besparelse ialt	<u>DKK 2,7 mio.</u>

Bilag II beskriver for hvert funktionsområde, hvorledes personalereduktionen kan implementeres.

b) På bygdeanlæggene:

Bilag III viser KNI's/Nuka's opgørelse over personaleeffekten på bygdeanlæggene.

Bilag IV er Nuka's stillingsbeskrivelse for anlægsleder.

På basis af opgørelsen har revisionsfirmaet Deloitte foretaget en beregning af den forventede besparelse i procent af Nuka's lønsum. – Bilag V.

Denne beregning har efter drøftelser med KNI foranlediget en nedjustering af besparelsen i 9 bygder (Bilag VI og VII) således, at de samlede besparelser på bygdeanlæggene nu beregnes til DKK 4.250.000.

Den totale personalebesparelse for Nuuk og bygdeanlæggene er herefter DKK. 6.950.000 i forhold til lønudgifterne i 2003.

Det er Deloitte's vurdering, at besparelserne i bygderne på timelønsområdet bør gøres til genstand for en dyberegående driftsanalyse, for at det er muligt at konkludere, om besparelsen på DKK 4.250.000 vil kunne realiseres fuldt ud.

(iii) Øvrige synergieffekter, som ikke er prissat, fremgår af bilag (II), hvoraf blot følgende skal yderligere uddybes:

- Koordinering af fryse- og kølekapacitet
KNI har ledig frysekapacitet i primært Maniitsoq (336m²) og Aasiaat.
I Kangerlussuaq har KNI lejet sig ind hos Nuka.
- Koordinering af rullende materiel
I flere mindre bygder findes rullende materiel (trucks, etc.) hos både KNI og Nuka. Det samlede behov svarer kun til et motorredskab, hvorved fremtidige investeringer kan udskydes/begrænses.

- Kvalitetskontrol
Nuka har ikke kvalitetskontrorfunktion i Aalborg. KNI's tilstedeværelse i Aalborg vil være i stand til at varetage denne funktion til marginale omkostninger.
- Køle- /frysemontør
KNI har årligt besøg af en køle- /frysemontør fra Danmark, hvis arbejde kan koordineres med Nuka's behov for eftersyn af deres anlæg.
Koordinering af de decentrale vedligeholdelsesmestre, som KNI allerede i dag har ansat, og som kommer til bygder for vedligeholdelse og køle-/fryse-/tekniske anlæg.
- Fælles indkøb
En mindre besparelse forventes ved fælles indkøb af kontorartikler etc.

(iv) Omkostninger ved flytning til Maniitsoq/Sisimiut

Disse er af KNI beregnet til :

- a) Indretning af kontorlokaler
(det forudsættes, at Nuka medbringer eget inventar)
 - b) Personale
 - c) Inventar, firmabiler og diverse
 - d) Dertil kommer renovering af frysehuset i Maniitsoq
- Ialt

DKK mio.
1.00
0.70
0.20
1.90
0.25
2.15

(iv) Konkurrenceaftale med Royal Greenland A/S

Nuka finder denne aftale stærkt begrænsende for virksomhedens udviklingsmuligheder og ser den gerne ophævet eller modereret.

(vi) Negativ effekt:

Nedlæggelse af 7 funktionærstillinger. Reduktion i timelønnet arbejde i bygderne svarende til ca. DKK 4,3 mio. eller ca. 23 fuldtidsstillinger.

ANALYSERAPPORT

vedrørende

SAMORDNING AF BYGDEAKTIVITETERNE

i

GRØNLAND

5. Arctic Umiag Line A/S (AUL)

A. Situationsbeskrivelse

- (i) Den samlede bevilling fra Grønlands Hjemmestyre andrager for 2004 DKK 65,6 mio.

Ifølge AUL skønnes fordelingen af være DKK. 51,6 mio. til den interregionale trafik, og det er samtidig oplyst, at Hjemmestyret får DKK 1,6 mio. tilbage som overskudsandel i den interregionale trafik, hvorfor den egentlige bevilling er på DKK. 50,0 mio. fra denne del af aktiviteterne.

Den resterende del af bevillingen på DKK 14,0 mio. relateres således til den regionale trafik.

Fordelingen af den samlede bevilling er ifølge AUL ikke baseret på nogle egentlige nøgletal, men er sket på baggrund af de konkrete fartøjsbudgetter.

AUL's budgetter for 2004 for egne regionsfartøjer er negativt med DKK 9,5 mio. (Bilag I) som følger:

	DKK mio.
Aviaq Ittuk	- 2,31
Aleqa Ittuk	- 1,31
Najaaraq Ittuk	- 4,25
Nukaaraq Ittuk	- 1,58
Ialt	- 9,45

Derudover har AUL omkostninger til private operatører ved charter af fremmede fartøjer på DKK 1,5-2,0 mio. årligt fordelt på 5-6 kontrakter, således at det samlede tilskudsbehov til direkte drift af regionsfartøjer kan opgøres til ca. DKK 11 mio. (Jævnfør foranstående vedrørende regionaltrafikkens andel på DKK 14 mio. af den samlede bevilling).

- (ii) Rederiet disponerer kun over ét fartøj til decideret bygdetrafik, nemlig "Nukaaraq Ittuk".

De øvrige regionsfartøjer varetager som supplement til de interregionale fartøjer primært trafikken mellem byerne i henholdsvis Sydgrønland og Diskoregionen. Egentlig bygdebesejling med disse fartøjer er ifølge AUL af sekundær betydning både i henseende til tid og passagervolumen, og besejlingen med disse skibe varierer over året nøje afbalanceret med indsatsen af interregional kapacitet mellem byerne i regionen.

Passagerbesejling i Grønland og afvikling af rederiets ruteprogram udføres således i dag ved en krydsudnyttelse af kystskibene og regionskibene i både den kystlange og i den regionale by/by trafik og by/bygd trafik.

- (iii) Passagemængden i regionstrafikken i Sydgrønland har i servicekontraktperioden varieret mellem 15-20.000 pax pr. år. Trafikmængden har dog gennem de seneste år udvist en sivende tendens.

I Diskoregionen varierer passagervolumen fra 8-12.000 pax p.a.

Ca. 50% af rederiets passagertrafik afvikles i perioden primo juni til ultimo august.

- (iv) Der er ikke tilknyttet tjenestemænd til rederiets regionskibe, og et fravalg af regionaltrafikken forventer AUL vil næppe have skattemæssige konsekvenser.
- (v) Et bortfald af bygdetrafikken skønnes af AUL at indebære en overheadbesparelse på lidt under DKK 1 mio.
- (v) AUL vurderer, at behovet for opretholdelse af en selvstændig filialstruktur er stærkt aftagende som følge af, at rederiet har udviklet et internetbaseret bookingsystem for billetter.

B. AUL i et bygdesamordnings perspektiv

(i) Som beskrevet af AUL er den regionale og interregionale passagertrafik integreret i betydeligt omfang med henblik på, at kapacitetsapparatet optimeres bedst muligt specielt i tre måneder om året, hvor 50% af passagertrafikken skal afvikles.

(ii) Det eneste fartøj, som er dedikeret til bygdetrafik, er "Nukaaraq Ittuk".

Fartøjet svarer driftsmæssigt til KNI's eksisterende friskvarebåde, og en overdragelse til KNI af "Nukaaraq Ittuk" mener AUL, kunne indebære en aflastning for dem og medføre logistiske fordele.

(iii) I en vurdering af det foregående samt baseret på anvisning og anbefaling fra fællesmøde mellem KNI og AUL om samarbejdsmuligheder, må det derfor konkluderes:

- at etablere to selvstændige passagerrederier til betjening af et regionalt henholdsvis et interregionalt rutenet må anses for både uhensigtsmæssigt og uøkonomisk. Samtidig vil en sådan konstruktion vanskeliggøre en fleksibel kapacitetsudnyttelse.
- at transitpassagerer fra byggerne er stærkt afhængige af en koordinering mellem det regionale og interregionale trafiksystem og tilhørende sejlplaner. I modsat fald vil dette blive opfattet som en serviceforringelse.
- at overdragelse af "Nukaaraq Ittuk" til KNI giver AUL visse logistiske fordele og en mulighed for at simplificere deres organisation.

AUL vil således ikke længere skulle udføre trafik med egne fartøjer i Diskobugten udover den kystlange trafik med deres kystpassagerskibe.

- at "Nukaaraq Ittuk" udenfor højsæsonen kan assistere – omend i meget begrænset omfang – med leverancer af mindre mængder friskvarer, hvor dette kan indpasses i sejlplanerne.
- at et budgetteret negativt driftsresultat (for 2004 på DKK 1,6 mio.) for "Nukaaraq Ittuk" skønnes at være uændret i KNI regi.
- at AUL ved at overføre "Nukaaraq Ittuk" til KNI påregner at kunne reducere overheadomkostningerne med 1-2 mand svarende til DKK 300-500.000 p.a.

Operationen i bygderne omkring Kangaatsiaq og Aasiaat kan foretages af KNI's lokale organisation i Aasiaat, som også skal operere friskvarebådene i området. Der vil således ifølge KNI ikke påløbe en ekstra overheadomkostning ved at operere fartøjet decentralt.

- at det mellem KNI og AUL er aftalt, at der i løbet af efteråret etableres et on-line booking system til skibspassagertrafikken i bygderne Kangaatsiaq, Kangaamiut, Qeqertarsuatsiat, Arsuk og Alluitsup Paa.

Det forventes at betyde en væsentlig serviceforbedring for lokalbefolkningen, uden yderligere omkostninger for nogen af selskaberne.

ANALYSERAPPORT

vedrørende

SAMORDNING AF BYGDEAKTIVITETERNE

i

GRØNLAND

6. KNI A/S

A. Situationsbeskrivelse

- (i) KNI er langt den største bruger af transportservice til bygderne og sammen med Nuka's godsmængder den helt dominerende kunde i distriktssejladsen.
- (ii) KNI finder det helt afgørende, at sejladsen tilrettelægges, så den er tilpasset varestrømmen og ikke omvendt.
- (iii) Det nuværende koncept i distriktssejladsen løser ifølge KNI ikke behovet for friskvarer til bygderne. KNI har derfor måtte indsætte 3 hurtiggående friskvarebåde med en anløbsfrekvens på 1-2 gange om ugen for at imødekomme dette behov.

En større friskvarebåd fra Canada med en godskapacitet på 8 tons sættes i drift sidst på året. Fartøjet er desuden indrettet til passagertransport for op til 12 personer.

Friskvarebådene medtager desuden post til almindelig skibsfragtrater.

- (iv) KNI's behov for forsyning med dagligvarer med længere holdbarhed og non-food varer kræver ikke hyppigere anløb.
- (v) Udsejling af indhandlede fiskeprodukter er sæsonafhængig og kræver fleksibilitet ved tilrettelæggelse af sejlplaner.

B. KNI i et bygdesamordnings perspektiv vedrørende distriktssejladsen

(i) Der henvises til afsnit 3 vedrørende RAB.

Det foreslås:

a) at KNI overtager distriktsbesejlingen gennem en charteraftale med udenlandsk rederi, som disponerer over egnet tonnage.

For at opnå optimalt økonomisk resultat anbefales det, at aftalen indgås for et længere åremål f. eks. 5-7 år.

b) at betjening af bygderne i Østgrønland foreløbig udføres som hidtil af "Johanna Kristina", som i vintermånederne overflyttes til vestkysten.

Der bør dog arbejdes på en alternativ og mere økonomisk løsning for den fremtidige servicering af bygderne på østkysten af hensyn til driftsomkostningerne og skibets alder.

c) at KNI's friskvarebåde, som foreslået, medtager fisk fra mindre indhandlingssteder for konsolidering i bygder med større mængder. Dette vil smidiggøre og frigøre kapacitet på de store skibe til lastning af større mængder på færre pladser.

d) at ledelse og ansvar for al godstransport til og fra bygderne således overdrages til KNI, som dermed selv tilrettelægger og kontrollerer den samlede logistik for at imødekomme bygdernes servicebehov indenfor vedtagne økonomiske rammer.

C. KNI i et bygdesamordnings perspektiv vedrørende Nuka A/S

(ii) Der henvises til afsnit 4 vedrørende Nuka.

Ved en overtagelse af Nuka foreslås det

a) at administrationen i Nuuk flyttes til Maniitsoq/Sisimiut

b) at personalebehov justeres som foreslået

c) at der sker en koordinering af anvendelsen af fælles køle-/frysekapacitet

d) at koordinering af fælles aktivitetsområder implementeres til realisering af synergieffekt.

D. KNI i et bygdesamordnings perspektiv vedrørende Arctic Umiag Line A/S

Der henvises til afsnit 5 vedrørende AUL.

På baggrund af en betydelig integreret regional og interregional passagertrafik, som beskrevet, og 50% afvikling heraf over 3 måneder om året, finder KNI ikke, at man kan håndtere bygdernes samlede passagerbehov.

Det foreslås derfor

- a) at KNI overtager driften af "Nukaaraq Ittuk", hvorved KNI kan håndtere passagerbehovet i Kangaatsiaq kommune og delvist i Disko.
- b) at sejlplaner for "Nukaaraq Ittuk" koordineres med AUL's ruteplaner for den kystlange trafik.
- c) at KNI's friskvarebåde assisterer i bygdernes passagertrafik, når dette er muligt.
- d) at det planlagte on-line booking system mellem KNI og AUL implementeres.