

Departementet for Boliger, Infrastruktur og
Trafik

**Undersøgelse af
mulighederne for alternativ
godsforstyrning af
Østgrønland**

Dokumentationsrapport

September 2011

COWI

COWI A/S

Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

Telefon 45 97 22 11
Telefax 45 97 22 12
www.cowi.dk

Departementet for Boliger, Infrastruktur og
Trafik

Undersøgelse af mulighederne for alternativ godsforsyning af Østgrønland

Dokumentationsrapport

September 2011

Projektnr. P-075369-a-1
Dokumentnr. 1
Version 7
Udgivelsesdato 23-09-2011

Udarbejdet MPN, JNO
Kontrolleret UKJ, SBD
Godkendt JNO

Indholdsfortegnelse

Sammenfatning	3
1 Indledning	11
1.1 Baggrund	11
1.2 Formål	12
1.3 Indhold	12
2 Tilgang og metode	13
2.1 Analysens rammer	13
2.2 Tilgang og arbejdsproces	14
3 Godsforstyrning af Østgrønland	16
3.1 Situationen i dag	16
3.2 Udviklingen i forstyrningen over tid	23
3.3 Koncessionen med RAL	24
3.4 Økonomiske forhold angående godsforstyrningen af Østgrønland	28
4 Udfordringer, hensyn og ønsker	34
4.1 Udfordringer og hensyn	34
4.2 Interessenternes præferencer og ønsker	40
4.3 Vestnordisk Råds opfordring og Islands interesser	48
5 Alternative og supplerende forstyrningsmuligheder	50
5.1 Muligheder og idéer	50
5.2 Screening og analyse af forstyrningsmuligheder	55
6 Konklusion og anbefalinger	69
6.1 Overordnede anbefalinger	69
6.2 Specifikke anbefalinger	71

Undersøgelse af mulighederne for alternativ godsforstyrning af Østgrønland

2

Litteratur og referencer

75

Bilagsfortegnelse

Bilag 1 Interviewede interessenter

Bilag 2 Historisk anløbsoversigt

Bilag 3 Historisk issituation ved Tasilaq

Bilag 4 Islandske interessenters ønsker

Sammenfatning

Indledning

I efteråret 2010 opfordrede Vestnordisk Råd den grønlandske regering Naalakkersuisut til at iværksætte en undersøgelse af mulighederne for et andet forsyningsmønster af Østgrønland. Rådet ønskede bl.a. en undersøgelse af, om det kan være fordelagtigt, hvis dele af godsforstyrningen af Østkysten sker via Island. På denne baggrund besluttede Naalakkersuisut at iværksætte en undersøgelse af perspektiverne i et andet forsyningsmønster af Østgrønland. Kravet om en undersøgelse var dog også begrundet i et ønske om forbedringer på en bredere front f.eks. i form af større fleksibilitet i forstyrningen og udvidelse af forstyrningsperioden.

Formål

Det overordnede formål med undersøgelsen er at kortlægge og belyse alternative muligheder for godsforstyrning af Østgrønland samt at afdække befolkningens ønsker og præferencer i forhold til forstyrningen.

Der har været fokus på at afdække mulighederne for at øge samhandelen og samarbejdet med Island i tråd med Vestnordisk Råds opfordring. Men samtidig er løsninger og tiltag, som involverer øget samarbejde med Island, belyst, ud fra hvilke fordele og ulemper dette vil have for Grønland. Der har med andre ord været fokus på at afdække potentialer ud fra et grønlandsk perspektiv.

Der har også været fokus på at undersøge og afdække muligheder, som ligger i tråd med den østgrønlandske befolknings ønsker og præferencer. En væsentlig del af analysen har derfor bestået i at afdække ønskerne gennem interview og dialog med interessenter. Interviewene har desuden haft til formål at indsamle viden om mulighederne for alternative og supplerende forstyrningsmuligheder.

Om godsforstyrningen i dag

De to byer på Østkysten, Tasiilaq og Ittoqqortoormiit, ligger isoleret og langt fra resten af landets byer. Der bor i dag ca. 3.000 i Tasiilaq, inkl. de omkringliggende bygder, og ca. 500 i Ittoqqortoormiit.

Forstyrningen af Østkysten sker i dag fortrinsvis med skib. Men på grund af perioder med storsis er Østkysten kun tilgængelig fra havet en begrænset del af året. Der anløber typisk kun skibe i 5 måneder om året ved Tasiilaq og 2 mæ-

der om året ved Ittoqqortoormiit. Som en konsekvens heraf udgør fly- og helikoptertransport også en vigtig del af den samlede forstyrning af Østkysten.

Skibene til Tasiilaq kommer direkte fra Aalborg og sejler videre til Vestkysten efter anløb af Tasiilaq. Skibene til Ittoqqortoormiit kommer typisk fra Narsaq, hvor godset fra Danmark omlastes¹. I 2011 er der planlagt i alt 10 anløb af Tasiilaq, mens der er planlagt 2 anløb af Ittoqqortoormiit.

Mængder

I 2010 blev der sejlet ca. 16.000 m³ gods til Østkysten. Godsmængden fra Østkysten til Danmark eller andre steder i landet var godt 2.500 m³. Til sammenligning udgjorde den samlede godsmængde med skibe i 2010 ca. 840.000 m³, heraf ca. 400.000 m³ til Grønland, ca. 310.000 m³ fra Grønland og ca. 130.000 m³ internt i Grønland. Pilersuisoq A/S er klart den største modtager af gods på Østkysten (andel på ca. 50 % af den totale godsmængde). De øvrige større modtagere er de lokale entreprenører og handlende. Det er kun en meget beskedent godsmængde, som transporteres med skib fra Island til Østkysten (under 50 m³ per år, som kommer fra Reykjavik til Østkysten).

En begrænset godsmængde transporteres i dag med fly til Østkysten. Det drejer sig primært om friske fødevarer i form af frugt og grønt samt mejerivarer, der fragtes fra Island. I 2010 blev der transporteret ca. 75 ton² gods fra Island til Østkysten med fly - hertil kommer gods fra Vestkysten til Østkysten. Mængden af varer med fly er størst i den periode, hvor skibe ikke anløber byerne. Flytransporten står blot for ca. 1,5 % af den samlede godstransport til Østkysten, mens skibstransport står for den resterende del. Dette skal ses i lyset af den store prisforskel mellem skibs- og lufttransport. Forbrugerprisen for luftfragt til Tasiilaq er således ca. 10 gange højere end prisen for at få godset transporteret med skib.

Den samlede godsmængde fra Island til Østkysten udgør kun godt 1 % af alle varer. Den nuværende samhandel mellem Østkysten og Island er således meget beskedent.

Udfordringer og hensyn

Godsforstyrning af Østkysten rummer en række udfordringer. For det første er der særlige udfordringer i forhold til sejlads til Østkysten pga. storisen i området. Men der er også udfordringer i forhold til økonomi og forstyrningssikkerhed, ligesom der er sociale og sundhedsmæssige hensyn.

Storis

Omkring Tasiilaq er der stori store dele af året (typisk november/december til juli/august). Men der er store årstidsvariationer i hvornår isen omslutter området omkring byen. Der er derfor variationer i den periode, hvor anløb af havnen er mulig. Der gør planlægning af forstyrningen udfordrende, særligt fordi sejl-

¹ I år har RAL i løbet af året ændret i sejlplanen, så det ene anløb til Ittoqqortoormiit sker direkte fra Aalborg via Tasiilaq.

² Godsmængder med skib opgøres og angives traditionelt i forhold til volumen (m³), mens gods med fly traditionelt angives i forhold til vægt (ton).

planer laves og godkendes ved årets begyndelse inden issituationen i området kendes. De seneste år har første anløb af Tasiilaq været i midten/slutningen af juni og sidste skib i slutningen af oktober.

Forsyningssikkerhed Sikkerhed for godsforstyrningen er helt centralt. Det er således helt afgørende, at der ikke opstår situationer, hvor Østgrønland (eller andre dele af landet) står uden forstyrninger.

Koncessionen med RAL Royal Arctic Line (RAL) har eneret (gennem en koncession) på sejlads til Grønland. Koncessionen indeholder et krav til RAL om at sikre forstyrningen af landets byer, idet det i aftalen bl.a. hedder, at "*indehaveren er berettiget og forpligtet til at opretholde regelmæssig rutesejlads med containerdrift mellem de nævnte destinationer ved besejling med passende regularitet og frekvenser og med egnet, tilstrækkelig tonnage til forekommende godsarter*". Koncessionen skal bl.a. ses i lyset af hensynet til forstyrningssikkerhed.

Da koncessionen er tildelt som en eneret til sejlads for RAL, medfører den en række begrænsninger i forhold til hvilke transportopgaver, andre rederier og skibe kan udføre. Inden for rammerne af den gældende koncession er det dog muligt at få leverancer fra andre rederier og skibe end RALs. Dette kræver imidlertid RALs mellemkomst eksempelvis gennem samarbejde med andre rederier. Faktisk pålægger koncessionen RAL at samarbejde med andre selskaber for at sikre en effektiv udførelse af transporten. I pkt. 5 i aftalen hedder det således, at: "*Indehaveren [RAL] skal i fornødent omfang samarbejde med selskaber, som driver anden fragtbesejling på Grønland, med det formål at tilgodese hensynet til en hensigtsmæssig udførelse af den samlede transport...*".

Transportkommissionen har i deres nyligt udsendte betænkning fundet, at der ikke er grundlag for væsentlige ændringer i Selvstyrets koncessionsaftale med RAL. Transportkommissionen finder således ikke, at der er samfundsøkonomisk grundlag for flere aktører og fremhæver vigtigheden af at forstyrningssikkerheden sikres. Med udgangspunkt i Transportkommissionens anbefaling er der ikke grundlag for at implementere alternative løsninger for godsforstyrning af Østkysten, som helt ophæver eller i væsentlig grad fjerner grundlaget for koncessionen.

Ønsker og prioriteter

Befolkningens præferencer Befolkningens præferencer og ønsker er afdækket gennem interview med en række forskellige interessenter.

De forhold som prioriteres højest af interessenterne er *forsyningssikkerhed og så lang en periode med forstyrning med skib som muligt*. Det samme gør *undgåelse af anløb med forbehold og undgåelse af anløb som annonceres med kort varsel*. Omvendt prioriteres hensyn til *frekvens, pris og varer fra Island* lavt relativt til de andre hensyn.

Islandske ønsker De islandske rederier er interesserede i fragten mellem Danmark og Island (for gods som skal videre til Grønland), men giver samtidig udtryk for, at de ikke

anser dette for realistisk pga. RALs enekoncession. Samtidig synes de islandske rederier ikke at være specielt interesseret i sejlads fra Island til Østgrønland, hvilket bl.a. skyldes, at man ikke har egnede skibe og at mængderne er meget begrænsede.

De islandske leverandører udviste umiddelbart interesse for afsætning af deres varer til Østgrønland (og resten af landet). Det følger naturligt af, at afsætning af varer til Østgrønland kan øge deres marked og dermed potentielt deres indtjening. Interviewene pegede dog på, at der er blandede holdninger til ønsket om øget samhandel med Østgrønland blandt de islandske grossister. De fleste tilkendegav, at de helt overordnet altid er klar til at reagere, hvis der opstår en ny mulighed. Men samtidig anførte de, at der skal være tale om et stabilt marked af en vis størrelse. Grossisterne peger i den forbindelse på en række barrierer og overordnet synes grossister ikke at være særlig interesserede eller optimistiske i forhold til mulighederne for (mere) salg til Østgrønland.

Alternative forsyningsmuligheder - screening og analyse

I den offentlige debat og gennem interviewene med de forskellige interessenter er der frembragt en række idéer til ændringer og justeringer i forsyningsmønstret, som vil kunne forbedre forsyningen. Forslagene spænder vidt: Fra alternative måder at forcere storisen på over ændringer i logistikken til opbygning af ny infrastruktur. Forslagene er typisk begrundet med forskellige umiddelbare fordele, men er ofte fremlagt uden det fulde billede af de praktiske eller tekniske muligheder og/eller indsigt i de økonomiske og afledte konsekvenser.

Mulighedernes potentiale er i første omgang screenet ud fra følgende kriterier:

- Praktisk realiserbarhed
- Økonomi
- Forsyningsikkerhed
- Match med interessenternes ønsker

Temaer for forslag

Forslag, som er vurderet at være problematiske i forhold til et eller flere af ovenstående kriterier, er screenet bort i forhold til yderligere analyse. De resterende forslag er kategoriseret og analyseret i forhold til følgende temaer:

- Bedre muligheder for varer fra Island
- Anvendelse af skibe fra andre rederier
- Bedre muligheder for fragt med fly
- Ændret logistik omkring anløb af RALs skibe
- Bedre planlægning

På baggrund af analysen af de enkelte muligheder under de forskellige temaer er der opstillet en række anbefalinger i forhold alternative og supplerende muligheder for forsyning af Østkysten.

Den overordnede forsyningsstruktur bør bestå	<p>Anbefalinger</p> <p>Der er i denne undersøgelse ikke fundet grundlag for radikale ændringer i forhold til den nuværende forsyningsstruktur.</p> <p>Den primære forsyning bør fortsat ske med RALs skibe under den eksisterende koncession. Forsyningen via skib skal suppleres med forsyninger via fly - særligt i de perioder, hvor sejlads ikke er mulig.</p>
Island som basishavn	<p>Vestnordisk Råd ser gerne en generel styrkelse af infrastrukturen indenfor fly- og skibstrafikken i Vestnorden (Færøerne, Grønland og Island) og en forøgelse af samarbejdet mellem landene indenfor transport af gods og passagerer i regionen. Interviewene med grønlandske og islandske interessenter peger på, at der er begrænset interesse for udvidet samarbejde mellem Island og Grønland blandt de kommercielle aktører. Bedre relationer mellem Island og Grønland gennem mere samhandel er således et politisk ønske og i mindre grad et ønske som befolkningen og erhvervslivet på Østkysten og i Island efterspørger.</p> <p>Der er ikke grundlag for at flytte basishavnen fra Aalborg til Island. Det er i dag kun meget få varer, som kommer fra Island til Østkysten og der er ikke umiddelbart noget som tyder på, at denne situation vil ændre sig. Befolkningen og erhvervslivet på Østkysten giver således udtryk for, at de fortsat ønsker varer fra Danmark.</p>
Reykjavik som transithavn	<p>Der er heller ikke fundet grundlag for at opbygge en betjening af Østkysten med islandske skibe, som transporterer godset fra Reykjavik, således at Reykjavik fungerer som transithavn for gods, der ankommer med RALs skibe fra Aalborg. For det første vurderes anvendelse af Reykjavik som transithavn at ville fordyre transporten, bl.a. fordi det vil kræve en ekstra omlastning af godset. For det andet vil godset blive forsinket ved omlastningen. For det tredje er det i dag kun ganske lidt gods fra Island til Østkysten og der er ikke udsigt til at dette billede vil ændre sig markant, selvom Reykjavik blev transithavn.</p> <p>Selvom det anbefales at fastholde den nuværende overordnede forsyningsstruktur, er der afdækket en række forhold, som kan søges forbedret, så forsyningen i højere grad tilfredsstillende befolkningens ønsker.</p>
Øget samarbejde med andre rederier	<p>Det anbefales, at RAL udviser mere fleksibilitet og handler mere offensivt i forhold til de muligheder, der opstår og i forhold til at tilfredsstille Østkystens befolknings ønsker. Dette kan ske ved at samarbejde med islandske rederier, således at der i forhold til Østkysten kan anvendes skibe, som alligevel er i området/skal til området. Dog bør det nævnes, at de islandske rederier ikke synes at være specielt interesseret i sejlads fra Island til Østgrønland, hvilket bl.a. skyldes at man ikke har egnede skibe og at mængderne er meget begrænsede.</p> <p>Et samarbejde f.eks. med lokale islandske rederier vil imidlertid kunne supplere den basale godsforstyrningsstruktur og det vil kunne give en samlet besparelse og øget fleksibilitet i udførelsen af transporten. Dog vil det kun vil være få transportopgaver, som vil kunne løses på denne måde, fordi den basale forstyrningsstruktur med forstyrning via Aalborg ikke skal ændres.</p>

Det bør bemærkes, at denne form for samarbejde ikke alene ligger inden for rammerne af koncessionen. Faktisk opfordrer koncessionen RAL til at samarbejde med andre selskaber "*med det formål at tilgodese hensynet til en hensigtsmæssig udførelse af den samlede transport*".

Mindre tiltag til forbedring af luftfartsområdet

Det anbefales, at der gennemføres en række **mindre tiltag til forbedring af luftfartsområdet**.

Fly- og helikoptertransport er kostbart men til gengæld meget fleksibelt og muligt hele året. Da omkostningerne ved øget anvendelse af lufttransport er meget betydelige (mere end 10 gange så dyrt som søtransport) kan det ikke anbefales at øge brugen af lufttransport på bekostning af søtransport generelt set. Flytransport bør fortsat primært anvendes i perioden, hvor skibsforsyning ikke er mulig, og det bør primært være fødevarer med begrænset holdbarhed, som transporteres med fly. Det er imidlertid mindre tiltag, som kan iværksættes for at forbedre luftfartsområdet uden store meromkostninger. Det drejer sig om:

- **differentiering af tilskuddet til beflyvning af Østkysten mellem vinter og sommer.** Hvis tilskuddet øges om vinteren, når der ikke sejler skibe, vil muligheden for fragt med fly blive forbedret og bl.a. friske fødevarer om vinteren vil blive billigere for befolkningen. Afskaffelse af tilskud om sommeren vil ikke påvirke priserne på samme måde, da de fleste varer transporteres med skib i den periode (og fordi udbuddet af fly er større om sommeren). En differentiering af tilskuddet vil kræve ændring af den model, der i dag anvendes i servicekontrakterne. En enkel måde kunne være at differentiere den fastlagte pris på gods mellem vinter og sommer. En ændring af modellen af hensyn til gods skal tænkes sammen med tilskudsmodellen for passagerer. Her kan andre hensyn trække i retning af en anden tilskudsmodel.
- **bedre koordinering og samarbejde mellem Air Greenland og Air Iceland,** som står for hhv. helikopter- og flytransporten i områderne på Østkysten. Gælder særligt i forhold til Tasiilaq, hvor målet er at sikre at gods til Tasiilaq ikke strander i Kulusuk.
- **bedre opbevaringsfaciliteter i Kulusuk.** Varer som kommer med fly i Island og skal videre til Tasiilaq har laveste prioritet i forhold til passagerer. Derfor skal godset ofte være i Kulusuk i en eller flere dage. Bedre opbevaringsfaciliteter i Kulusuk vil kunne reducere problemerne i forhold til ferskvarer, som ikke kan tåle at stå ubeskyttet i frost.

Hertil kommer en mulighed med anlæggelse af **nye lufthavne i byerne**. Lufthavnene vil på længere sigt kunne medvirke til at omkostningerne til lufttransport reduceres.

Afskaffelse af anløb med forbehold

Det anbefales, at **RAL afskaffer anløb med forbehold**. Ved anløb med forbehold gælder det, at RAL forbeholder sig ret til at opløse gods i anden havn for godsejers regning og risiko. De lokale erhvervsdrivende på Østkysten finder disse anløb problematiske og er tilbageholdende med at anvende dem.

Det vil være forbundet med omkostninger at afskaffe anløb med forbehold - enten ved at RAL må udskyde planlagte første anløb (og fremskyde sidste anløb) eller ved at der skal ydes erstatninger til kunder, som har tab hvis anløb aflyses eller forsinkes. En erstatning vil dog ikke kunne kompensere i forhold til evt. svigt i forsyningssikkerheden.

Udvidelse af forsyningstvindue

Det anbefales, at der anvendes **flere ressourcer på at få så tidlige og så sene anløb som muligt**. De lokale erhvervsdrivende på Østkysten har et udbredt ønske om at få så bredt et forsyningstvindue med skib som muligt.

Udfordringerne i forhold til storiis gør det vanskeligt at imødekomme befolkningens ønsker. Jo tidligere anløb som planlægges, jo større er risikoen for en aflysning på grund af storiis. Der er således tale om et klassisk planlægningsdilemma, hvor der er en risiko for utilfredshed hos kunderne uanset plan.

Men da et bredt forsyningstvindue tillægges en meget høj prioritet blandt interessenterne, bør der afsættes flere ressourcer på en afvikling med tidlige og sene anløb. Dette kan i praksis gøres ved, at RAL reserverer et skib til forsyning i en længere periode for at have tid til en evt. forsinkelse pga. storiis. Dette vil lægge beslag på kostbar kapacitet og dermed være ressourcekrævende. Ved sejlads i meget storiis må der desuden forventes større udgifter til drift (bunker) og til vedligeholdelse af skibet, som slides ekstra ved sejlads i isen.

Reduktion af frekvensen til Tasiilaq

Det anbefales at **frekvensen til Tasiilaq reduceres**. Flere interessenter på Østkysten peger på, at de godt kan undvære nogle af de anløb, de har i dag (mod forbedringer på andre områder).

Tasiilaq anløbes ca. 8-10 gange om året. Der vil ikke være problemer i forhold til kapaciteten på skibene ved at reducere antallet af anløb til 4-7 om året. Dette vil isoleret set kunne realisere en besparelse for RAL på op til 1 mio. kr. om året. De ekstra ressourcer, som evt. anvendes på tidlige og sene anløb (uden forbehold), kan således hentes ved at reducere antallet af anløb.

Afskaf anløb med kort varsel

Det anbefales at **afskaffe anløb med kort varsel**. Anløb med kort varsel er problematiske, fordi de erhvervsdrivende ikke har mulighed for at planlægge indkøb. Selvom kunderne gerne ser en højere grad af fleksibilitet i betjeningen synes uplanlagte ekstra anløb af skibe fra Aalborg ikke at være vejen frem. Dels er de store varepartier bestilt med de planlagte skibe og dels kan korte varsler bevirke, at man ikke kan nå at bestille varer.

RAL bør fokusere på at udvise fleksibilitet i situationer, hvor anløb forsinkes eller aflyses. Uplanlagte anløb i januar udvise fleksibilitet, men giver ikke meget nytte for de erhvervsdrivende eller befolkningen på Østkysten.

Overvej tilladelse for anløb af islandske skibe

For at øge fleksibiliteten kan det **overvejes at tillade at islandske skibe anløber Østkysten med varer fra Island**. Det vil imidlertid kræve en ændring/genforhandling af koncessionen med RAL. I denne forbindelse er det vigtigt at bemærke, at selvom den nuværende koncession muligvis ikke er helt klar på alle punkter, så er den fortsat relativ enkelt at administrere. En åbning for

andre skibe til forsyning af dele af Grønland med varer fra udvalgte lande vil være ressourcekrævende at administrere og håndhæve.

Overvej betjening af Tasiilaq med dedikeret skib - og direkte anløb af Ittoqqortoormiit

Det nuværende forsyningsmønster forsinket godset til Vestkysten og medfører at skibene sejler med begrænset last fra Østkysten til Vestkysten. Særligt hvis antallet af anløb af Tasiilaq reduceres, bør det overvejes at **ændre logistikken, så Tasiilaq betjenes med dedikeret skib**, som returnerer direkte til Aalborg. Dette vil potentielt effektivisere transporten og frigive kapacitet.

Ittoqqortoormiit har 2 årlige anløb og anløbene gennemføres i samme periode som Tasiilaq betjenes fra Aalborg. Der synes derfor at være **et potentiale i at lade to af anløbene fra Aalborg til Tasiilaq betjene Ittoqqortoormiit** på vejen. Dette vil i øvrigt øge den samlede mængde af gods, som sejles direkte til Østkysten og dermed gøre det lettere at dedikere skibe til betjening af Østkysten med direkte returnering.

Forbedret planlægning

Det anbefales, at arbejde med **forbedret planlægning af indkøb** f.eks. ved efteruddannelse og anvendelse af resultatkontrakter.

Der synes at være et potentiale for forbedret service gennem bedre planlægning af indkøb. En kombination af resultatkontrakter og målrettet efteruddannelse vurderes at kunne afhjælpe varemangelsituationerne. Der vurderes at kunne være omkostningseffektive tiltag til forbedring af serviceniveauet. Resultatkontrakten vil give Pilersuisoq incitament til bedre planlægning og i øvrigt også til bedre samarbejde med de øvrige aktører, som er involveret i forsyningen (leverandører, RAL, Air Greenland og Air Iceland). Det er dog klart, at mangler og overskud af varer aldrig helt vil kunne undgås.

Bedre information

Det anbefales, at arbejde med at **forbedre information og kommunikation omkring forsyningen**. Uanset hvilke tiltag der iværksættes, må der forventes at opstå situationer med varemangel.

Befolkningen efterlyste mere information om hvilke rettigheder borgerne har og er sikret f.eks. i forhold til de servicekontrakter Selvstyret har indgået i forhold til forsyning. Der synes at være brug for bedre information om muligheder og begrænsninger i forhold til servicekontrakterne med luftoperatørerne.

Opsamling

De anbefalinger der er givet omkring godsforsyningen af Østkysten vil ikke gennemgribende ændre den nuværende struktur. Forsyningen bør fortsat primært ske med udgangspunkt i varer som udskibes og transporteres af RAL fra Aalborg. Dette vil være mest omkostningseffektivt for landet som helhed og i øvrigt være i tråd med Østkystens befolknings ønsker. Der er imidlertid givet en række anbefalinger til justeringer. Følges disse anbefalinger vil forsyningen i højere grad komme til at matche befolkningens ønsker og de ressourcer, som anvendes til forsyning, vil blive anvendt mere effektivt.

1 Indledning

Denne rapport dokumenterer en undersøgelse af mulighederne for alternativ godsfor-
syning af Østgrønland. Rapporten er udarbejdet af COWI på opdrag fra
Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik under Selvstyret.

1.1 Baggrund

I efteråret 2010 opfordrede Vestnordisk Råd den grønlandske regering Naalak-
kersuisut til at iværksætte en undersøgelse af mulighederne for et andet forsyn-
ningsmønster af Østgrønland herunder en vurdering af eventuelle begrænsnin-
ger i den eksisterende koncessionsaftale. Vestnordisk Råd pegede bl.a. på, at
der var behov for en undersøgelse af, om det er fordelagtigt at dele af godsfor-
syningen sker via Island.

Forslaget blev behandlet af Inatsisartut på efterårssamlingen, jf. punkt 78.³ Her
tilsluttede alle partier i Inatsisartut, inkl. de regeringsbærende partier, sig Vest-
nordisk Råds anbefaling om en undersøgelse af et andet forsyningsmønster.
Tilslutningen var bl.a. begrundet i ønsket om en større fleksibilitet i forsynin-
gen i forhold til islægsperioden, og i et generelt ønske om at se på muligheden
for at forsyningsperioden kan udvides fra de 5 måneder for Tasiilaq og 2 måne-
der for Ittoqqortoormiit.

Inatsisartut udtrykte ønske om at afdække mulighederne for at forbedre forsyn-
ningsforholdene på Østkysten f.eks. ved at andre transportører, som færdes i
området inddrages i forsyningsopgaven. Ønsket om en undersøgelse var således
ikke begrundet i utilfredshed med de eksisterende transportører udførelse af
forsyningsopgaven.

På baggrund af Inatsisartut vedtagelse besluttede Naalakkersuisut at iværksætte
en undersøgelse af mulighederne for et andet forsyningsmønster af Østgrøn-
land. Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik fik ansvaret for analy-
sen og har bedt COWI om assistance i den forbindelse.

³ Se: <http://www.inatsisartut.gl/samlingerhome/oversigt-over-samlinger/samling/dagsordener/dagsorden.aspx?lang=da>

1.2 Formål

Det overordnede formål med projektet er at undersøge mulighederne for alternativ godsforstyrning af Østgrønland.

Analysen skal kortlægge potentielle alternativer. Derudover skal der gennemføres en screening og konsekvensanalyse af udvalgte alternative muligheder i forhold til økonomi, service og forstyrningssikkerhed. Analysen skal desuden afdække befolkningens ønsker og præferencer i forhold til forstyrningen. Endelig skal analysen vurdere eventuelle begrænsninger i forhold til den eksisterende koncessionsaftale med Royal Arctic Line (RAL).

1.3 Indhold

Rapporten indledes i *kapitel 2* med en beskrivelse af den anvendte tilgang og metode. Afsnittet indledes med en beskrivelse af analysens rammer og af den arbejdsproces, der har ligget til grund for gennemførelse af projektet. Endelig redegøres der for centrale forhold i den anvendte tilgang.

I *kapitel 3* redegøres der for godsforstyrningen af Østgrønland i dag, ligesom forstyrningens historik kort beskrives. Kapitlet indeholder desuden en beskrivelse af koncessionen med RAL perspektiveret i forhold til udfordringerne med betjening af Østgrønland. Endelig redegør kapitlet for de økonomiske forhold omkring forstyrningen.

Kapitel 4 indeholder en analyse af de udfordringer, der er forbundet med forstyrningen af Østgrønland. Desuden beskrives interessenterenes ønsker og præferencer i forhold til forstyrningen.

I *kapitel 5* præsenteres alternative og supplerende forstyrningsmuligheder. Først præsenteres en oversigt over forslag til forbedring af godsbetjeningen, forslagene formål og deres umiddelbare indvirkning. Derefter redegøres der for resultatet af en screening og analyse af mulighederne.

Kapitel 6 indeholder en samlet vurdering med tilhørende anbefalinger og konklusioner.

2 Tilgang og metode

I dette afsnit beskrives den anvendte tilgang og metode. Der redegøres kort for analysens rammer og den anvendte tilgang og arbejdsproces beskrives.

2.1 Analysens rammer

Alternative muligheder for forsyning

Der er som udgangspunkt ikke lagt begrænsninger på hvilke alternative og supplerende muligheder for forsyning af Østgrønland, der skal belyses. Det har imidlertid været et centralt element at vurdere og beskrive alternativets økonomiske konsekvenser, herunder hvordan eventuelt nye tiltag indvirker på Landskassen. Løsninger, som belaster Landskassen, skulle ikke fravælges på forhånd. Men i den samlede vurdering af de enkelte alternativer tæller den økonomiske belastning på negativsiden, da der som udgangspunkt ikke er afsat yderligere ressourcer til betjeningen af Østgrønland.

Samhandel og befolkningens ønsker

Der har været fokus på at afdække mulighederne for at øge samhandelen og samarbejdet med Island i tråd med Vestnordisk Råds opfordring. Men samtidig er løsninger og tiltag, som involverer øget samarbejde med Island belyst ud fra hvilke fordele og ulemper dette vil have for landet. Der har med andre ord været fokus på at afdække potentialer ud fra et grønlandsk perspektiv.

Der har også været fokus på at undersøge og afdække muligheder som ligger i tråd med den østgrønlandske befolknings ønsker og præferencer. En væsentlig del af analysen har derfor bestået i at afdække ønskerne gennem interview og dialog med interessenter.

Koncession

Som nævnt har der ikke været begrænsninger på, hvilke muligheder analysen kunne belyse. Heller ikke i forhold til RALs koncession på søtransport, som således ikke har udgjort en begrænsning. Forslag og tiltag med alternativ forsyning af Østgrønland, som er i strid med koncessionen, skal imidlertid belyses kritisk i forhold til, at de vil nødvendiggøre en ændring af koncessionen. For disse tiltag er de negative konsekvenser for RAL afdækket, og i denne sammenhæng er det nødvendigt at se koncessionen i et større perspektiv. En mindre ændring i koncessionen vil således isoleret set måske have mindre konsekvenser, men det vil åbne op et pres for ændringer i forhold til at tilgodese andre dele af landet på tilsvarende vis, hvilket kan underminere koncessionen (se afsnit 3.3).

Grænseflader

Overordnede og specifikke anbefalinger i relation til Østgrønland fra den nyligt afsluttede betænkning fra Transportkommissionen er inddraget i analysen (Transportkommissionen, 2011).

Det betyder eksempelvis, at der er taget bestik af, at Transportkommissionen finder, at der ikke er grundlag for væsentlige ændringer i Selvstyrets koncessionsaftale med RAL. Godsmængderne er begrænsede og opgaverne så specialiserede, at Transportkommissionen ikke finder, at der er samfundsøkonomisk grundlag for flere aktører. Samtidig fremhæves vigtigheden af forsyningssikkerheden med den afgørende betydning som godstransport med skib har for landet. Transportkommissionen peger dog samtidig på at det ikke kan udelukkes, at der kan være behov for justeringer og præciseringer i den koncession som RAL i dag har med eneret til godsbefordring over Atlanten og til godsbejningen af byerne.

Der er også taget højde for, at kommissionen anbefaler at flytte lufthavnene på Østkysten til byerne. Hvis det sker, vil det reducere omkostningerne til gods-transport med fly.

2.2 Tilgang og arbejdsproces

Projektet er gennemført i forskellige faser. Første fase har haft til formål at beskrive den nuværende situation for forsyningen af Østgrønland. Den anden fase har haft til formål at afdække ønsker og udfordringer, mens den sidste fase har haft til formål at kortlægge, beskrive og analysere alternative og supplerende forsyningmuligheder.

Et centralt element i alle faserne har været informations- og dataindsamling. Der er indsamlet data fra en række forskellige kilder. De primære kilder har været Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik, RAL, Grønlands Statistik samt fra kontakt med forskellige kunder, leverandører og transportører med interesse i Østgrønland.

De kvantitative data er suppleret med kvalitativ information gennem interview med en række forskellige interessenter i forhold til godsforstyrningen.

Interviewene har tjent flere formål:

- Indsamling af viden om borgernes og erhvervslivets ønsker ift. forstyrningen
- Dybere indsigt i de logistiske forhold og udfordringer på Østkysten
- Indsamling af viden om islændingenes ønsker og muligheder ift. forstyrning af Østkysten
- Indsamling af viden om mulighederne for alternativ forstyrning
- Indsamling af viden om de økonomiske forhold omkring den nuværende forstyrning og evt. alternative forstyrningmuligheder

I bilag 1 er der vist en oversigt over de interessenter, der er interviewet fordelt på grønlandske og islandske interessenter. Interviewene er gennemført ved personlige møder eller telefonisk. Som det fremgår af tabellerne i bilaget, er der gennemført interview med en helt række forskellige interessenter fra både Grønland og Island. De nuværende transportører og de største kunder er interviewet, ligesom der er gennemført interview med en række andre centrale organisationer. På Island er der gennemført interview med nuværende og potentielle transportører og leverandører.

Projektet er gennemført med en kombination af kvalitative og kvantitative analyser. Men informationen fra interviewene udgør en meget central del af baggrunden for udredningerne og analyserne. Interviewene er bl.a. anvendt til at afdække befolkningens præferencer i forhold til forsyningen, dvs. til en afdækning af hvilke forhold befolkning⁴ og erhvervsliv gerne så ændret og til afdækning af hvad der anses for vigtigst. Men de er også anvendt i forhold til at afdække alternative og supplerende forsyningsmuligheder, herunder til at udrede konsekvenserne af mulighederne.

En række af forslagene til ændringerne i forsyningsmønstret har været forelagt og diskuteret med udvalgte aktører som RAL, Danmarks Meteorologiske Institut (DMI), Grønlands Kommando m.fl. med henblik på at afdække, om tiltaget er realiserbart og hvilke forventede konsekvenser det vil have - særligt ift. service, økonomi og forsyningsikkerhed. Tilgangen har været at vurdere konsekvenserne i forhold en basis-situation med fortsat forsyning som i dag.

De alternative forsyningsmuligheders økonomiske konsekvenser er vurderet ud fra de tilgængelige økonomiske oplysninger. Konsekvenserne er anskuet ud fra landet som helhed, f.eks. repræsenteret som ændringer i økonomien for både RAL, Selvstyret og kunder i form af borgere og virksomheder på Østkysten. Det er antaget, at ændringer i omkostningerne for RAL i sidste ende vil blive overført til kunderne i form af ændringerne i fragtpriserne.

Analysen har i første omgang fokuseret på at afdække fordele og ulemper samt muligheder og begrænsninger ved forskellige muligheder for et andet forsyningsmønster af Østgrønland. Men analysen har også haft fokus på at fremkomme med forslag og idéer til justeringer i forhold til forsyningen i dag, som vil kunne forbedre forsyningen i forhold til befolkningens præferencer.

I den offentlige debat og gennem interviewene med de forskellige interessenter er der frembragt en række idéer til ændringer og justeringer i forsyningsmønstret, som vil kunne forbedre forsyningen. Forslagene spænder vidt: Fra alternative måder at forcere storisen på over ændringer i logistikken til opbygning af ny infrastruktur. Forslagene er typisk begrundet med forskellige umiddelbare fordele, men er ofte fremlagt uden det fulde billede af de praktiske eller tekniske muligheder og/eller indsigt i de økonomiske og afledte konsekvenser. Udover ovenstående fokusområder har analysen også fokuseret på at belyse disse forslag med henblik på at kunne be- eller afkræfte forslagernes potentialer.

⁴ Befolkningens holdninger er repræsenteret gennem interview med bygdeformænd og kommunen samt ved interview af mindre erhvervsdrivende.

3 Godsforstyrning af Østgrønland

I dette afsnit beskrives godsforstyrningen af Østgrønland. De redegøres for området som forsynes, og der gives en overordnet beskrivelse af godsforstyrningssituationen i dag, ligesom forstyrningen historisk kort beskrives. Afsnittet indeholder desuden en beskrivelse af koncessionen med RAL perspektiveret i forhold til udfordringerne med betjening af Østgrønland. Endelig præsenteres de overordnede økonomiske forhold omkring forstyrningen.

3.1 Situationen i dag

Grønlands østkyst strækker sig over ca. 2.600 km. På kysten ligger to byer: Tasiilaq og Ittoqqortoormiit, som begge er en del af Kommuneqarfik Sermersooq. Byen Tasiilaq har fem bygder under sig: Kulusuk, Sermiligaaq, Kuummiut, Tiniteqilaq og Isortoq. Ittoqqortoormiit har tilknyttet Nerlerit Inaat, hvor luft-havnen til området ligger.





De to byer Tasiilaq og Ittoqqortoormiit ligger langt fra resten af landets byer på Vestkysten. Der bor i dag ca. 3.000 i Tasiilaq inkl. de omkringliggende bygder og ca. 500 i Ittoqqortoormiit inkl. personalet i lufthavnen i Nerlerit Inaat. De store afstande samt relativt små godsmængder gør transport af gods til og fra området relativt dyrt.

Forsyningen af Østkysten sker i dag fortrinsvis med skib. Men på grund af perioder med storsis er Østkysten kun tilgængelig fra havet en begrænset del af året. Som en konsekvens heraf udgør flytransport også en vigtig del af den samlede forsyning af Østkysten.

3.1.1 Varer transporteret med skib

RAL er gennem deres koncession på sejlads ansvarlig for fragt transporteret med skib til og fra Grønland samt internt i landet mellem byerne og bygderne. Der er tale om en enekoncession, der forpligter RAL til skibstransporten.

RAL ejes af Selvstyret og har på koncernplan omkring 800 ansatte. Flåden består af i alt 10 skibe, heraf 5 containerskibe med høj isklasse for mere sikker sejlads i de arktiske farvande samt 5 mindre bygdefartøjer, der også er isforstærkede.

Godsforsyningen til byerne på Østkysten sker fortrinsvis med RALs fragtskibe. Farvandene ved Østgrønland er imidlertid fyldt med storsis store dele af året, hvilket begrænser muligheden for anløb med skibe. Som en konsekvens heraf anløber RALs skibe typisk kun i 5 måneder om året ved Tasiilaq og 2 måneder ved Ittoqqortoormiit, hvor isforholdene tillader anløb. Det betyder, at der historisk typisk har været hhv. 7 og 10 måneder fra sidste leverance i en sæson til første leverance i den ny sæson⁵.

⁵ I RALs mastersejlplan for 2011 er der dog planlagt første anløb i maj og sidste anløb i november, således at perioden uden skib er ca. 6 måneder. I 2011 var der endvidere et ekstraordinært anløb i januar, da issituationen tillod anløb.

RAL anvender primært deres mindste atlantskibe Arina Arctica (283 TEU⁶) og Irena Arctica (424 TEU), men også deres næststørste skibsklasse ved Mary Arctica (588 TEU) benyttes til besejling af Østkysten.

Sejlplan 2011

Af RALs mastersejlplan for 2011 fremgår det, at der er planlagt i alt 10 anløb af Tasiilaq i 2011 med første anløb 15. maj og sidste anløb 20. november (se <http://www.ral.gl/images/stories/2011/Sejlplaner/Masterplan2011.pdf>). Sejlplanen viser desuden, at der planlægges to anløb af Ittoqqortoormiit - første anløb den 1/8 og sidste anløb 8/10. Samtidig betjener bygdeskibet Johanna Kristina bygder omkring Tasiilaq fra midt i maj til slutningen af november⁷.

Skibene til Tasiilaq kommer direkte fra Aalborg og sejler videre til vestkysten efter anløb af Tasiilaq. Skibene til Ittoqqortoormiit kommer typisk fra Narsaq, hvor godset fra Danmark omlastes⁸.

RAL sejler også mellem Island og Grønland. Ca. hver 5. uge anløbes Reykjavik af RALs skibe på vej fra Aalborg til Grønland. Her lastes varer fra Island og de øvrige nordiske lande samt varer i transit fra Nordamerika og resten af Europa. Der samarbejdes med det islandske rederi Eimskip, som sejler varer fra Nordamerika til Island. Efter lastning i Reykjavik sejler skibet videre til Nuuk, hvor godset omlastes. Der er således ikke en direkte forbindelse fra Island til Østkysten med RALs skibe i dag. Sejlruterne fremgår af figuren nedenfor.

⁶ En TEU er en forkortelse for Twenty-foot Equivalent Units og svarer således til en standard 20 fods container. En TEU svarer til ca. 39 m³. Den gennemsnitlige udnyttelse af en TEU anslås af RAL til 16-20 m³ afhængig af godsets beskaffenhed.

⁷ Fra 2013 planlægges indført en ny struktur hvor bygdeskibet afløses af containerskibet til betjening af bygderne.

⁸ I år har RAL i løbet af året ændret i sejlplanen, så det ene anløb til Ittoqqortoormiit sker direkte fra Aalborg via Tasiilaq.

Figur 1 RALs ruter 2010



Kilde: RAL årsrapport, 2010

RALs nuværende rutesystem skal forstås i sammenhæng med de mængder der transporteres og den frekvens, der sejles med.

Selvom der ikke er en direkte forbindelse fra Island til Østkysten, er det muligt at få fragt fra Island med skib. Fragttiden vil dog være længere, da fragten sejles fra Reykjavik til Nuuk tilbage til Aalborg og herfra til Tasiilaq. Prisen for transporten fra Island til Østkysten er den samme som fra Aalborg til Østkysten.

Godsmængder

Tabellen nedenfor viser en oversigt over godsmængderne transporteret til og fra Østkysten med skib de seneste år.

Tabel 1 Godsmængderne til og fra Østkysten med skib

m ³	2007	2008	2009	2010
Fra Aalborg til Østkysten	16.749	15.120	14.333	14.615
Øvrige Grønland til Østkysten	1.712	1.030	1.175	1.245
I alt til Østkysten	18.461	16.151	15.508	15.860
Fra Østkysten til Aalborg	2.637	2.137	2.070	1.517
Østkysten til øvrige Grønland	692	1.232	849	1.047
I alt fra Østkysten	3.329	3.369	2.920	2.564
I alt til og fra Østkysten	21.790	19.520	18.428	18.424

Kilde: RAL

Note: Mængder til/fra Aalborg kan have andre start- og slutdestinationer. Langt størstedelen af mængderne kommer dog fra Aalborg.

Østkysten dækker over byerne Tasiilaq og Ittoqqortoormiit samt Sermiligaq, Tiniteqilaq, Isortoq, Kuumiut, Kulusuk og Nerlerit Inaat.

Tabellen viser, at der i 2010 blev sejlet ca. 16.000 m³ gods til Østkysten. Godsmængden udviser en faldende tendens siden 2007.

Langt hovedparten af det gods som transporteres med skib til Østkysten er almindeligt gods og temperaturreguleret gods. Pilersuisoq A/S er klart den største modtager af gods (andel på ca. 50 % af den totale godsmængde). De øvrige større modtagere er de lokale entreprenører og handlende.

Mængden af gods som udskibes fra Østkysten er markant mindre end mængden som modtages. I 2010 var mængden godt 2.500 m³, således at den samlede godsmængde med skib til og fra Østkysten udgjorde godt 18.500 m³.

Til sammenligning udgjorde den samlede godsmængde med RALs skibe i 2010 ca. 840.000 m³, heraf ca. 400.000 m³ til Grønland, ca. 310.000 m³ fra Grønland og ca. 130.000 m³ internt i Grønland. Godsmængden til Østkysten er således relativ beskeden i sammenligning med godsmængderne til den øvrige del af landet, og grundlaget for sejlads til Østkysten er begrænset.

Kapaciteten på Mary Arctica er 588 TEU, som angiver det maksimale antal standpladser for containere. Det maksimale indtag for Mary oplyses af RAL til 384 TEU. Når der samtidig korrigeres for udnyttelsesgraden af containerne svarer dette til en reel kapacitet på ca. 9.500 m³.

Dermed vil alt gods til Østkysten på et år teoretisk set kunne håndteres ved blot 1½ skibsanløb. Med anvendelse af RALs mindste atlantskib Arina Arctica (283 TEU standpladser, 218 TEU indtag, svarende til 4.600 m³) vil der dog skulle være 4 skibsanløb.

De seneste år har Tasiilaq haft 8-11 anløb pr. år med RALs containerskibe. Hertil kommer 2 anløb af Ittoqqortoormiit og Nerlerit Inaat.

På denne baggrund kan det sluttes, at det er en meget lille del af skibenes samlede kapacitet som gods til Østkysten lægger beslag på ved anløbene. Efter losning i Tasiilaq sejler skibene imidlertid videre med det øvrige gods fra Aalborg til byerne på Vestkysten.

Godsmængder fra Island

Det er i dag kun en meget beskedne mængde fragt, som transporteres med skib fra Island til Østkysten. Det er således under 50 m³ per år, som kommer fra Reykjavik til Østkysten.

Hvis mængden af gods fra Island til Østkysten stiger markant, vil det give RAL mulighed for at anløbe Reykjavik med nordgående sejlads, så der sejles direkte fra Reykjavik til Tasiilaq i stedet for at gods til Østkysten fra Island sejler via Nuuk og Aalborg. Med udgangspunkt i de meget små mængder fra Island til Østkysten i dag skal der dog ske en meget markant ændring i godsmængderne, før det vil være hensigtsmæssigt.

Det er i denne forbindelse vigtigt at bemærke, at RAL forsøger at optimere antallet af anløb i Reykjavik. Det skyldes primært to forhold. For det første forsinket anløb af Reykjavik godset fra Aalborg til Grønland. For det andet er anløb af Reykjavik forbundet med relativt høje anløbsomkostninger⁹.

3.1.2 Varer transporteret med fly

Der er to lufthavne til fastvængede fly på Østkysten: en i Kulusuk ved Tasiilaq og en i Nerlerit Inaat ved Ittoqqortoormiit. Fra lufthavnen transporteres godset videre til byerne og bygder via helikopter.

En begrænset godsmængde transporteres i dag med fly til Østkysten. Det drejer sig primært om friske fødevarer i form af frugt og grønt samt mejerivarer, der fragtes fra Island. Mængden af varer med fly er størst i den periode, hvor RAL ikke anløber byerne med skib. Dog transporteres friske grøntsager med lav holdbarhed hele året med fly.

Forsyningen af områderne med fødevarer med fly medfører høje priser, da prisen på lufttransport er høj.

Tabellen nedenfor viser en oversigt over de transporterede mængder fra Island til Østkysten de seneste år.

⁹ En række af anløbsomkostningerne afhænger af det antal anløb som skibene foretager (se http://www.faxaports.is/en/rates_and_dues/).

Tabel 2 *Frugt- og postmængder med fly mellem Island og Østkysten*

Kg	2007	2008	2009*	2010
Fra Island til Nerlerit Inaat	36.870	46.399	na	26.559
Fra Island til Kulusuk	50.361	49.855	na	47.891
I alt til Østkysten	87.231	96.254	na	74.450
Fra Kulusuk til Island	2.030	2.920	na	1.586
Fra Nerlerit Inaat til Island	19.299	9.689	na	4.845
I alt fra Østkysten	21.329	12.609	na	6.431
I alt til og fra Østkysten	108.560	108.863	na	80.881

Kilde: Air Iceland via indrapportering til Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik

* Der foreligger ikke indrapportering for 2009.

Tabellen viser, at der i 2010 blev transporteret ca. 75 ton gods fra Island til Østkysten, mens mængden den modsatte vej var blot ca. 6 ton.

Der kommer også gods fra Nuuk til Kulusuk, som flyves videre til Tasiilaq med helikopter. Tabellen nedenfor viser en oversigt over de transportererede mængder med helikopter fra hhv. Kulusuk til Tasiilaq og fra Nerlerit Inaat til Ittoqqortoormiit de seneste år.

Tabel 3 *Frugt- og postmængder med helikopter i Tasiilaq og Ittoqqortoormiit distrikter*

Kg	2007	2008	2009	2010
Kulusuk til Tasiilaq	122.324	125.585	116.424	100.074
Nerlerit Inaat til Ittoqqortoormiit	33.662	27.678	22.299	22.105

Kilde: Air Greenland via indrapportering til Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik

Tabellen viser, at der i 2010 blev fløjet ca. 100 ton gods fra Kulusuk til Tasiilaq, mens der blev fløjet ca. 22 tons fra Nerlerit Inaat til Ittoqqortoormiit. Mængden udviser en faldende tendens siden 2007.

Godsmængden fra Kulusuk til Tasiilaq er betydeligt højere i perioden hvor der ikke kommer skib. Således blev ca. 73 % af godsmængden fragtet i perioden fra december til og maj.

Sammenholdes tallene for godsmængden med fly mellem Island og Kulusuk med godsmængden med helikopter fra Kulusuk til Tasiilaq synes forskellen meget stor. Det kunne tyde på unøjagtigheder i tallene, som bl.a. kan skyldes forskelle i metoden de to selskaber Air Iceland og Air Greenland registrerer og rapporterer på.

3.1.3 Godstransport til Østkysten samlet set

Godsmængden som flyves til Østkysten er ganske beskednen i sammenligning med mængden som sejles. Det er overvejende friske fødevarer med begrænset holdbarhed som flyves ind til områderne. Det vil sige frugt, mejerivarer og pålæg. Når disse varer flyves ind kommer de fra islandske leverandører.

Den samlede godsmængde til Østkysten udgør i alt ca. 16.000 m³, svarende til ca. 8.000 tons. Den årlige godsmængde med fly til Østkysten udgør kun ca. 250 m³, når det antages, at 1 ton luftfragt i gennemsnit fylder 2 m³. Dermed står flytransporten kun for ca. 1,5 % af den samlede godstransport til Østkysten, mens skibstransport står for den resterende del.

Som tidligere beskrevet er den godsmængde som sejles fra Island til Østkysten ganske beskednen - ca. 50 m³ pr år svarende til ca. 25 ton. Godsmængden fra Island til Østkysten er dermed ca. 5 gange så stor med fly som med skib. Den samlede godsmængde fra Island til Østkysten udgør kun godt 1 % af alle varer. Det må således konkluderes, at den nuværende samhandel mellem Østkysten er og Island er meget beskednen.

3.2 Udviklingen i forsyningen over tid

Forsyningen af Østgrønland har de seneste mange årtier i hovedtræk foregået på samme vis som i dag. Byerne og bygderne er således blevet forsynet med varer fra Danmark af søvejen. Frem til 1986 foregik forsyningen med skibe fra Den Kongelige Grønlandske Handel (KGH), som frem til 1950 havde eneret på al handel med Grønland. KGH havde ansvar for at indføre og sælge europæiske handelsvarer i Grønland og opkøbe og eksportere grønlandske produkter. Fra 1950 blev eneretten erstattet af en forsyningspligt, således at KGH havde ansvaret for forsyning af alle landets byer og bygder.

I 1986 blev KGH overtaget af Hjemmestyret og videreført under navnet KNI (Kalaallit Niuerfiat). I 1993 blev Royal Arctic Line A/S (Grønlandsrederiet A/S) udskilt fra KNI som et selvstændigt selskab og omtrent på samme tidspunkt blev der indgået en aftale med det daværende landsstyre om eneret til skibstrafik til, fra og internt i Grønland.

Forsyningen af Østkysten via søvejen har altid været begrænset af storisen (og vinterisen). Det har således altid været en begrænset periode, hvor det har været muligt at anløbe byerne og bygderne med skibene i handelsflåden. Tidligere var forsyningsvinduet endnu kortere, end det er i dag, hvilket først og fremmest skyldes den teknologiske udvikling, som har betydet bedre skibe og navigationsudstyr, og ikke mindst bedre viden om de meteorologiske og ismæssige forhold.

På grund af Østkystens få indbyggere (og den vanskelige tilgængelighed) har forsyningen historisk haft en lavere frekvens sammenholdt med den øvrige del af landet. Befolkningen har således været vant til, at der har været langt mellem forsyningerne.

Ligesom for den øvrige del af landet har skibstrafikken altid været en helt afgørende faktor for forsyningen af Østkysten. I takt med etableringen af lufthavne i landet (særligt i forbindelse med 2. verdenskrig) opstod en alternativ forsyningskanal via luften. I dag flyves en mindre del af forsyningerne således til de grønlandske byer og bygder. I Tasiilaq området blev forsyning via luften først for alvor taget i anvendelse fra starten af 1960'erne efter at amerikanerne havde etableret lufthavnen i Kulusuk i 1958 (før den tid blev den amerikanske flyveplads i Ikatek dog anvendt).

På grund af de meget høje omkostninger, som er forbundet med at fragte gods med fly, har det altid kun været en meget lille del af de samlede forsyninger, som er leveret med fly. Lufthavnen i Kulusuk giver imidlertid fleksibilitet, som særlig i perioder, hvor sejlads er umulig, anvendes som alternativ forsyningskanal.

Både i dag og historisk sker flytrafikken fortrinsvist via Island. Der har således været en forbindelse fra Reykjavik til Kulusuk i flere årtier, ligesom der har været en tilsvarende rute til Nerlerit Inaat. Det har tidligere været Air Greenland, som har opereret ruterne til Island, men i dag er det Air Iceland, som står for flyvningerne via en servicekontrakt med Selvstyret.

3.3 Koncessionen med RAL

I forbindelse med at RAL blev udskilt fra KNI (tidligere KGH) i 1993, blev der indgået en aftale mellem Landsstyret og RAL om besejlingen til landet samt sejlads internt mellem byer. Aftalen - kaldet koncessionen - indbefatter en eneret (eller monopol) på sejladsen og er udformet som en tilladelse til sejlads mellem nærmere specificerede destinationer¹⁰.

Koncessionen indeholder samtidig et krav til RAL om at sikre forsyningen af landets byer, idet det i aftalen bl.a. hedder, at "*indehaveren er berettiget og forpligtet til at opretholde regelmæssig rutesejlads med containerdrift mellem de nævnte destinationer ved besejling med passende regularitet og frekvenser og med egnet, tilstrækkelig tonnage til forekommende godsarter*".

Koncessionen er historisk betinget i et politisk ønske om at sikre forsyningen af samfundet og i øvrigt anvende lokal arbejdskraft til udførelsen af opgaven i videst muligt omfang. Det er også i den sammenhæng, at man skal se, at koncessionen er tildelt et selskab, som er 100 % ejet af Selvstyret. Selvom koncessionen regulerer de overordnede og detaljerede forpligtelser og rettigheder for RAL, så sikrer ejerskabet Selvstyret en indirekte indflydelse på RALs håndtering af forsyningen gennem udøvelse af indflydelse på selskabets ledelse gennem de udpegede bestyrelsesmedlemmer. Denne indflydelse kan dog næppe have direkte effekt på RALs håndtering af forsyningen, da det som udgangspunkt må antages at indflydelse gennem de udpegede bestyrelsesmedlemmer kun kan ske på overordnede selskabsforhold.

¹⁰ Destinationerne er de grønlandske byer samt Reykjavik og Aalborg og en række oversøiske destinationer.

Hvert år forelægges Selvstyret sejlplaner til godkendelse fra RAL. Sejlplanerne specificerer frekvenser og angiver skibenes rute gennem specifikke tidspunkter for anløb af de enkelte byer. Selvstyret godkender desuden fragtpriiserne. Endelig forpligter Selvstyret via koncessionen RAL til at påtage sig et samfundsmæssigt ansvar (CSR) f.eks. ved at kræve, at der anvendes lokal arbejdskraft i størst mulig omfang.

I den offentlige debat er der med jævne mellemrum diskussion af fordelene og ulemperne ved de offentlige monopoler i landet. I den forbindelse rejses der også kritik af, at RAL har monopol på besejlingen til landet. Der er imidlertid en række forhold som kan begrunde et monopol. I den forbindelse skal det fremhæves, at Transportkommissionen ikke finder, at der er grundlag for væsentlige ændringer i Selvstyrets koncessionsaftale med RAL. Transportkommissionen finder således ikke, at der er samfundsmæssigt grundlag for flere aktører og fremhæver vigtigheden af at forsyningssikkerheden sikres.

Centrale juridiske forhold ved koncessionen

Da koncessionen er tildelt som en eneret til sejlads for RAL, medfører den en række begrænsninger i forhold til hvilke transportopgaver, andre rederier og skibe kan udføre.

Koncessionen indbefatter transport af alt gods med skib, dog med undtagelse af olietransport i tankskibe og transport af eget gods på eget skib som led i anden virksomhed end transport. Desuden er større usædvanlige varepartier, som af tekniske eller økonomiske grunde betinger en anden transportmåde, undtaget.

Alt almindeligt gods til Østkysten er således umiddelbart omfattet af koncessionen. Dette begrænser umiddelbart muligheden for, at andre operatører kan betjene Østkysten med skib.

Samarbejde med andre operatører

Inden for rammerne af den gældende koncession er det dog muligt at få leverancer fra andre rederier og skibe end RAL. Dette kræver imidlertid RALs mellemkomst. Det er således i sidste ende RAL, som vil skulle indgå en aftale med en underleverandør om at udføre transportopgaver. Alternativt vil RAL skulle godkende transporten. Så længe RAL godkender transportopgaven vurderes den juridisk set ikke at være i strid med koncessionen.

Faktisk pålægger koncessionen RAL at samarbejde med andre selskaber for at sikre en effektiv udførelse af transporten. I pkt. 5 i aftalen hedder det således, at: "*Indehaveren [RAL] skal i fornødent omfang samarbejde med selskaber, som driver anden fragtbesejling på Grønland, med det formål at tilgodese hensynet til en hensigtsmæssig udførelse af den samlede transport...*".

Det bør bemærkes, at RAL ikke kan overdrage ansvaret for koncessionen helt eller delvist til tredje part uden Selvstyrets godkendelse.

Genforhandling

En anden måde at åbne op for muligheden for anvendelse af andre operatører på Østkysten er gennem en genforhandling af koncessionen. Genforhandlingen

kan foregå *frivilligt* som en dialog mellem Selvstyret og RAL om betingelserne for koncessionen for så vidt angår Østgrønland. Dette kan enten resultere i et tillæg til den nuværende koncessionsaftale eller til en ny aftale.

Der kan også *kræves* genforhandling, hvis forudsætningerne bag koncessionen ændres væsentligt. Dette vurderes ikke at være tilfældet i forhold til muligheden for at anvendes andre operatører på Østkysten.

Hvis ikke begge parter er indstillet på en genforhandling, vil aftalen skulle opsiges, for at der kan indgås en ny aftale. Koncessionen har et opsigelsesvarsel på mindst 2 år.

Aftalen skal opsiges skriftligt. Opsigelse af aftalen skal ske i december måned. Parterne skal på begæring optage forhandlinger om evt. ny aftale indenfor det første år efter opsigelse er fremsendt. Det må antages at hver af parterne kan begære forhandlinger om en aftale i opsigelsesperiodens første år. Er der ikke opnået enighed om ny aftale mellem parterne, kan Selvstyret påbegynde forhandlinger med en anden part i opsigelsesperiodens andet år.

De økonomiske forhold ved koncessionen

En koncession med én aktør om befordring af gods er forbundet med en række fordele og ulemper.

Fordele

Fordelene er bl.a., at man kan pålægge koncessionshaveren en forpligtelse til at sikre forsyning på specifikke vilkår af eksempelvis tyndtbefolkede områder. Hermed sikres udbud af ydelser til tyndtbefolkede områder, der med en stor sandsynlighed ikke ville få tilbudt basale tjenester/ydelser på et frit og ureguleret marked (til en overkommelig pris).

En anden betydelig fordel er, at man kan realisere stordriftsfordele ved at lade en aktør transportere alt gods. Dette gælder særligt i situationer med et *naturligt monopol*, hvor én virksomhed kan producere output til lavere omkostninger, end hvis flere virksomheder producerede det samme output. Et naturligt monopol er netop karakteriseret ved stordriftsfordele i produktionen.

Endelig er det muligt at mindske prisforskelle på fragt til hhv. tætbefolkede og tyndtbefolkede områder ved at pålægge koncessionshaveren specifikke rammevilkår angående prissætning. Dermed kan der f.eks. skabes en form for kryds-subsidiering fra områder med stor aktivitet og stordriftsfordele til områder med lav og smådriftsulemper.

RALs koncession er netop begrundet i fordelene ovenfor.

Ulemperne

En af ulemperne ved en koncession med eneret er bl.a. at godsbefordringen kan opleves som ufleksibel og rigid, fordi det ikke er muligt at anvende andre transportører end koncessionshaveren.

En anden ulempe er, at der ikke kan tillades fri konkurrence på udvalgte områder, fordi koncessionshaverens mulighed for at realisere stordriftsfordele dermed kompromitteres.

Derudover er en eneretskoncession forbundet med de klassiske problemstillinger, som kendes fra monopoler. Ofte fremhæves følgende generelle problematiske forhold for monopoler:

- Ineffektivitet i organisationen
- Manglende dynamik og innovation
- Mindre tilbøjelighed til at afsøge og afprøve nye ideer
- Service og kvalitet nedprioriteres
- Der opereres med overkapacitet (for at lette planlægning)

Ovenstående forhold begrundes i den manglende konkurrence, som generelt bevirker, at et monopol ikke presses af konkurrenter til at gøre det stadig bedre for at holde omkostningerne i bund og kvaliteten i top for at kunne sikre sig kundernes gunst.

I dette projekt er der ikke foretaget en selvstændig analyse af, hvorvidt eller i hvilket omfang at ovenstående forhold gør sig gældende for RAL. Der er således heller ikke taget stilling til, hvorvidt koncessionen helt overordnet er en fornuftig løsning for landet i forhold til et alternativ uden en eneretskoncession.

I denne forbindelse er det imidlertid væsentligt at bemærke, at Transportkommissionen ikke finder, at der er grundlag for væsentlige ændringer i koncessionsaftalen med RAL. Transportkommissionen finder således ikke, at der er samfundsøkonomisk grundlag for flere aktører, hvilket bl.a. begrundes i, at godsmængderne er begrænsede og opgaverne specialiserede samtidig med at vigtigheden af at forsyningsikkerheden fremhæves. Transportkommissionen har med andre ord vurderet, at evt. ulemper med koncessionen opvejes af fordelene. Selvstyret har hidtil anlagt den samme vurdering.

Koncession består

Med udgangspunkt i Transportkommissionens anbefalinger er der ikke grundlag for at implementere alternative løsninger for godsforstyrning af Østkysten, som helt ophæver eller i væsentlig grad fjerner grundlaget for koncessionen. Selve ryggraden i koncessionen bør med andre ord bestå. Dette betyder dog ikke, at der ikke kan laves ændringer eller justeringer af den nuværende koncession, som kan åbne op for at specifikke transportopgaver evt. kan udføres af andre rederier end RAL.

Dette ligger ligeledes i tråd med Transportkommissionens anbefalinger, idet de påpeger, at der kan være behov for justeringer og præciseringer af koncessionen.

Alternative og supplerende forsyningsmuligheder som formelt bryder med koncessionen, men kun i begrænset grad indvirker på de fundamentale rammevilkår for RAL er således forudsat at kunne gennemføres ved en genforhandling af koncessionsaftalen med RAL.

3.4 Økonomiske forhold angående godsforsyningen af Østgrønland

Den samlede pris for varerne på Østkysten består af omkostningerne til indkøb af varerne (herunder profit til detailhandlen som sælger varen til forbrugeren) samt omkostningerne til transport. For forbrugerne er det denne samlede pris som er afgørende. Det er således underordnet hvor stor en del af varens pris som er transport, hvis blot den er billigere end et alternativ hvor andelen af prisen på transport evt. er billigere.

Den samlede pris for forbrugerne kan udtrykkes således:

varens indkøbspris inkl. profit + transportomk. for varen

Set med et samfundsøkonomisk perspektiv er der yderligere en dimension på den samlede pris, som vedrører evt. direkte eller indirekte subsidier (eller afgifter) ved transporten af varer.

Godsforsyningen til Østkysten er således subsidieret. Luftfart er subsidieret direkte gennem en servicekontrakt til operatøren for at opretholde luftfart med en vis frekvens. Skibsfarten modtager ikke direkte subsidier, men godsfarten til Østkysten vurderes at modtage et indirekte subsidie gennem de regler, der gælder for fastsættelse af fragtpriisen (ensprissystemet).

Den samlede omkostning for landet som helhed kan udtrykkes således:

varens indkøbspris inkl. profit + transportomk. for varen + subsidie og afgift

Ovenstående er vigtigt i forhold til en vurdering af de samlede økonomiske indvirkninger af tiltag omkring godsforsyningen.

3.4.1 Skibstrafik

Den samlede pris for at få transporteret gods med skib består af en søfragt, et tillæg for olie og valuta, et investeringsbidrag samt et gebyr for håndtering af godset i hhv. afsender og modtagerhavnen¹¹. For transport af standardcontainere udgør søfragten klart den største del af den samlede omkostning, og denne del af prisen fastlægges ud fra principperne i ensprissystemet. RALs fragttarif-fer tager således afsæt i ensprissystemet.

Ensprissystemet

Ensprissystemet sigter mod opretholdelse af ens priser på vigtige varer og serviceydelser overalt i landet. Selve søfragten er således samme pris for alle byer. Der differentieres dog på gebyret for håndtering af gods i havnen.

¹¹ Hertil kommer almindeligvis omkostninger til forsikring samt evt. gebyrer til serviceydelser som ikke er dækket af fragten, som f.eks. toldbehandling, efterkravsforsendelse, ekspresforsendelse, pakhus- og pladsleje, palleleje, containerleje, eftertransport i Danmark, med mere.

Taksten for søfragt for sydgående gods ud af landet er lavere end for nordgående gods. Denne praksis er begrundet i et ønske om at fremme eksporten af varer fra erhvervslivet.

Ensprisystemet sikrer således, at prisen for fragt (med containere) stort set er den samme overalt i landet. Dette er begrundet i et socialt og solidarisk helhedssyn og målsætninger om at befolkningen sikres transport uanset geografisk placering.

Samlet set kan man sige, at der knytter sig en række sociale, regional- og fordelingspolitiske samt erhvervspolitiske aspekter til fastsættelse af takster for gods-transport. Ensprisystemet bevirker, at forholdet mellem indtægter og omkostninger for specifikke ydelser er afkoblet. Det betyder, at taksterne til Østkysten (eller til andre dele af landet) ikke kan tages til udtryk for de reelle omkostninger forbundet med transporten.

Ensprisystemet medfører, at der generelt foregår en krydssubsidiering mellem hovedruten Aalborg til Nuuk og den eksterne trafik (atlantbesejlingen) samt den interne besejling. Taksten for gods til Østkysten vurderes at være lavere end den ville være, hvis ensprisystemet ikke var gældende.

Denne analyse har ikke kigget på muligheder og konsekvenser af ændringer i ensprisystemet.

Omkostninger og priser

Tabellen nedenfor viser den samlede fragtrate for en 20 fods container med almindeligt gods transporteret fra Aalborg til Tasiilaq.

Tabel 4 Pris for 20 fods container med almindeligt gods fra Aalborg til Tasiilaq

	DKK
Håndtering i afsenderhavn	945
Håndtering i modtagerhavn	1.723
Søfragt	15.941
Investeringsbidrag* (3,1 %)	494
Olie og valutatillæg** (21 %)	4.012
I alt (ekskl. forsikring)	23.115

Kilde: RAL hjemmeside pr. 9. august 2011

* I forbindelse med vedtagelsen af Finansloven for 2011 er det besluttet at indføre et investeringsbidrag fra 1. februar 2011. Investeringsbidraget skal dække investeringen i nye skibe. Investeringsbidraget er på 3,1 % og beregnes på al fragt der sendes både med Royal Arctic Bygdeservice - men også med atlant- og kysttrafikken i RAL. Investeringsbidraget tillægges søfragten.

** Olie og valutatillæg gældende pr. 1. juli. Tillægget justeres hver 2. måned. Beregnes af den samlede fragtomkostning.

Prisen for en 20 fods container med almindeligt gods transporteret fra Aalborg til Tasiilaq er pt. ca. 23.000 kr., hvilket med en gennemsnitlig stuefaktor¹² på ca. 20 m³ pr. TEU svarer til ca. 1.200 kr./m³.

Prisen er højere for andre typer af gods (flatrack, temperaturreguleret og farligt gods), ligesom der betales et forholdsmæssig højere gebyr for håndtering, når der afsendes mindre mængder end en fuld 20 fods container. Den gennemsnitlige fragtrate skønnes at udgøre ca. 1.500 kr/m³ for gods transporteret fra Aalborg til Østkysten, og ca. 800 kr/m³ for gods transporteret den modsatte vej, hvor søfragten er lavere. Med en gennemsnitlig massefylde på 0,5 ton/m³ svarer dette til en pris på 3 kr. pr. kg for gods transporteret fra Aalborg til Østkysten.

Som tidligere beskrevet betjener RAL i dag Tasiilaq ved at nogle af skibene, som skal fra Aalborg til Nuuk, anløber Tasiilaq på vejen. Omkostningen ved anløb af Tasiilaq kan på denne baggrund estimeres som meromkostningen ved at sejladsen anløber i Tasiilaq. Denne kan anslås ud fra de variable omkostninger pr. sømil og de ekstra sømil som sejles, når skibet lægger vejen forbi Tasiilaq.

Med udgangspunkt i oplysninger fra RAL vurderes drifts- og personaleomkostningerne for et typisk atlantskib at udgøre ca. 450 kr./sømil (ud af samlede omkostninger på ca. 800 kr./sømil).

Samtidig udgør den samlede ekstra distance for skibet som lægger til i Tasiilaq at være ca. 330 sømil.

Ud fra disse forudsætninger kan meromkostningerne i form af de variable drifts- og personaleomkostninger ved et anløb i Tasiilaq beregnes til ca. 150.000 kr. (330 sømil*450 kr./sømil). Hertil kommer omkostninger når skibet ligger i Tasiilaq samt en række andre omkostninger. RAL har oplyst, at de anslår de samlede meromkostninger ved et anløb i Tasiilaq til i gennemsnit 260.000 kr.

3.4.2 Luftfart

Selvom det kun er en begrænset del af godset til Østkysten som transporteres med fly, så anvendes der alligevel betydelige økonomiske ressourcer på denne del af forsyningen af Østkysten.

Servicekontrakter

Selvstyret har indgået servicekontrakter på luftfartsområdet for beflyvning af Østkysten. Der er selvstændige kontrakter på flyvningen mellem Island og byerne på Østkysten og på helikopterflyvningen i de to distrikter. Servicekontrakterne omfatter både passagerer og gods.

¹² En stuefaktor angiver hvor meget af containeres kapacitet som kan udnyttes.

Aftalerne specificerer en minimumsfrekvens for beflyvningen herunder et krav om, at den til enhver tid gældende efterspørgsel i videst muligt omfang imødekommes. Desuden indeholder aftalen en specifikation af gennemsnitlige billet- og fragtpriiser (maksimumpriser). Endelig indeholder aftalerne en række andre specifikke krav til operatøren.

Mod at honorere kravene i aftalen modtager operatøren et fast årligt honorar, som betales af Selvstyret. For de gældende servicekontrakter gælder følgende faste betalinger pr. år:

Helikopterbeflyvning i Ittoqqortoormiit distrikt:	6,1 mio. kr.
Helikopterbeflyvning i Tasiilaq distrikt:	6,8 mio. kr.
Beflyvning af Østgrønland fra Island:	6,5 mio. kr.

Den samlede faste betaling for Selvstyret for beflyvningen udgør således små 20 mio. kr. pr. år.

I servicekontrakterne er det specificeret, at passagerer prioriteres højere end gods.

Pris og omkostninger

De samlede omkostningerne til luftfarten på Østkysten dækkes dels af billet- og fragtpriiserne og dels af den faste betaling specificeret i servicekontrakterne.

Den faste betaling (subsidiets) gives uafhængig af fragtmængder og antal passagerer og subsidiets andel af de samlede omkostninger pr. kg gods varierer derfor.

Tabellen nedenfor præsenterer en oversigt over de gennemsnitlige fragtpriiser, tilskud og kostægte priser for hhv. helikopterbeflyvningen i distrikterne og beflyvningen mellem Island og Østgrønland.

Tabel 5 Fragtpriiser, tilskud og kostægte priser for hhv. helikopterbeflyvningen i distrikterne og beflyvningen mellem Island og Østgrønland

Kr. pr. kg	Ittoqqortoormiit (helikopter)	Tasiilaq (helikopter)	Island - Østkysten (fly)
Forbrugerens fragtpris	9	9	18*
Tilskud	40	6	5*
Kostægte fragtpris	49	15	23*

Kilde: Air Greenland og Air Iceland via indrapportering til Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik samt egne beregninger.

* Egne beregninger da oplysningerne ikke har været direkte tilgængelige.

Tabellen viser, at tilskuddet dækker en betydelig del af de samlede omkostninger for såvel helikoptertrafikken i distrikter som for beflyvningen mellem Island og Grønland. Tilskuddet er størst for helikoptertrafikken i Ittoqqortoormiit distriktet, hvilket skal ses i lyset af at antallet af passagerer er få.

For fragt transporteret fra Island til Tasiilaq betaler forbrugerne i alt ca. 27 kr. pr. kg (9+18). Den kostægte pris udgør imidlertid 38 kr. pr. kg (15+23).

De høje priser på flyfragt afspejles i udsalgspriserne på de friske varer, som om vinteren transporteres med fly. Således koster et æble eksempelvis ca. 8-10 kr. i udsalgspris og heraf skønnes de 5-8 kr. at være udgifter til transport.

Sammenholdes forbrugerprisen for luftfragt (Tabel 5) med forbrugerprisen for skibsfragt (Tabel 4), så kan det konstateres, at det koster ca. 10 gange mere at få fløjet godset til Tasiilaq end at få det sejlet. Forskellen i de kostægte priser vurderes at være endnu højere, selvom størrelsen af krydssubsidieringen på skibsområdet ikke kendes.

3.4.3 Priser på varer på Østkysten

Der findes ikke statistik over prisniveauet i Østgrønland i forhold til prisniveauet i den øvrige del af landet. Det er således ikke muligt at lave en præcis sammenligning af priserne.

Generelt vurderes priserne på de fleste varer på Østkysten imidlertid at være på samme niveau som priserne i resten af landet. Dog er prisen på friske fødevarer (frugt, mejerivarer og pålæg) højere på Østkysten i den periode, hvor disse varer flyves til Østkysten.

Der er to centrale reguleringsmæssige forhold, som medvirker til, at priserne er på samme niveau. For det første er ensprissystemet på søfragten med til at sikre, at transportomkostningerne er på ca. samme niveau som i den øvrige del af landet. For det andet er der indgået en servicekontrakt mellem Selvstyret og Pilersuisoq, som skal sikre et basissortiment på varer i yderkantsområder, hvor detailhandel ikke vurderes at kunne foregå på kommercielle og markedsmæssige vilkår. Denne servicekontrakt regulerer desuden priserne på varerne i basissortimentet.

3.4.4 Prisniveau i Island og Danmark

Det generelle prisniveau på varer i hhv. Island og Danmark er naturligvis vigtig i forhold til, hvor fra det er mest fornuftigt at indkøbe og modtage varer til Østkysten.

Tabellen nedenfor viser en oversigt over udviklingen i det relative prisniveau mellem Island og Danmark de seneste 12 år. I tabellen er prisniveauet i EU27 (de 27 medlemslande i EU) hvert år indeks 100, således at udviklingen i hhv. det islandske og det danske prisniveau fremgår relativt i forhold til udviklingen i de gennemsnitlige priser i hele EU27.

Tabel 6 *Udviklingen i det generelle prisniveau i Danmark og Island i forhold til EU27 (EU27=100)*

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EU (27 lande)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Danmark	131,7	129,7	132,3	130,7	135,9	134,1	137,7	137,1	136,1	138	141,9	138,6
Island	119,3	133,6	118,5	124	129	128,4	151,3	150	158,9	119,2	98,2	111,1

Source: Eurostat, 2011, Purchasing power parities (PPPs), price level indices and real expenditures for ESA95 aggregates [prc_ppp_ind]

(http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/purchasing_power_parities/data/database)

Feltkode ændret

Tabellen viser, at det generelle prisniveau er højere i Danmark end i Island. Tabellen viser også, at prisniveauet relativt set var højere i Island før landets kraftige økonomiske nedtur i foråret 2008. Men prisniveauet er nu tilsyneladende kraftigt på vej op igen.

I denne forbindelse skal det nævnes, at de lokale erhvervsdrivende på Østkysten gav udtryk for forskellige opfattelser af om priserne på varer i Island er konkurrencedygtige med de danske priser eller ej. Dette afspejler formentlig, at der er store variationer i prisforskellen mellem Danmark og Island afhængig af varetypen.

4 Udfordringer, hensyn og ønsker

Dette afsnit indeholder en beskrivelse af de udfordringer, der er forbundet med forsyningen af Østgrønland. Afsnittet indeholder desuden en beskrivelse af interessenternes ønsker og præferencer i forhold til forsyningen af Østgrønland.

4.1 Udfordringer og hensyn

Godsforstyrning af Østkysten rummer en række udfordringer. For det første er der de særlige udfordringer i forhold til sejlads til Østkysten pga. storisen i området. Men der er også udfordringer i forhold til økonomi og forsyningssikkerhed, ligesom der er sociale og sundhedsmæssige hensyn mv. Nedenfor er der redegjort nærmere for de vigtigste udfordringer og hensyn, som der er vigtigt at have for øje ved i forhold til tilrettelæggelsen af godsforstyrningen. Det drejer sig om:

- Vejrforhold - særligt i forhold til is
- Økonomi og priser på varer
- Lageromkostninger
- Forsyningssikkerhed
- Sundhed og sociale forhold
- Varedeklarationer

Vejrforhold - særligt i forhold til is

Sejlads ved Østgrønland udfordres af isforholdene i området. Langs Østkysten af landet er der et stort bælte af is, som stammer fra Polarhavet og strømmer ud fra Framstrædet mellem Grønland og Svalbard. Isen bevæger sig fra Nord mod Syd en stor del af året, er meget dynamisk og meget svær i tykkelsen og kaldes for Storisen.

DMIs Istjeneste i København yder hjælp til de skibe, som færdes langs den Østgrønlandske kyst. Istjenesten udarbejder regelmæssigt iskort baseret på satellitfotos. Antallet af udarbejdede iskort er varierende og afhænger af sæson og det konkrete behov. I kombination med kortene udarbejdes også konkrete rutevejledninger til skibe, hvor der tages hensyn til alle de kendte aktuelle vejrmæssige forhold.

Når man skal vurdere mulighederne for at kunne gennemsejle isen omkring Østgrønland, indgår en vurdering af et sammenfald af mange faktorer såsom

sigtbarhed, vind, bølger, iskoncentration og iskompression¹³. Og altså ikke KUN selve isen, som også kan variere en del i udbredelse fra år til år. Det vil altid være skibets kaptajn, der afgør om de aktuelle forhold kan besejles.

DMIs primære aftagere af oplysninger om isforholdene ved Østkysten er RAL og forsvaret ved Grønlands Kommando. Skibe som besejler området ved Østgrønland har ikke pligt til at indkøbe oplysninger fra Istjenesten. Derfor kan man godt forsøge at sejle uden. Men de kan også indhente oplysninger fra DMI f.eks. til brug for et anløb af Tasiilaq. DMI tager en betaling for denne ydelse og det kan være relativt kostbart at få disse oplysninger, da de typisk omfatter 4-5 satellitbilleder fra radarbærende satellitter samt DMIs fortolkning af materialet samt deres rådgivning f.eks. i form af valg af rute og sejltidspunkt.

Storisen starter typisk sin færd mod syd fra Grønlandshavet i slutningen af september. Afhængig af årets isudbredelse i Polarhavet og en række andre forhold, tager det typisk 2-3 måneder inden isen når ned til området ud for Tasiilaq. Når storisen først er ankommet til Tasiilaq forsvinder den først igen næste forår/sommer. Der er sjældent perioder med åbninger i isen. Når storisen først har lagt sig, løsner den således ikke op igen midlertidigt.

Storisbæltet er meget bredere ud for Ittoqqortoormiit end ud for Tasiilaq. Ud for kysten af Ittoqqortoormiit er havoverfladen således dækket af storis stort set hele året (oktober-juli). Til gengæld er der på grund af særlige strømforhold ofte åbent vand mellem fastis i fjorden umiddelbart ud for Ittoqqortoormiit og drivisen i den Østgrønlandske Strøm. Storisen medfører imidlertid store begrænsninger i forhold til hvilke skibe, der kan anløbe byen, og hvornår det er muligt.

Umiddelbart er konsistensen af storisen om efteråret mere sejlbare end om foråret, da isflagerne om efteråret er mindre og ikke så sammenfrosne. Til gengæld er vejret ofte meget hårdt om efteråret med hård vind og dønninger, som gør issejlad mere risikabel. Et sent efterårsskib løber desuden en risiko for ikke at kunne komme ud igen, hvilket i værste fald vil kunne medføre op til et ½ års liggetid for et skib, som er anløbet i Tasiilaq og fanges bag storisen.

Der er især risiko for skader på skibene ude ved iskanten hvor man "angriber" isen, da der her ofte er større dønninger.

Der er perioder, hvor det på grund af storiens omfang ikke vil være muligt for RALs skibe at forcere den. I princippet vil skibe, som er designet til storis (hos RAL er det skibene Mary og Arina), ifølge DMI's Istjeneste godt kunne manøvrere gennem 7/10 og 8/10 isdække af mindre flager - igen afhængig af de øvrige vejrmæssige forhold. Men det er en afvejning af nødvendigheden af sejlad i forhold til risikoen for skader på skibet, og den tid, som det tager at forcere isen (herunder risiko for at skibes fanges i storisen). Altså hvor mange ressourcer og hvor meget tid vil man ofre på at sejle gennem isen, i forhold til at sejlanen skal overholdes.

¹³ Kilde: DMI's Istjeneste oplyst på møde den 1. juli 2011.

Nedenfor ses billeder fra en situation hvor et af RALs skibe var fanget i storisen.

Figur 2 RAL skib (Arina Arctica) fanget i storis



Kilde: RAL

Note: Arina Arctica sad fast i storisen i flere døgn på Østkysten i 2007.

Figur 3 Skader på RAL skib (Arina Arctica) efter sejlads i storis



Kilde: RAL

De største af verdens isbrydere (f.eks. russiske atomisbrydere) vil formentlig kunne forcere storisen ved Østgrønland i de fleste situationer. Ved komprimeret is, vil andre skibe imidlertid ikke nødvendigvis kunne følge efter, da den brudte isrende vil lukke til umiddelbart bag isbryderen. Selv med en isbryder vil force-

ring af isen således være meget vanskelig og usikker. Men i sidste ende vil det være et spørgsmål om ressourcer og økonomi.

Omkring Tasiilaq er der som nævnt storis store dele af året (typisk november/december til juli/august). Men der er store årstidsvariationer i hvornår isen omslutter området omkring byen. Som en konsekvens heraf er der variationer i den periode, hvor anløb af havnen er mulig. Der gør planlægning af forsyningen udfordrende, særligt fordi sejlplaner laves og godkendes ved årets begyndelse inden issituationen i området kendes.

Aktuelt måtte RAL i sommeren 2011 aflyse årets første anløb i Tasiilaq pga. storis og et tykt lag havis, som gjorde anløb af havnen umulig (jf.: <http://sermitsiaq.ag/node/101669>).

Efter flere år, hvor isen var smeltet tidligt på foråret var der planlagt et tidligt anløb - tre uger tidligere end i 2010. Men netop i 2011 var situationen markant anderledes, hvilket førte til aflysning og heraf logistiske og planlægningsmæssige udfordringer foruden de gener det påførte befolkningen.

I bilag 3 vises en oversigt over den historiske issituation ved Tasiilaq i maj og november måned.

RALs besejling af Østkysten

Udfordringerne fra storisen sætter således begrænsninger for RAL i forhold til hvornår det er muligt/forsvarligt at besejle Østkysten. RAL har de seneste år haft første anløb af Tasiilaq i midten/slutningen af juni og sidste skib i slutningen af oktober. Forsyningsperioden for Tasiilaq er således ca. 5 måneder. For Ittoqqortoormiit er forsyningsperioden blot 2 måneder (august til oktober) med blot 2 anløb i alt.

I bilag 2 vises en oversigt over historiske anløbstoppunkter samt en beskrivelse af anløbenes rettidighed.

Anløb med forbehold

De planlagte anløb af Tasiilaq i yderkanten af perioden (hhv. tidligere og sene anløb) gennemføres med forbehold af RAL. Det vil sige, at de kun gennemføres, hvis is- og vejrforholdene tillader det, og RAL forbeholder sig ret til at sætte gods af i anden havn for godsejers regning og risiko.

Klimaforandringer

Klimaforandringer vil kunne påvirke de langsigtede muligheder for besejling af Østgrønland. DMI har udarbejdet klimamodeller for Grønland helt frem til år 2080¹⁴. Klimamodellerne er behæftet med stor usikkerhed. DMI fremhæver, at ændringerne viser generelle temperaturstigninger i Grønland på omkring 7-8°C. Ved Østkysten beregnes stigningen til hele 12 °C frem til år 2100. Opvarmningen er størst om vinteren, og der forventes at blive færre ekstremt kolde dage.

Hvordan disse prognosticerede temperaturstigninger vil påvirke mængden og perioden af drivis ud for den østgrønlandske kyst er usikkert. Givetvis vil af-

¹⁴ DMIs hjemmeside, "Klimaændringer i Grønland", på adressen:

http://www.dmi.dk/dmi/index/klima/fremtidens_klima-2/klimaændringer_i_groenland-2.htm

smeltningen af isen øges som følge af temperaturstigningerne. Men da besejlingsmulighederne ved Østgrønland, som tidligere nævnt, også afhænger af en række andre vejrforhold, er det vanskeligt at konkludere, hvad de langsigtede konsekvenser vil blive.

Økonomi og priser på varer

Som beskrevet i afsnit 3.4 er der høje omkostninger forbundet med forsyningen af Østkysten, ligesom det i øvrigt er tilfældet i forhold til forsyningen af mange andre områder af landet.

De økonomiske forhold rummer flere udfordringer. For det første har Selvstyret sandsynligvis næppe mulighed for umiddelbart at udvide den økonomiske ramme for forsyningen af Østkysten. For det andet er det vigtigt at tage hensyn til, at priserne på varer på Østkysten ikke stiger uforholdsmæssigt meget. Dette sætter begrænsninger i forhold til alternative transportmuligheder, som finansieres af forbrugere gennem højere priser på varerne.

Konsekvenser af højere omkostninger for RAL

Endelig er det vigtigt at bemærke, at hvis RAL påføres højere omkostninger, som følge af at de pålægges ændringer i betjeningen af Østkysten, så vil dette medføre højere fragtrater generelt i hele landet. Dette følger af ensprissystemet og kravene til RALs drift. Det vil således ikke være østgrønlanderne alene, som vil bære meromkostningerne hvis RALs omkostninger stiger som følge af, at der indføres et nyt og dyrere forsyningsmønster for Østkysten.

Alternative forsyningsmuligheder, som er forbundet med meromkostninger for Selvstyret, vil enten skulle finansieres gennem højere bevillinger til transportområdet eller gennem besparelser på andre områder inden for transportområdet. Evt. meromkostninger skal således holdes op imod de fordele som et alternativt forsyningsmønster kan tilvejebringe.

Forsyningen af Østkysten skal ansues samlet. Hvis tiltag, som er forbundet med meromkostninger, kan kombineres med andre ændringer, som kan reducere omkostninger, så bør dette overvejes for ikke at belaste Selvstyrets og forbrugernes økonomi.

Lageromkostninger

På grund af den lange periode uden godsforstyrninger med skib er virksomheder nødt til at have store lagre med varer. Dette er forbundet med ekstra omkostninger til lagerplads.

Den lange periode uden leverancer er desuden udfordrende, fordi den kræver god planlægning. F.eks. skal entreprenører være i stand til at bestille byggematerialer for en meget lang periode, som ofte er længere end ordrebeholdningen på nye opgaver. Desuden skal detailhandlen være i stand til at forudsige, hvilke varer der vil blive efterspurgt og i hvilket omfang.

Hvis lageret af varer bliver for stort, bindes der kapital i lageret med omkostninger til følge. Desuden øges risikoen for spild ved at varernes holdbarhed udløber eller varen ikke kan nyttiggøres (eksempelvis spild ved byggeri).

Forsyningsikkerhed

Sikkerhed for godsforstyrningen er helt central. Det er således helt afgørende, at der ikke opstår situationer, hvor Østgrønland (eller andre dele af landet) står uden forstyrninger.

Gennem ejerskabet af RAL (og RAB) har Selvstyret tæt styring med godsforstyrningerne. Hertil kommer, at RAL har varetaget opgaven i en lang årrække og derfor har indgående kendskab og erfaring i forhold til hvad opgaven kræver. Dermed vurderes den nuværende situation at være forbundet med en høj grad af forstyrningsikkerhed.

Hvis der indføres et alternativt forstyrningsmønster, som ikke forpligter RAL til godssejladser, er det vigtigt at sikre forstyrningsikkerheden på anden vis. Det kan f.eks. ske igennem indgåelse af lange aftaleperioder uden mulighed for pludselige opsigelser med forpligtelser, bod og sikkerhedsstillelse af kontrakt-haveren. Dette vil dog næppe kunne give den samme forstyrningsikkerhed, som når man har en aftale med en Selvstyreejet virksomhed, hvor der er et interesse-fællesskab mellem ejer, rederi og befolkningen.

I denne forbindelse skal det nævnes, at der tidligere har været indgået aftale med en anden godsoperatør end RAL om bygdesejladser. Operatøren kunne ikke leve op til forpligtelserne og sikre forstyrningsikkerheden, og endte med at opsigte aftalen med kort varsel.

Sundhed og sociale forhold

Der arbejdes generelt for en forbedring af befolkningens leve- og livsvilkår i hele landet. Dette sker bl.a. ved at søge at højne sundheden ved at sikre befolkningen adgang til sunde og ernæringsrigtige fødevarer.

Godsforstyrningen indvirker på dette forhold. Evt. høje priser på basale og sunde fødevarer kan have en negativ indflydelse på sundhedstilstanden, fordi befolkningen ikke har råd eller fravælger ernæringsrigtige fødevarer. Høje priser er særligt problematiske for den del af befolkningen, som er økonomisk svagest stillet.

I perioden uden godsforstyrninger med skib er priserne på friske fødevarer på Østkysten høje. Det gælder særligt frugt og grønt samt mejerivarer og frisk på-læg.

Varers holdbarhed

Frem mod første skibsanløb oplever butikkerne, at varernes holdbarhed udløber og de anmoder om dispensationer for at få lov at sælge varerne trods udløbet holdbarhed. Der gives ingen generel dispensation af hensyn til den sundhedsmæssige risiko. I stedet behandler Selvstyret anmodningerne fra år til år.

Hensyn til sundhed og sociale forhold taler for, at priser på basale og ernæringsrigtige fødevarer holdes lave.

Varedeklarerationer

Mærkning af varer

Det følger af lov om mærkning af levnedsmidler, at produkterne skal have en varebetegnelse, som er anført "*på grønlandsk eller dansk eller på andre sprog, der kun ved uvæsentlige forskelle i stavning adskiller sig fra dansk*" (jf. Bekendtgørelse nr. 1 af 2. februar 1994 om mærkning af levnedsmidler - § 11 stk. 2).

For varer købt fra Danmark er der ingen problemer i forhold til varedeklarerationerne. Men for varer fra Island kan der være en udfordring. Mange af de varer, som sælges via Island er dog allerede mærket på et skandinavisk sprog. For øvrige varer vil det være tekniske muligt med en mærkning på dansk. Dette vil dog medføre en mindre ekstra omkostning for varen.

4.2 Interessenternes præferencer og ønsker

For at kunne forbedre forsyningen af Østkysten er det helt centralt at vide hvilke forhold omkring forsyningen, som er vigtige for befolkningen og hvilke elementer de gerne så forbedret. Det har derfor været et centralt element at afdække interessenternes præferencer og ønsker.

De politiske ønsker

Ved behandlingen af Vestnordisk Råds opfordring til undersøgelse af mulighederne for et andet forsyningsmønster af Østgrønland tilsluttede de politiske partier sig ønsket om en undersøgelse. Tilslutningen var begrundet i ønsket om en større fleksibilitet i forsyningen og i et ønske om udvidelse af forsyningsperioden. Samtidig gav de politiske partier dog generelt udtryk for, at de ønskede forbedringer på en bred front. Der syntes således at være et overordnet politisk ønske om såvel forbedret forsyning (længere periode med forsyning, højere frekvens, mere fleksibilitet og bedre service) som reducerede priser på fødevarer.

Prioritering af hensyn

Der er behov for en prioritering af hensynene. Der har derfor været fokus på at afdække interessenternes præferencer i forhold til pris, frekvens, forsyningsvindue, forsynings sikkerhed, fleksibilitet og konkurrence samt ønsker i forhold til varer og leverandører. Desuden er der samlet op på andre ønsker som interessenterne har givet udtryk for.

Priser

Prisen på friske fødevarer er høje på Østkysten i den periode, hvor disse varer må flyves til området. På denne baggrund var en af de centrale arbejdshypoteser, at der ville være et udbredt ønske blandt interessenter om lavere varepriser.

Ud fra interviewene med de forskellige interessenter i Østgrønland er det værd at bemærke, at der ikke er nogen, som har fremhævet dyre varer som et særligt problem for Østkysten. Det var således kun få adspurgte interessenter, som

fremhævede priser som et vigtigt hensyn. Enkelte bemærkede dog, at man gerne ser at pris på basale fødevarer kommer længere ned. Men generelt blev pris prioriteret lavere end andre hensyn. Nogle bemærkede, at man ikke anser pris på fragt "*som det store problem*". Adspurgt direkte til forhold omkring priser var der ingen som mente, at det skal have høj prioritet at reducere priserne.

Frekvens

I dag anløbes Tasiilaq med forsyninger 8-11 gange på et år. Forsyningen kunne teoretisk klares med ned til 2 anløb pr. år dog afhængig af hvilket skib som anvendes.

Der er ingen af de adspurgte interessenter, som efterlyste en højere frekvens i perioden, hvor anløb er mulige. Direkte adspurgt om præferencerne i forhold til frekvens er der flere som nævner, at man godt kunne undvære nogle af anløbene. Særligt vil man være villig til at acceptere en lavere frekvens med skib i perioden med leverancer, hvis ressourcerne i stedet blev anvendt til at gøre den lange periode uden leverancer så kort som mulig.

Flere fremhævede denne pointe. Således mente både Arctic Wonderland (hotel og turisme) og RF Elektronik at man sagtens ville kunne leve med færre antal årlige anløb (f.eks. 5), særligt hvis man samtidig kunne få forlænget perioden med forsyninger og reduceret risikoen for aflysninger, dvs. at "anløb med forbehold" blev afskaffet.

Pilersuisoq bemærkede dog, at en for lav frekvens kan blive et problem i forhold til holdbarhed på visse varetyper som f.eks. mejerivarer. Man er skeptisk i forhold til færre end 5 anløb om året.

I Ittoqqortoormiit synes der at være tilfredshed med 2 anløb pr. år. Der er dog kun gennemført interview med få interessenter fra området.

Fra 2013 planlægges indført en ny struktur hvor bygdeskibet i Tasiilaq distriktet afløses af containerskibet til betjening af bygderne. Der var ingen af interessenterne som umiddelbart gav udtryk for bekymring eller utilfredshed med denne ændring.

Skibsstørrelse

Der var flere interessenter som havde en forundring over den skibsstørrelse som RAL anvender til Tasiilaq. Flere mente at mindre skibe vil være bedre egnede til opgave i forhold til havnen størrelse og i forhold til de mængder som tilgår byen.

Forsyningsvindue

Befolkningen gav generelt udtryk for, at de ønskede et så langt forsyningsvindue for gods med skib som muligt. Det vil sige, at skibsanløbene skal ske så tidligt som muligt og så sent som muligt. Denne pointe blev bl.a. fremført af Destination East Greenland, som samtidig anførte, at det er vigtigt, at man kan regne med anløbene. Destination East Greenland mente ikke at maj-anløb er

realistiske, fordi de ofte vil blive aflyst pga. is. Men et bredt forsyningsvindue var også et generelt ønske fra de handelsdrivende.

Destination East Greenland mente også, at man med en lang periode med levering med skib godt ville kunne nøjes med lavere frekvens end den som kendes i dag - f.eks. 1 om måneden i en 6 måneders periode.

Andre interessenter mente, at problemerne med is ikke er så store, at det umuliggør tidlige og sene anløb. De ytrede sig skeptisk i forhold til RALs aflysninger og afvisning af længere sæson.

Nogle så gerne en leverance midt eller sidst på vinteren, men bemærkede samtidig at dette nok ikke er realistisk.

Mens de adspurgte er tilfredse med blot 2 anløb pr. år i Ittoqqortoormiit, så har man her samme præference i forhold til at få et længere forsyningsvindue end i dag. Nogle mener, at anløb i begyndelsen eller midt i juli er mulig i stedet for som i dag, hvor første anlæg sker i starten af august.

Forsyningsikkerhed

Forsyningsikkerhed er vigtig for befolkningen, ligesom den er vigtig for Selvstyret. Vigtigheden kom bl.a. til udtryk i foråret 2011, hvor de første to anløb af Tasiilaq blev aflyst. Dette afstedkom mangel på visse varer og befolkningen tilkendegav deres utilfredshed bl.a. gennem pressen.

Men vigtigheden af forsyningsikkerheden blev desuden fremhævet af en række af interessenterne i interviewene. Det er vigtigt, at forsyningerne kommer som planlagt og man ønsker, at dette hensyn skal have høj prioritet.

Anløb med forbehold

På grund af udfordringerne med is anvender RAL i dag en praksis, hvor tidlige og sene anløb gennemføres med forbehold. For disse anløb gælder det, at RAL forbeholder sig ret til at opløse gods i anden havn for godsejers regning og risiko. Interessenterne påpegede, at disse anløb er meget problematiske, fordi man som kunde ikke tør binde an med at anvende dem. Flere interessenter (bl.a. de mindre handelsdrivende samt entreprenører) bemærkede, at man stort set ikke anvender disse anløb. Varer med lav holdbarhed risikerer at blive ødelagt, hvis de ikke når frem, mens de logistiske konsekvenser for byggefirmaerne ved at varer ikke udskibes eller lander i en anden havn, er meget store. En entreprenør fremhævede store lageromkostninger (30.000 kr.) i forbindelse med et aflyst skib i foråret. Flere bemærkede "*måske-anløb duer ikke*".

Det synes således alene at være Pilersuisoq, som reelt anvender de anløb, som er med forbehold. Pilersuisoq har mulighed for at anvende varerne andre steder i landet. Hvis varerne fra Aalborg ikke udskibes til Østkysten kan de i stedet sendes til andre destinationer (f.eks. Vestkysten eller Sydgrønland). Hvis varerne lander i en anden havn - f.eks. Nuuk, så har Pilersuisoq også mulighed for at anvende varerne ved hurtigt at få sendt dem til områder, hvor varerne kan sælges og anvendes.

Men Pilersuisoq oplyser, at de også er tilbageholdende med at bestille for mange ting med de første anløb, som er med forbehold. For trods muligheden for udveksling er aflysning forbundet med tab, da ikke alle varer kan anvendes andre steder og derfor går til spilde. Pilersuisoq finder således anløb med forbehold problematiske, men de anvender dem dog alligevel. Det skyldes en forventning fra kunderne om nye varer ved anløb af første skib.

Fleksibilitet

Der synes at være et ønske om at gøre forsyningen mere fleksibel. Forsyningen ønskes indrettet, så den i højere grad tilgodeser borgernes behov og så den er tidssvarende i forhold til udviklingen.

Nogle interessenter ønsker en større fleksibilitet fra RALs side. Men har forståelse for at planlægning foretages før issituationen kendes, men man ønsker alligevel, at RAL kan reagere hurtigere, når der opstår mulighed for forsyning i yderperioderne. Nogle mente, at det "*er en uholdbar situation når RAL kan men ikke vil sejle*" og efterlyste alternativer i den situation. Flere nævner koncessionen som en begrænsning i forhold til at få den ønskede fleksibilitet.

Der blev udtrykt ønske om, at RAL var bedre til at udnytte de muligheder der opstår og handlede mere offensivt i forhold til de muligheder som opstår. Et eksempel kunne være, at RAL blev bedre til at indgå aftaler med andre rederier om sejlads, når RALs skibe ikke kan udføre besejlingen. Sermersooq kommune nævnte i denne forbindelse et eksempel med en tom pram, som befandt sig i Tasiilaq som kommunen gerne ville hyre til at sejle affald væk. Det fik man ikke tilladelse med henvisning til koncessionen.

Anløb med kort varsel Samtidig med ønsket om en højere grad af fleksibilitet blandt kunderne, så blev det påpeget, at det er meget vanskeligt at drage nytte af anløb som varsles med kort før afgang. Flere påpegede således, at man ikke nåede at bestille varer med RALs skib i januar 2011, da det var med for kort varsel.

Pilersuisoq oplyste, at RALs skib i januar 2011 alene blev anvendt til få kølevarer, fordi lagrene var fyldt ved det annoncerede sidste anløb i 2010 og fordi anløbet blev annonceret med kort varsel. Pilersuisoq finder ikke, at de uannoncerede anløb kan bruges til ret meget.

RAL påpeger, at de prioriterer fleksibilitet højt. Det gælder både i situationer, hvor anløb aflyses, og i situationer, hvor anløb er mulige på grund af gunstig issituation. De fremhæver det uplanlagte januar-anløbet som et eksempel på den fleksibilitet, de udviser.

Konkurrence

Nogle interessenter (bl.a. entreprenører) så gerne konkurrence mellem danske og islandske vareleverandører ud fra en forventning om, at det kan føre til lavere priser og et mere varieret vareudbud.

Der var ligeledes interessenter, som mente, at konkurrence indenfor godstransporten med skib ville være nyttigt - altså en opblødning af koncessionen. Samtidig ønsker man dog at bevare RAL som den centrale transportør.

Overordnet set var hensynet om mere konkurrence dog ikke højt prioriteret hos interessenterne.

Varer og leverandører

Der var flere interessenter som gav udtryk for at de er positive overfor at få varer fra Island. Flere fremhæver, at prisniveauet på Island er fornuftigt og attraktivt.

Der er flere interessenter som oplyser, at de i dag modtager varer fra Island. Således fremhæver Arctic Wonderland (hotel og turisme) at de får leverancer af varer fra Island, som de er godt tilfredse med. Også fra bygderne var der et ønske om en politisk aftale om samarbejde med Island, så man kunne få flere varer fra Island med skib.

Flere mindre handelsdrivende får varer fra Island med fly hele året. Der er dog oftest tale om mindre partier af specialvarer. Kommunen oplyser, at de handler på Island og får leveret varer med skib. Turen tager ca. 1 måned i sæsonen fra bestilling, da godset transporteres Reykjavik - Nuuk - Aalborg - Tasiilaq.

Interessenterne er generelt enige om, at mange års handel med Danmark gør, at det fortsat skal og vil være den centrale samarbejdspartner. Men man ønsker at opbygge et samarbejde med islandske grossister om udvalgte varer, som enten ikke kan leveres fra Danmark eller som er billigere.

Endelig var der interessenter som påpegede at de ikke ønskede (flere) varer fra Island. Dette blev begrundet i pris og vareudbud, ligesom det blev begrundet med, at man var glad for at få varerne fra Danmark og havde gode relationer til leverandører herfra.

Der er ingen af de interviewede som gav udtryk for, at hovedleverancen fremover skal være Island. Der var således udbredt tilfredshed med at modtage hovedparten af forsyningerne fra Danmark. Nogle mente, at et bedre samarbejde med Island måske kan føre til lavere priser. Men så længe de fleste varer fra Island kommer med fly, er det næppe realistisk.

Der er stor forskel på, hvilke varer som anses for problematiske eller generende at mangle. Der er ofte klager over mangel på sodavand og øl før første anløb. Men andre klager over, at lagre fyldes op med øl og vand i stedet for basale fødevarer.

Andre forhold og ønsker

Nye lufthavne

Interessenterne hilste Transportkommissionens anbefalinger vedrørende nye lufthavne på Østkysten velkomne. Flere pegede på, at dette ville kunne have en

stor gavnligeffekt i forhold til denne generelle transport til området herunder godsforstyrningen. Nye lufthavne i byerne vil gøre byerne mere tilgængelige og reducere transportomkostningerne. Der blev peget på, at det kunne medvirke til at reducere transportomkostningerne i de perioder hvor forstyrning med skib ikke er mulig.

Bl.a. Destination East Greenland ser meget store perspektiver i en ny lufthavn i Tasiilaq. De mener, at dette vil kunne afhjælpe en del af udfordringerne med godsforstyrning og i øvrigt også forbedre forholdene markant for turisterne til området.

Også Pilersuisoq fremhæver de forbedrede muligheder for supplement med flyfragt i vinterperioden, hvis der kommer en lufthavn i Tasiilaq. Man så gerne rene fragtfly f.eks. hver 14 dag. Flyene skulle transportere fødevarer med begrænset holdbarhed (mejerivarer m.m.).

Rene fragtfly	Pilersuisoq efterlyste bedre mulighed for fragt med fly i perioden uden skib, f.eks. ved brug af rene fragtfly.
Tilfredshed med RAL	<p>Blandt interessenterne var der generelt bred enighed om at man er godt tilfreds med RAL og den service de yder. Der blev givet udtryk for at servicen fra Aalborg er god og betjening på havnen er imødekommende og kompetent.</p> <p>Enkelte bemærkede dog, at RAL bør lægge sig mere i selen for at sikre, at deres materiel på havnen altid virker, fordi det er en helt afgørende faktor i forhold til håndteringen af godset.</p> <p>Bygdeformændene var glade for betjeningen med bygdeskibet Johanna Kristina, men undrede sig over, at det kommer med meget få varer ad gangen. Man ser frem til, at Atlantskibet afløser Johanna Kristina, fordi man så mener, at der skal opbygges større lagre i bygderne, som kan forbedre situationen.</p>
Bedre planlægning	Flere efterlyste bedre planlægning fra Pilersuisoq. Det blev påpeget " <i>at situationen hvert år er den samme</i> ", og " <i>det er altid de samme varer, Pilersuisoq løber tør for...</i> ". En interviewet interessant påpegede " <i>at der sker mange fejl hos Pilersuisoq</i> ". Samtidig var der andre som pegede på, at store partier af varer ender som affald, fordi holdbarheden udløber. Der blev efterlyst flere brandudsalg på varer op til udløbsdatoer frem for at smide varerne ud.
Varers holdbarhed	Enkelte nævnte varers holdbarhed som en af de store udfordringer og efterlyste at nogle varer som kan holde sig længere tid samt mere fleksibilitet i forhold til varers holdbarhed f.eks. i form af dispensationer. Bl.a. Pilersuisoq efterlyste bedre mulighed for dispensationer på datoudløb og oplyste, at kunder gerne vil købe disse varer under forudsætning af, at det er sundhedsmæssigt forsvarligt.
Sundhed	Enkelt fremhævede sundhed som et centralt element i forhold til godsforstyrningen og mente generelt, at der er behov for ændringer for at tilgode sundhed. Der blev efterlyst lavere priser på frugt og grønt og andre sunde fødevarer.

Bedre samarbejde mellem aktører	<p>Der var enkelte som pegede på behov for bedre samarbejde mellem de forskellige aktører, der er involveret i transport og forsyning.</p> <p>Særligt blev der efterlyst bedre samarbejde mellem Air Greenland og Air Iceland, som står for hhv. helikopter- og flytransporten i områderne på Østkysten. Der var et ønske om bedre koordinering med henblik på at sikre, at gods til Tasiilaq ikke strander i Kulusuk. Air Greenland påpegede, at man ikke altid får information om store fragtmængder, hvilket skaber problemer i forhold til flyvningerne. Men de oplyste også, at antallet af klager fra kunderne er få.</p>
Varesituation i vinter og forårsperioden	<p>Varesituationen er altid en udfordring om vinteren og foråret - særligt i bygderne. Det blev bemærket, at det er samme situation hvert år. Nogle mente at situationen langt tilbage i tiden (da KGH stod for forsyningen) var bedre, hvilket bl.a. blev begrundet i større lagre. Men også kortere holdbarhed på varer blev nævnt som en faktor, som spiller ind. Endelig blev bedre planlægning nævnt som en årsag.</p>
Bedre rettigheder og mulighed for at klage	<p>Nogle interessenter efterlyste mere information om hvilke rettigheder borgerne har og er sikret f.eks. i forhold til de servicekontrakter Selvstyret har indgået i forhold til forsyning.</p> <p>Det efterlyses således viden om, hvad servicekontrakten med Pilersuisoq præcist kræver af Pilersuisoq i forhold til vareudbuddet. Der efterlyses også bedre information om muligheder og begrænsninger i forhold til servicekontrakterne med luftoperatørerne. Hvad kan man kræve af operatørerne og hvornår og til hvem kan man klage?</p> <p>Flere interessenter påpegede, at folk på Østkysten ikke har samme krav og forventninger til vare- og godsforstyrning som eksempelvis folk fra de store byer på Vestkysten. Men samtidig påpegede de, at der er en tendens til stigende forventninger.</p>
Butiksråd	<p>Blandt interessenterne blev der efterlyst et butiksråd eller et lignende organer, hvor beboerne (særligt i bygderne) kan rette henvendelse til myndighederne f.eks. i forhold til klager over vareforsyningen. Der er muligt at klage i dag (og der findes allerede et butiksråd), men borgere ved, ifølge bygdeformændene, ikke hvor de skal rette henvendelse.</p>
Forbindelse fra Tasiilaq til Ittoqqortoormiit	<p>Der blev efterlyst bedre forsyningsforbindelse mellem Tasiilaq og Ittoqqortoormiit. Man vil især gerne have kød fra narhval, moskus og rensdyr fra Ittoqqortoormiit til Tasiilaq, og fangst og fisk kunne sendes den anden vej.</p> <p>RAL har dog oplyst, at denne mulighed allerede foreligger i dag, da skibet til Ittoqqortoormiit lægger til i Tasiilaq.</p> <p>Desuden oplyser Sermersooq at udveksling af kød vil kræve meget administration herunder dyrlægegodkendelser, hvorfor kommunen ikke anser det som realistisk med en større udveksling af disse varer.</p>

Opbevaring i Kulusuk Flere interessenter påpegede en opbevaringsproblematik i Kulusuk. Varer som kommer med fly fra Island og skal videre til Tasiilaq har laveste prioritet i forhold til passagerer. Derfor skal varerne ofte være i Kulusuk i en eller flere dage. Der er ikke tilstrækkelig egnet opbevaringsplads i Kulusuk, som medfører problemer for ferskvarer (særligt frugt og grønt), som ikke kan tåle at stå ubeskyttet i frost. Air Greenland var enige i, at der mangler passende faciliteter i Tasiilaq.

Opsummering af interessenternes præferencer

Figuren/tabellen nedenfor opsummerer interessenternes præferencer og ønsker i forhold til de centrale forhold. Den indeholder en vurdering af den relative prioritering af de forskellige hensyn på baggrund af interviewene med interessenterne. Der anvendes scorer mellem 1 og 5, hvor 1 er lavest og 5 er højest.

Tabel 7 Interessenternes relative prioritering af hensyn

Hensyn	Score	Bemærkning
Pris	2	Pris blev ikke fremhævet som særlig vigtig - dog med undtagelse af pris på sunde fødevarer (frugt og grønt).
Frekvens i periode med anløb af skib (service)	1	Høj frekvens prioriteres ikke højt. Tværtimod ønskede man færre anløb mod forbedringer på andre områder.
Forsyningsvinduet længde (service)	4	Stort ønske om så lang en periode med forsyning med skib som mulig.
Forsyningssikkerhed	5	Sikkerhed for leverancer prioriteres meget højt og man vil meget gerne undgå varemangel.
Undgåelse af anløb med forbehold (service)	4	Anløb med forbehold vil gerne undgås, da risikoen for aflysning medfører store gener.
Fleksibilitet (service)	3	Mere fleksibilitet i transportmuligheder ønskes, f.eks. ved at RAL handler mere offensivt f.eks. gennem samarbejde med andre rederier.
Undgåelse af anløb som annonceres med kort varsel (service)	4	Samtidig med ønsket om mere fleksibilitet ønskes skibe med forsyninger, som anløber med kort varsel, undgået, fordi det er svært at nyttiggøre dem.
Konkurrence	3	Hensynet om mere konkurrence var ikke højt prioriteret hos interessenterne, om end enkelte dog kunne ønske sig øget konkurrence mellem danske og islandske vareleverandører og godsløbet med skib.
Varer og leverandører fra Island	2	Varer ønskes overordnet set fortsat at komme fra Danmark. Island anvendes fortrinsvis i forhold til flyfragt. Enkelte så gerne samarbejde med Island styrket.

Kilde: Egen tilvirkning. Egen vurdering af score.

De forhold som prioriteres højest af interessenterne er forlyningssikkerhed og så lang en periode med forlyning med skib som muligt. Det samme gør undgåelse af anløb med forbehold og anløb som annonceres med kort varsel. Omvendt prioriteres hensyn til frekvens, pris og varer fra Island lavt relativt til de andre hensyn.

4.3 Vestnordisk Råds opfordring og Islands interesser

Nedenfor beskrives Vestnordisk Råds opfordring til samarbejde. Derudover redegøres for de islandske interesser og muligheder i relation til den grønlandske østkyst, som er afdækket gennem interview.

Vestnordisk Råds opfordring

Som beskrevet i baggrunden (afsnit 1.1) for denne rapport er undersøgelsen af mulighederne for alternativ godsforlyning af Østgrønland iværksat på baggrund af en opfordring fra Vestnordisk Råd. I opfordringen til at gennemføre en undersøgelse pegede Vestnordisk Råd bl.a. på, at der var behov for en undersøgelse af, om det er fordelagtigt, at dele af godsforlyningen sker via Island.

Vestnordisk Råd ser gerne en generel styrkelse af infrastrukturen indenfor fly- og skibstrafikken i Vestnorden (Færøerne, Grønland og Island). Formålet skal være at øge samarbejdet mellem landene indenfor transport af gods og passagerer indenfor regionen. Rådet har i denne forbindelse særlig fokus på regionens muligheder for udvikling af service- og handelsområdet mellem Vestfjordene i Island (f.eks. Ísafjörður) og Østgrønland.

Vestnordisk Råd påpeger, at Island ligger betydeligt nærmere byerne på Østkysten end Nuuk og Aalborg, og ser derfor et potentiale i at udvikle samarbejdet mellem landene i forhold til godsforlyning.

Vestnordisk råd peger på, at de vestnordiske lande har mange fællestræk. De er alle tyndt befolkede øsamfund, som er geografisk spredt over store afstande. Som en konsekvens heraf er landene meget afhængige af skibs- og flytrafik. Fiskeri spiller en stor betydning i landene, og landene er meget afhængig af import af andre varer fra øvrige lande. Turismen er i vækst i alle landene, men spiller en større rolle i Island end i de øvrige lande.

Den indbyrdes samhandel mellem de tre vestnordiske lande er imidlertid meget beskeden - kun omkring 1 % af den totale eksport i landene. Med baggrund i landenes fællestræk peges der på et potentiale for et øget samarbejde - særligt i forhold til turisme og transport.

Islandske interesser og muligheder

Der er gennemført interview med en række islandske interessenter i relation til godsforlyning af Østgrønland. Formålet med interviewene var at indsamle relevant viden og informationer i forhold til udfordringer, ønsker og løsningsmuligheder for gods til den grønlandske østkyst. I det følgende opsummeres ho-

vedsynspunkterne fra interviewene, mens der henvises til bilag 4 for en mere uddybende beskrivelse af interessenternes holdninger.

Generelt syntes alle parter på Island, at det var positivt at Selvstyret havde iværksat undersøgelsen.

De islandske rederier er interesserede i fragten mellem Danmark og Island (for gods som skal videre til Grønland), men giver samtidig udtryk for, at de ikke anser dette for realistisk pga. RALs enekoncession. Samtidig synes de islandske rederier ikke at være specielt interesseret i sejlads fra Island til Østgrønland, hvilket bl.a. skyldes at man ikke har egnede skibe og at mængderne er meget begrænsede.

Air Iceland supplerer godsforstyrningerne med skib - særligt når disse ikke kan sejle, og de er indstillet på at tilpasse (øge) flyvningerne af hensyn til gods, hvis dette måtte blive ønsket fra Selvstyrets side. Icelandair Cargo udtrykker desuden interesse i at oprette en fragtrute fra Danmark til Grønland, som dog ikke alene er tænkt i forhold til gods til Østkysten. Der synes således at være fleksible alternative forsyningsmuligheder via fly.

De islandske leverandører udviste umiddelbart interesse for afsætning af deres varer til Østgrønland (og resten af landet). Det følger naturligt af, at afsætning af varer til Østgrønland kan øge deres marked og dermed potentielt deres indtjening. Interviewene pegede dog på, at der er blandede holdninger til ønsket om øget samhandel med Østgrønland blandt de islandske grossister. De fleste tilkendegav, at de helt overordnet altid er klar til at reagere, hvis der opstår en ny mulighed. Men samtidig anførte de, at der skal være tale om et stabilt marked af en vis størrelse. Grossisterne peger i den forbindelse på en række barrierer, og overordnet synes grossister ikke at være udbredt interesserede eller optimistiske i forhold til mulighederne for (mere) salg til Østgrønland.

5 Alternative og supplerende forsyningsmuligheder

Dette kapitel præsenterer og belyser alternative og supplerende forsyningsmuligheder. Først præsenteres en oversigt over muligheder og idéer. Herefter præsenteres resultatet af en overordnet screening af forslagene og resultaterne af en analyse af udvalgte alternative og supplerende forsyningsmuligheder.

5.1 Muligheder og idéer

For at imødekomme interessenternes ønsker til godsforstyrningen af Østkysten kan den nuværende forstyrning ændres eller justeres på mange forskellige måder. I forhold til at fremkomme og belyse muligheder og idéer har der ikke været anvendt nogen form for begrænsning. Som en konsekvens heraf spænder mulighederne meget vidt: fra små tiltag, som sigter målrettet på at forbedre udvalgte forhold, til større tiltag, som gennemgribende forandrer den overordnede struktur.

Tabel 8 nedenfor lister muligheder og idéer til alternative eller supplerende forsyningsmuligheder af Østgrønland. Mulighederne er et resultat af forslag til forbedringer fra interessenter opfanget fra interviewene og fra forslag, som tidligere har været stillet i debatten om forstyrningen. Endelig er bruttolisten suppleret med egne forslag. Hensigten med at inkludere et bredt spektrum af forslag har været at "vende alle sten".

Screeningskriterier

Forslagene i tabellen nedenfor udgør en bruttoliste af muligheder. En række af mulighederne er imidlertid næppe realistiske eller anbefalelsesværdige set ud fra en række kriterier. Der er derfor gennemført en screening for at reducere antallet af muligheder, som belyses yderligere.

De kriterier, som er lagt til grund for screeningen, er følgende:

- Praktisk realiserbarhed
- Økonomi
- Forsyningsikkerhed
- Match med interessenternes ønsker

Inden de videre analyser er der screenet en række forslag bort. Det drejer sig

om forslag, der slet ikke eller kun vanskeligt vil kunne gennemføres i praksis i forhold til de beskrevne udfordringer og hensyn i forbindelse med forsyningen. Forslag, som er vurderet at kunne kompromittere forsyningssikkerheden, er ligeledes fravalgt. Forslag, som er vurderet at være forbundet med betydelige meromkostninger for Selvstyret, RAL, borgerne på Østkysten eller andre af landets interessenter, er også fravalgt i forhold til yderligere analyse. Endelig er de forslag fravalgt som ikke, eller kun i ringe udstrækning, matcher interessenternes ønsker (jf. Tabel 7).

Tabel 8 nedenfor lister og beskriver forslagene og giver en indledende begrundelse for den efterfølgende screening efter de nævnte kriterier. Selve screeningen gennemføres i afsnit 5.2.

Tabel 8 *Bruttoliste med alternative og supplerende forsyningsmuligheder*

Mulighed	Formål	Beskrivelse/kommentarer	Screening
Generelle og overordnede ændringer			
1 Samarbejdsaftale om handel mellem Island og Grønland.	Mere fleksibilitet og konkurrence.	Et handelssamarbejde kunne udformes som det samarbejde mellem Island og Færøerne, der kendes under Höyvik-aftalen.	Problematisk i forhold til forsyningssikkerhed og samfundsøkonomi, da det de facto vil kræve fuldstændig ophævelse af RALs koncession. Vil kunne kompromittere forsyningssikkerhed, hvis der ikke haves en fast aftale med en leverandør.
2 Fri adgang til alle skibe til Østkysten.	Mere fleksibilitet og konkurrence.	Fri og lige adgang for alle skibe fra alle nationer der kommer med forsyninger til Østkysten.	Problematisk i forhold til forsyningssikkerhed og samfundsøkonomi, da det de facto vil kræve fuldstændig ophævelse af RALs koncession eller som minimum kræve genforhandling af RALs koncession. Vil kunne udvande fordelene ved kun at have en leverandør til Østkysten.
3 Helt eller delvist betjening af Østkysten med skib fra nord/nordvest Island (f.eks. Ísafjörður).	Effektivisering af sejladsen (minimere transportafstand).	Forsyninger fra Island erstatter forsyninger fra Danmark og gods udskibes fra en havn i Island tæt på Østkysten.	Ikke i tråd med befolkningens ønsker om varer fra DK evt. suppleret med varer fra Island. Hvis islandske skibe anvendes, så vil det kræve genforhandling af RALs koncession. Nordvest Island har ringe sammenhæng med det logistiske system i øvrigt og vurderes ikke at være økonomisk attraktiv.
4 Island (Reykjavik) som basishavn.	Effektivisering. Mere fleksibilitet og forøgelse af muligheden for samhandel med Island og andre destinationer i Europa.	I relation til Østkysten erstatter Reykjavik Aalborg som basishavn. Vil betyde, at Østkysten vil få islandske varer i stedet for danske.	Ikke i tråd med befolkningens ønsker om DK som primær hovedleverandør.

Mulighed	Formål	Beskrivelse/kommentarer	Screening
Ændringer i forsyningen med skib (RAL)			
5 Flere anløb med RALs skibe.	Forbedring af frekvensen.	Flere skibe i den periode hvor det er muligt at sejle.	Ikke i tråd med befolkningens ønsker. Ingen/få efterspørger højere frekvens i sejlperioden.
6 Færre anløb med RALs skibe.	Reduktion af omkostninger.	Færre skibe i den periode hvor det er muligt at sejle.	Baseret på kapaciteten på de skibe som anvendes kan færre anløb klare efterspørgslen.
7 Island som transit-havn for forsyning af Østkysten.	For at gøre forsyningen billigere og gøre det nemmere for islandske grossister at betjene det østgrønlandske marked.	RAL transporterer godset til Reykjavik. Her omlastning og konsolidering med varer fra Island og evt. videretransport med mindre RAL skib (evt. charteret).	Anvendelse af Reykjavik som transithavn vurderes at ville fordyre transporten. Vil give en ekstra omlastning. Kun få varemængder fra Island til Østkysten.
8 Anvendelse af de mindste af RALs skibe fuldt lastede til Østkysten direkte fra Aalborg - uden videre sejlads til Vestkysten.	Reducere omkostninger til transport.	I dag sejler alle skibe til Østkysten videre til Vestkysten. Særligt hvis frekvensen reduceres vil mindre skibe kunne fuldt lastes med varer til Østkysten, så skibet kan returnere direkte til Aalborg (ikke nødvendigvis alle anløb).	En evt. gevinst ved dette vil afhænge af RALs samlede logistiske planlægning, hvor der skal tages hensyn til en række andre forhold: Gods og tomme containere som skal retur til DK, skibe til rådighed, mandskabsmønstring mv.
9 Betjening af ltoqqortoormiit og Tasiilaq med samme skib.	Reducere omkostninger til transport.	For at undgå omlastning af gods kan ltoqqortoormiit betjenes med samme skib som betjener Tasiilaq.	Igen er en potentiel gevinst afhængig af RALs samlede logistiske planlægning. I forhold til ltoqqortoormiit er der hensyn til projektgods til Danmarkshavn.
Anvendelse af andre skibe			
10 RAL samarbejde med andre rederier.	Mere fleksibilitet og reducerede omkostninger.	Mulighed for anvendelse af andre skibe end RALs. For ikke at være i strid med koncessionen kunne RAL indgå aftale med rederi som underleverandør. Betaling kunne ske til RAL ud fra normale rater, som kunne stå for betalingen af 3. part.	Vil kun kunne fungere som et supplement til den basale godsforsyningsstruktur. Besparelse og fleksibilitet vil formentlig være begrænset.
11 Islandske varer med islandsk skib.	Øget fleksibilitet og konkurrence samt flere varer fra Island.	Tilladelse for islandske skibe til at anløbe Østkysten med varer losset på islandske havne	Vil kræve genforhandling af RALs koncession. Håndhævelse vanskelig. Skibe, som reelt vil benytte det få, da mængden af varer, som efterspørges fra Island, er begrænset.
12 Leverancer fra andre skibe i området.	Reducere pris, øge frekvens og fleksibilitet (service-niveau).	Ændring af koncession for at tillade at andre skibe, som er i området, f.eks. olieeftersøkningskibe eller andet kan anvendes til godstransport. Kun mindre opgaver vil kunne løses på denne måde.	Vil kræve genforhandling af RALs koncession. Kan kompromittere forsyningssikkerhed. Vil kun vedrøre en begrænset del af fragten.
13 Leverancer fra krydstogtskibe som anløber Østgrønland (særligt i	Reducere omkostninger, øge frekvens og fleksibilitet	Kan kun anvendes til mindre fragtmængder (frugt og grønt samt andre fødevarer med lav holdbarhed). Der	Krydstogtskibene kommer i samme periode som RALs skibe, hvorfor friske varer i forvejen leve-

Mulighed	Formål	Beskrivelse/kommentarer	Screening
Ittoqqortoormiit).	biliet (serviceniveau).	anløber 15-20 krydstogtskibe til Ittoqqortoormiit hver sommer. Disse har forsyninger med og der kan måske indgås aftale om levering af mindre fragtmængder.	res med disse skibe. Fordelen ved leverancer fra krydstogtskibe vil derfor være lille.
14 Alternativ forsyning via Island i ydersæsonen og/eller uden for sæsonen.	Mere fleksibilitet og en længere periode med leverancer fra skib.	Supplerende leverancer i perioder hvor RAL ikke har planlagt anløb, men hvor issituationen tillader anløb. Kunne udføres af islandsk operatør evt. i samarbejde med RAL.	Vil ikke kunne ændre den overordnede logiske udfordring, men alene fungere som et supplement til mindre godsmængder. Desuden problematisk i forhold til at kunderne ønsker varsel i god tid om anløb til bestilling af varer.
15 Anvendelse af Islandsk kystskib.	Reducere omkostningerne til forsyning.	Der har tidligere været et godsskib, som betjente alle islandske kystbyer. Transporten er overgået til lastbiltransport, men skibet overvejes genindført. Vil i givet fald kunne inkludere Østkysten på ruten.	Skibet sejler ikke i dag, og det vurderes som usandsynligt at det kommer til at sejle, da de islandske grossister foretrækker forsyning via lastbil.
16 Anvendelse af søværet fartøjer.	Øge fleksibilitet og serviceniveau.	Vil kun kunne anvendes til mindre fragtmængder (f.eks. frugt og grønt samt andre fødevarer med lav holdbarhed).	Ingen af skibene er indrettet til fragt - og fragt er ikke deres formål. Vurderes kun at kunne anvendes i helt særlige situationer, og ikke som regelmæssig forsyningskanal.
Bedre forsyning i perioden uden skib			
17 Anvendelse af rene fragtfly i perioden uden skibsforsyning.	Forbedret serviceniveauet (bedre adgang til basale varer hele året).	Primært relevant i forhold til frugt og grønt samt andre fødevarer med lav holdbarhed. Godset skal videre til byerne med helikopter.	Vil medføre betydelige meromkostninger, som skal dækkes af enten Selvstyret eller forbrugerne gennem højere priser på varer.
18 Mere fragt med fly (tillægskontrakt til eksisterende aftaler som pt. er med Air Iceland).	Forbedret serviceniveauet (bedre adgang til basale varer hele året).	Primært relevant i forhold til frugt og grønt samt andre fødevarer med lav holdbarhed. Godset skal videre til byerne med helikopter.	Vil medføre betydelige meromkostninger, som skal dækkes af enten Selvstyret eller forbrugerne gennem højere priser på varer.
19 Så bredt et forsyningsvindue med skib som muligt.	Forbedret serviceniveau.	Befolkningen ønsker leverancer med skib i så lang en periode som det er muligt. Forbundet med udfordringer pga. stors.	Planlægning med et bredt forsyningsvindue vil være forbundet med risiko for aflysning pga. issituationen.
20 Kun anløb uden forbehold.	Forbedret serviceniveau.	Befolkningen ønsker ikke leverancer med anløb med forbehold, da risikoen for tab eller ekstra omkostninger er for stor.	Afskaffelse af anløb med forbehold vil enten betyde, at tidligere og sene anløb afskaffes med serviceforringelse til følge, eller det vil medføre en "risikopræmie", som skal dækkes af enten Selvstyret eller forbrugerne gennem højere priser på transport.
21 Anvendelse af isbrydere.	Forbedret serviceniveau.	Store isbrydere (evt. atomdrevne fra Rusland), vil kunne gennembryde storisen i vinterperioden.	Ikke sikkert at RALs skibe vil kunne følge isbryderen gennem de brudte sejltrender. Desuden økonomisk meget udfordrende (kilde: Nordic Bulk Carriers). Dertil kommer spørgsmålet om hvorvidt man

Mulighed	Formål	Beskrivelse/kommentarer	Screening
22 Tilskud til fly (gods) om sommeren afskaffes/flyttes til øget tilskud vinter.	Forbedret serviceniveau.	Godsmængderne er relativt beskedne om sommeren samtidig med at der er mange flyvninger af hensyn til turisterne. Ændring af servicekontrakt så der blev differentieret tilskud til flyvning sommer/vinter og evt. kan en del af tilskuddet ydes i forhold til godsmængden.	ønsker nukleare fremdriftsmidler i grønlandsk farvand. Hvis tilskuddet øges om vinteren, når der ikke sejler skibe, vil de friske fødevarer om vinteren blive billigere. Afskaffelse af tilskud om sommeren vil ikke påvirke priserne på samme måde, da de fleste varer transporteres med skib.
Andre forslag			
23 Systemer til at bryde fastis i havnen.	Forbedret serviceniveauet (bedre adgang til basale varer hele året).	F.eks. luftslanger på bunden af havnen, kul på is, bortsprængning af is	Flere af disse teknikker har været afprøvet tidligere i historien. Systemerne vil imidlertid ikke indvirke på problemerne med storis, hvorfor de ikke vurderes at kunne gøre en væsentlig forskel.
24 Isbaner til fly.	Forbedret serviceniveauet (bedre adgang til basale varer hele året).	For at få gods med fly direkte til byerne på Østkysten uden behov for helikoptertransport. Primært relevant i forhold til frugt og grønt samt andre fødevarer med lav holdbarhed.	Er anvendt tidligere i Grønland. Men er teknisk udfordrende og forbundet med risici. Vil desuden medføre betydelige meromkostninger.
25 Nye lufthavne i Tasiilaq og Ittoqqortoormiit.	Billigere varer i perioden uden skib.	Hvis der anlægges landingsbaner ved de to byer i Østgrønland ændres situationen til fordel for lufttransport væsentligt, da man sparer transporten med helikopter.	Afventer beslutning fra landspolitikkerne. Er en mulighed, som på lang sigt kan forbedre mulighederne for godstransport, særligt i de perioder hvor der ikke kan sejles.
26 Bedre planlægning af indkøb - efteruddannelse og resultatkontrakter.	Forbedret serviceniveau og bedre ressourceudnyttelse.	Forbedret uddannelse af personale og mere effektive indkøbssystemer hos de store vareindkøbere. Desuden kan indkøb hos Pilersuisoq søges forbedret ved at supplere eksisterende servicekontrakter med resultatkontrakter i forhold til serviceniveau.	Planlægningen af indkøb er central i forhold til det oplevede serviceniveau for befolkningen. Flere faktorer peger på, at der er et potentiale for yderligere optimering.
27 Tilladelse til salg af datoudløbende varer efter første skib.	Bedre ressourceudnyttelse.	I dag fås dispensationer til salg af datoudløbende varer, men dispensationen ophæves med anløb af første skib. Ved tilladelse til salg i en kortere periode efter anløb vil varerne kunne sælges til stærkt nedsatte priser med bedre ressourceudnyttelse til følge.	Vil kræve ændringer i de dispensationsregler som gælder i dag. Kun muligvis have negativ effekt på sundhed.
28 Brug af den eksisterende kortbane ved Ittoqqortoormiit	Forbedret serviceniveauet (bedre adgang til basale varer hele året)	Banen kan kun belyves med små Twin-Otter fly. Disse kan lande med eller uden ski afhængig af om banen er ryddet for sne.	Kun korte perioder med dagslys i vinterperioden. Nyttelasten er lav hvis flyene skal flyve med ski helt fra Island. Kan måske i helt særlige tilfælde være et forsynings-supplement i vinterperioden.

Kilde: Egen tilvirkning.

Mulighederne i tabellen ovenfor er relativt bredt beskrevet og tjener flere forskellige formål. Samtidig er de forbundet med meget forskellige konsekvenser, som i øvrigt afhænger af den konkrete udformning. Der er redegjort nærmere for screeningen og analysen af de alternative forstyrningsmuligheder nedenfor.

5.2 Screening og analyse af forstyrningsmuligheder

Det er ikke muligt, at gennemføre en detaljeret analyse af alle de alternative og supplerende forstyrningsmuligheder. I stedet er en række muligheder screenet bort ud fra de opstillede screeningskriterier.

Realiserbarhed	En række projekter er fravalgt, fordi det er vurderet, at de <i>ikke er mulige eller hensigtsmæssige at realisere i praksis</i> . Det drejer sig f.eks. om Systemer til at bryde fastis i havnen (23), Isbaner til fly (24), Alternativ forstyrning via Island i ydersæsonen og/eller uden for sæsonen (14), Anvendelse af islandsk kystskib (15) og Anvendelse af søværnets fartøjer (16).
Økonomi	<p>Andre muligheder er fravalgt, fordi de er vurderet at være forbundet <i>med betydelige meromkostninger</i>, som ikke kan retfærdiggøres i forhold til de fordele de potentielt vil give. Det drejer sig f.eks. om Anvendelse af isbrydere (21). De største russiske atomisbrydere vil kunne klare udfordringen. Ud fra oplysninger om lejeprisen pr. dag og afstanden til deres basishavn i Murmansk er det overslagsmæssigt beregnet at et anløb vil koste ca. 3 mio. kr. Det svarer til mere end 10 gange prisen for et anløb med RALs skibe.</p> <p>Desuden er alternativet med Helt eller delvist betjening af Østkysten med skib fra nord/nordvest Island (f.eks. Ísafjörður) (3) fravalgt. Nordvestisland har ringe sammenhæng med det logistiske system i øvrigt og vurderes ikke at være økonomisk attraktiv. Dette blev bl.a. bekræftet gennem interview med interessenterne på Island, som påpegede at den trafikale tilgængelighed til det nordvestlige Island er problematisk.</p>
Forsyrningssikkerhed	<p>Koncessionen vurderes at være afgørende i forhold til forstyrningssikkerhed og i forhold til at sikre den mest omkostningseffektive forstyrning af landet som helhed. Der er derfor set bort fra alle forslag som bryder <i>grundlæggende og fundamentalt</i> med RALs enekoncession.</p> <p>I denne analyse er der ikke gennemført en samlet analyse af fordele og ulemper ved koncessionen. I stedet henvises til Transportkommissionens anbefalinger. Transportkommissionen har vurderet, at evt. ulemper med koncessionen opvejes af fordelene, idet den finder, at der ikke er samfundsøkonomisk grundlag for flere aktører. Dette begrundes bl.a. i, at godsmængderne er begrænsede og at opgaverne er specialiserede samtidig med at vigtigheden af at forstyrningssikkerheden fremhæves.</p> <p>Alternative og supplerende løsninger for godsforstyrning af Østkysten, som er vurderet helt at ophæve eller i væsentlig grad at fjerne grundlaget for koncessionen omfatter Samarbejdsaftale mellem Island og Grønland (1) og Fri adgang til alle skibe til Østkysten (2).</p>

Der er også andre forslag, som også griber ind i koncessionen. Men det er vurderet, at de kun i begrænset grad indvirker på de fundamentale rammevilkår for RAL og således ikke angriber selve rygraden i koncessionen. Justeringer af koncessionen ligger i tråd med Transportkommissionens anbefalinger, som netop påpeger, at der kan være behov for justeringer og præciseringer af koncessionen. Ændringer af den nuværende koncession, som eksempelvis kan åbne op for at specifikke transportopgaver kan udføres af andre rederier end RAL, vil kræve genforhandling af koncessionen.

Interessenternes ønsker

Endelig er der muligheder, som er fravalgt med baggrund i *ringe match med interessenternes ønsker*. Som beskrevet i afsnit 4.2 prioriterer interessenterne forsyningssikkerhed, lang periode med forsyning med skib, undgåelse af anløb med forbehold og undgåelse af anløb, som annonceres med kort varsel højt. Omvendt prioriteres hensyn til frekvens, pris og varer fra Island lavt.

På denne baggrund er en række alternativer fravalgt. Det drejer sig om flere anløb med RALs skibe (5), Island som basishavn (4), Leverancer fra andre skibe i området (12), Leverancer fra krydstogtskibe som anløber Østgrønland (særligt i Ittoqqortoormiit) (13).

Analyse af alternative og supplerende forsyningsmuligheder

Screeningen har reduceret antallet af forslag til forbedring af godsbetjeningen af Østkysten fra 28 til 15. De resterende forslag (6-9, 11, 17-20, 22, 25-28) kan kategoriseres i forhold til følgende temaer:

- Bedre muligheder for varer fra Island
- Anvendelse af skibe fra andre rederier
- Bedre muligheder for fragt med fly
- Ændret logistik omkring anløb af RALs skibe
- Bedre planlægning

De resterende forslag analyseres nedenfor kategoriseret i forhold til temaerne.

Bedre muligheder for varer fra Island

Der er udbredt tilfredshed med at modtage hovedparten af forsyningerne fra Danmark. Men samtidig giver en del af befolkningen og interessenterne udtryk for, at de ønsker bedre mulighed for at få varer fra Island. Danske grossister skal være hovedleverandører og den sikre havn, men man ser gerne en alternativ forsyningskanal fra Island.

Generelt kan alle produkter og varer købes via Island på lignende vilkår, som kendes fra Danmark. Produkterne er dog ikke altid præcis de samme som dem, der købes i Danmark. Islændingene har andre traditioner indenfor byggeri, som gør, at de på visse områder anvender lidt andre materialer end dem, man som standard benytter i Danmark. Andre barrierer i forhold til at købe varer fra Island er sprogsproblemer, momsrefusion, kursrisiko og mærkning af varer. Der er

dog ingen af disse barrierer, som vurderes at ville være en reel begrænsning i forhold til samhandel med Island i større skala end det som kendes i dag.

Visse grøntsager med lav holdbarhed transporteres med fly til Tasiilaq hele året. Det er ikke realistisk at ændre i forsyningsstrukturen, så der kommer en rute fra Reykjavik til Tasiilaq blot af hensyn til friske grøntsager, da de udgør en meget beskedne mængde.

Det er vigtigt at understrege, at det allerede i dag er muligt at få fragt med skib fra Island til Østkysten - og prisen er den samme som fragt fra Aalborg til Østkysten. Dog er fragttiden ca. 1 måned, da godset sejles Reykjavik-Nuuk-Aalborg-Tasiilaq (mod 2 dage hvis godset blev sejlet direkte fra Reykjavik til Tasiilaq). Imidlertid er fragtmængden mellem Island og Østkysten i dag meget beskedne (under 50 m³ per år). Dette synes at bekræfte, at befolkningen på Østkysten foretrækker varer fra Danmark og peger i retning af, at ønsket om varer fra Island reelt er begrænset. Dog kan det ikke afvises, at en bedre korrespondance (lavere pris/højere frekvens) mellem de to områder kan øge mængden af varer, som købes på Island.

Varer fra Island med islandsk skib

En måde at forbedre muligheden for varer fra Island vil være at tillade lokale islandske skibe at anløbe Østkysten med varer fra Island.

I 2005 blev der indgået en frihandelsaftale mellem Island og Færøerne - den såkaldte Høyvik-aftale - som bl.a. gør det muligt for Island at sælge deres varer på Færøerne på lige vilkår med Danmark. Trods frihandelsaftalen er det fortsat omkring 85 % af Færøernes varer, som kommer fra Danmark. Dette indikerer, at der ikke vil kunne forventes et stort skifte til forsyning fra Island, hvis der blev åbnet op for sejlads af Østgrønland for islandske rederier.

Hvis det kun er handel i forhold til Østkysten, som skifter til Island, skal man være opmærksom på, at det kan influere på de aftaler, som Pilersuisoq i dag har mulighed for at indgå med de danske leverandører. Pilersuisoq opnår således i dag storkunderabatter på indkøb fra leverandører i Danmark i kraft af, at der købes store volumener til hele landet. På den baggrund vil det næppe være attraktivt for Pilersuisoq at indkøbe varer på Island.

Det vurderes alene at være mindre detailhandlere og entreprenører, som vil benytte sig af muligheden for at få sejlet varer fra Island. Mængderne de vil efterspørge, vil være små. Dermed vurderes det, at det vil være vanskeligt at udnytte kapaciteten på selv et lille skib, som sejler fra Island.

De godsmængder, som evt. vil blive sejlet med islandske skibe fra Island, vil være små, og vil dermed kun reducere tonnagen, som sejles fra Aalborg marginalt. Isoleret vil det næppe tale for ændringer i frekvensen af sejladsen mellem Aalborg og Tasiilaq.

Varer fra Island med islandsk skib vil ikke gøre det muligt at udvide forsyningsvinduet, da islandske skibe også vil være begrænset af storisen.

Varer fra Island med islandske skibe vil kræve en ændring/genforhandling af den eksisterende koncessionsaftale med RAL. Det vurderes dog ikke at koncession sætter begrænsning i forhold til tiltaget, idet det vurderes at det vil være relativt enkelt at lave et tillæg til den eksisterende aftale omkring dette forhold. I denne forbindelse er det dog også vigtigt at bemærke, at selvom den nuværende koncession muligvis ikke er helt klar på alle punkter, så er den fortsat relativt enkelt at administrere. En åbning for andre skibe til forstyrning af dele af Grønland med varer fra udvalgte lande vil være ressourcekrævende at administrere og håndhæve.

Island som transithavn for forstyrning af Østkysten

Det har været foreslået at anvende Island (Reykjavik) som transithavn for forstyrning af Østkysten.

Fordelen ved et alternativt forstyrningsmønster med Island som basishavn vil være, at adgangen for islandske leverandører vil blive nemmere, selvom størstedelen af varerne til Østkysten fortsat forventes at komme fra Aalborg. Imidlertid vil det store problem ved at anvende Island som transithavn være, at godset fra Danmark skal omlastes. Dette er forbundet med store omkostninger, dels til lagerfaciliteter, dels til selve transiteringen med opbygning af en organisation som kan varetage dette. Desuden vil godset til Østkysten blive forsinket som følge af omlastningen. RAL har i en tidligere analyse konkluderet, at det vil være forbundet med betydelige meromkostninger at anvende Reykjavik som basishavn (Royal Arctic Line, 2008).

Det vil være teknisk realiserbart at forsyne Østgrønland via Island som transithavn og det vil kunne lette adgangen for islandske leverandører. Men det vil være en løsning, der vil være forbundet med betydelige meromkostninger og som ikke vil give nævneværdige forbedringer, som ligger i tråd med interessenteres ønsker.

Anvendelse af skibe fra andre rederier

Anvendelse af skibe fra andre rederier vil potentielt kunne øge fleksibiliteten og reducere omkostningerne til transport, fordi afstanden fra Island til Østgrønland er kort. Hvis der er tale om islandske skibe, vil det samtidig kunne gøre det nemmere for islandske leverandører at afsætte varer i Østgrønland. Igen er det dog vigtigt at understrege, at selvom landet fik konkurrence på skibssiden og bedre internationale forbindelser til omverdenen, er det langt fra givet, at det vil ændre betydeligt på indkøbsvaner eller forsendelsesmønstre.

Det er vigtigt at huske på, at interessenter ikke ønsker øget frekvens, men derimod gerne ser udnyttelse af muligheden for anløb i perioder, hvor RAL ikke har planlagte anløb.

RAL samarbejde med andre rederier

Andre skibe end RALs vil kunne anløbe Østkysten uden at det er i strid med koncessionen. Det kræver imidlertid, at det sker med RALs tilladelse f.eks.

gennem et samarbejde med RAL. RAL kan således indgå en aftale med et rederi om, at de udfører en transportopgave som underleverandør til RAL. Et samarbejde f.eks. med lokale islandske rederier vil kunne supplere den basale godsforstyrningsstruktur og kunne give en samlet besparelse og øget fleksibilitet i udførelsen af transporten.

Det vurderes imidlertid, at det kun vil være få transportopgaver, som vil kunne løses på denne måde, fordi der ikke lægges op til at ændre den basale forstyrningsstruktur med forstyrning via Aalborg.

De opgaver, som kan udføres på denne måde, kan f.eks. være transport af byggematerialer og mindre fødevarerpartier fra Island med skibe, som alligevel skal til Østkysten i andet ærinde.

For ikke at ændre vilkårene for transportkøberne kan betaling ske til RAL ud fra normale rater. RAL står for den videre betaling af 3. part. Kun transportopgaver, som kan udføres billigere af et andet rederi, kan accepteres. Differencen tilfalder RAL som en kompensation for det tab, som RAL påføres ved at godsmængderne ikke transporteres med RALs skib. Denne model kan således næppe underminere RALs økonomi. Samtidig vil det være RAL, som bestemmer, hvem der evt. kan sejle og på hvilke vilkår. Fordelen ved dette vil være, at der opnås større fleksibilitet.

Det bør bemærkes, at denne form for samarbejde ikke alene ligger inden for rammerne af koncessionen. Faktisk opfordrer koncessionen RAL til at samarbejde med andre selskaber "*med det formål at tilgodese hensynet til en hensigtsmæssig udførelse af den samlede transport*", jf. beskrivelsen i afsnit 3.3.

RAL samarbejder allerede med Eimskip i forhold til varer fra Nordamerika, som transiteres i Reykjavik. Samarbejdet har tidligere været mere indgående. Således sejlede Eimskip indtil år 2000 Nuuk-Montreal direkte og indtil 2003 sejlede Eimskip direkte til Narsaq på sin rute mellem Nordamerika og Island. RAL synes imidlertid tilbageholdende med at indgå yderligere samarbejde med andre rederier, idet de lægger til grund, at de kan udføre transportopgaverne med egne skibe.

Forslaget lægger op til, at RAL udviser en større grad af fleksibilitet og handler mere offensivt i forhold til de muligheder, der opstår, og i forhold til at tilfredsstille Østkystens befolknings ønsker. Det vurderes ikke at den eksisterende koncessionsaftale med RAL udgør en begrænsning i forhold til en styrkelse af samarbejdet med rederier.

Bedre muligheder for fragt med fly

I den periode, hvor det ikke er muligt at sejle, er godsforstyrning med fly eneste mulighed. Godsforstyrningen med fly er imidlertid meget dyrere end med skib - op til 10 gange så dyr, jf. analyser i afsnit 3.4. Som en konsekvens heraf er det vigtigt, at transport med fly minimeres så meget som muligt. Ideelt bør det alene være fødevarer, som ikke kan holde sig gennem perioden uden skibsforstyrning, der skal flyves til Østkysten. I praksis vil perfekt planlægning ikke være

mulig, hvorfor der vil være basale fødevarer og mindre partier byggematerialer og andet som vil skulle flyves (såkaldte "hovsa"-varer).

Forbedrede muligheder for fragt med fly kan bestå i at reducere prisen på fragt af godset eller på at øge kapaciteten.

Nye lufthavne i Tasiilaq og Ittoqqortoormiit

Nye lufthavne i byerne vil både kunne reducere prisen på fragt og øge kapaciteten, fordi helikoptertransporten til byerne vil blive fortrængt. Der er imidlertid tale om en langsigtet forbedringsmulighed. Transportkommissionen anbefaler anlæggelse af nye lufthavne og interessenterne giver udtryk for, at de støtter denne anbefaling. Anbefalingen er begrundet i at investeringen på langt sigt vil være samfundsøkonomiske lønsom og dermed medføre besparelser i de samlede omkostninger til transport.

Anvendelse af rene fragtfly i perioden uden skibsforsyning, Mere fragt med fly (tillægskontrakt til eksisterende aftaler som pt. er med Air Iceland)

Flyfragt sendes i dag med rute-fly og gives en lavere prioritet end passagerer. For at forbedre muligheden for fragt med fly kan der indsættes rene fragtfly eller indgås tillægsaftale med operatøren om yderligere flyvninger.

Dette vil kunne øge kapaciteten af varer, som kan flyves til Østkysten. Godset skal imidlertid videre fra lufthavnen til byerne og byggerne med helikopter. Samlet set vil forslaget derfor medføre betydelige meromkostninger, som skal dækkes af enten Selvstyret eller forbrugerne gennem højere priser på varer.

For at give indsigt i omkostningen ved at anvende rene fragtfly er der lavet overslagsberegninger af anvendelse store fragtfly af typen Hercules.

Driftsomkostningen for en Hercules er 32.000 kr./time¹⁵. Den kan laste op til 130 m³ eller 19 tons. På baggrund af disse forudsætninger samt anslåede rejsetider er fragtomkostningerne beregnet for udvalgte relationer.

¹⁵ Kilde: Forsvaret som citeret i <http://jp.dk/indland/article301364.ece>

Tabel 9 *Estimerede fragtomkostninger med brug af store fragtfly (ved fuld kapacitetsudnyttelse) for udvalgte relationer*

Pris ved fuld kapacitetsudnyttelse ift.:	Vægt (kr./ton)	Volumen (kr./m ³)
Aalborg til Kulusuk	18.500	2.700
Aalborg til Nerlerit Inaat	15.500	2.300
Reykjavik til Kulusuk	6.100	900
Reykjavik til Nerlerit Inaat	6.100	900

Kilde: Egen tilvirkning.

Fragt af gods til Kulusuk vil koste 6-18,5 kr. pr. kg afhængig af om der flyves fra Island eller Danmark¹⁶. Hertil skal lægges omkostninger til helikoptertransport til byer og byder (ca. 15 kr./kg).

Selv uden helikoptertransporten vil udgiften således være betydeligt højere end udgiften til søtransport, der er ca. 3 kr./kg. Dette understreger, at det kun bør være varer med lav holdbarhed, som transporteres med fly. Alle varer, som har en holdbarhed på 7-10 måneder eller mere, bør leveres med skib. Den lageromkostning, som er forbundet med at have et stort lager (samt evt. omkostninger til et større spild), vil ikke kunne måle sig med den meget højere omkostning til flytransport.

Da omkostningerne ved indsættelse af rene fragtfly er betydelige, vil forslaget formentlig skulle kombineres med besparelser på andre områder, for at det er økonomisk bæredygtigt.

Brug af den eksisterende kortbane ved Ittoqqortoormiit

Ved Ittoqqortoormiit er der mulighed for at spare omkostningen til helikoptertransport ved at anvende den eksisterende kortbane 4 km syd for byen (på 500-600 meters længde). Små fly af typen Twin Otter kan lande på denne bane. Fra Island (Akureyri) vil man kunne flyve ind med 600-900 kg gods per tur¹⁷.

Det islandske selskab Nordlandair opererer allerede med Twin Otter i Nordøstgrønland i dag. Nordlandair flyver ca. 75 tons gods til Østkysten hvert år. De oplyser, at de vil kunne gennemføre en tur-retur fra Akureyri (deres base lufthavn) til Ittoqqortoormiit for ca. 50.000 kr. Dette svarer til ca. 60-80 kr./kg gods. Denne pris er ca. på niveau med de omkostninger, der er ved at sende godset fra Reykjavik via Nerlerit Inaat til Ittoqqortoormiit med fly og helikopter.

¹⁶ Fragtomkostningerne er estimeret for anvendelse af store fragtfly. Ved anvendelse af mindre fragtfly som eksempelvis Dash 7 vil omkostningen pr. ton eller m³ være betydeligt højere.

¹⁷ Afhænger af om banen er ryddet for sne eller ej. Ved sne landes på ski, som nedsætter nyttelasten med 300 kg.

Alternativet vil således ikke kunne gøre det billigere med flytransport til området. Rene fragtfly vil muligvis kunne øge fleksibiliteten, men til gengæld vil det være ressourcekrævende administrativt og evt. medføre behov for justering af de eksisterende servicekontrakter i Ittoqqortoormiit. Samlet vil det bevirke, at det vil være en dyr løsning med anvendelse af rene fragtfly til Ittoqqortoormiit.

Tilskud til fly (gods) om sommeren afskaffes/flyttes til øget tilskud vinter

De eksisterende servicekontrakter med flyselskaberne regulerer sommer og vinter efterspørgsel på samme måde. Aftalerne specificerer en minimumsfrekvens og gennemsnitlige billet- og fragtpriiser (maksimumpriser), som er ens hele året. Imidlertid er behovet for transport af gods med fly klart størst i perioden uden skibsforsyning. Samtidig er der mange flyvninger om sommeren af hensyn til turisterne.

Samlet peger dette på, at der kan være et potentiale i at differentiere tilskuddet til flyvning af gods sommer/vinter. Hvis tilskuddet øges om vinteren, når der ikke sejler skibe, vil muligheden for fragt med fly blive forbedret og bl.a. friske fødevarer om vinteren vil blive billigere for befolkningen. Afskaffelse af tilskud til gods om sommeren vil ikke påvirke priserne på samme måde, da de fleste varer transporteres med skib i den periode (og fordi udbuddet af fly er større om sommeren).

En differentiering af tilskuddet vil kræve at der ændres i den model, der i dag anvendes i servicekontrakterne. En enkel måde kunne være at differentiere den fastlagte maksimumpris på gods mellem vinter og sommer. Det er dog vigtigt at bemærke, at en evt. ændring i modellen skal ske under hensyntagen til passagerer. Her kan andre forhold tale for en anden model, og i dag prioriteres passagerer højere end gods.

I denne forbindelse bør det i øvrigt også bemærkes, at en differentiering af taksten ved transport af gods med fly i forhold til retningen kan overvejes ved samme lejlighed. Dette kendes allerede fra skibsområdet, hvor fragtraten for transport af gods til Aalborg er betydeligt lavere end fragtraten den modsatte vej. Godsmængden med fly fra Østkysten til Island er lav og udfylder ikke kapaciteten. En lavere pris vil gøre det mere attraktivt at anvende flyet til gods-transport og gøre det billigere at eksportere varer.

Ændret logistik omkring anløb af RALs skibe

Der er en helt række forslag, som direkte eller indirekte omfatter ændret planlægning og logistik omkring anløb af RALs skibe.

Det er en kompliceret logistisk øvelse at fastlægge den optimale forsyningsstruktur for landet samlet set. Gods skal svinges rundt så effektivt som muligt, der skal tages hensyn til skibe og kapacitet til rådighed, tomme containere, mandskabsmønstring mv. Der er således en helt række forhold og hensyn, som skal tages i betragtning og det er vigtigt, at den struktur som fastlægges er robust, så små uregelmæssigheder ikke får det samlede system til at bryde sammen.

Helt overordnet gælder det naturligvis, at RAL er de mest kvalificerede til at lave en samlet afvejning af alle forhold og hensyn i planlægningen af forsyningsstrukturen, da de har den mest detaljerede indsigt i forhold til økonomi og opgaverne, som skal udføres.

Denne undersøgelse har imidlertid tilvejebragt indsigt i ønskerne fra interessenterne og befolkningen på Østkysten. På denne baggrund er der opstillet og belyst forskellige alternativer, som omfatter ændret planlægning og logistik omkring anløb af RALs skibe. Tiltagene er belyst ud fra et samlet perspektiv, men der kan være forhold, som ikke er inddraget i den samlede vurdering pga. manglende kendskab til specifikke hensyn i RALs samlede logistiske planlægning.

Færre anløb med RALs skibe

De fleste af de forslag, som fremgår af bruttolisten i Tabel 8, er forbundet med meromkostninger, hvis de implementeres. Det gælder dog ikke for forslaget om færre anløb med RALs skibe i Tasiilaq - tværtimod. En reduktion i antallet af anløb vil kunne spare betydelige omkostninger. Således oplyser RAL, at et anløb i Tasiilaq koster ca. 260.000 kr. med udgangspunkt i den nuværende logistik.

Forslaget følger af at der var en række interessenter, som direkte pegede på, at de godt kunne undvære nogle af de anløb, de har i dag. Interessenterne vægter således frekvensen, i den periode hvor der kan sejles, lavt.

Tasiilaq anløbes ca. 8-10 gange om året. Der vil ikke være problemer i forhold til kapaciteten på skibene ved at reducere antallet af anløb til 4-7 om året. Dette vil isoleret set kunne realisere en besparelse for RAL på op til 1 mio. kr. om året.

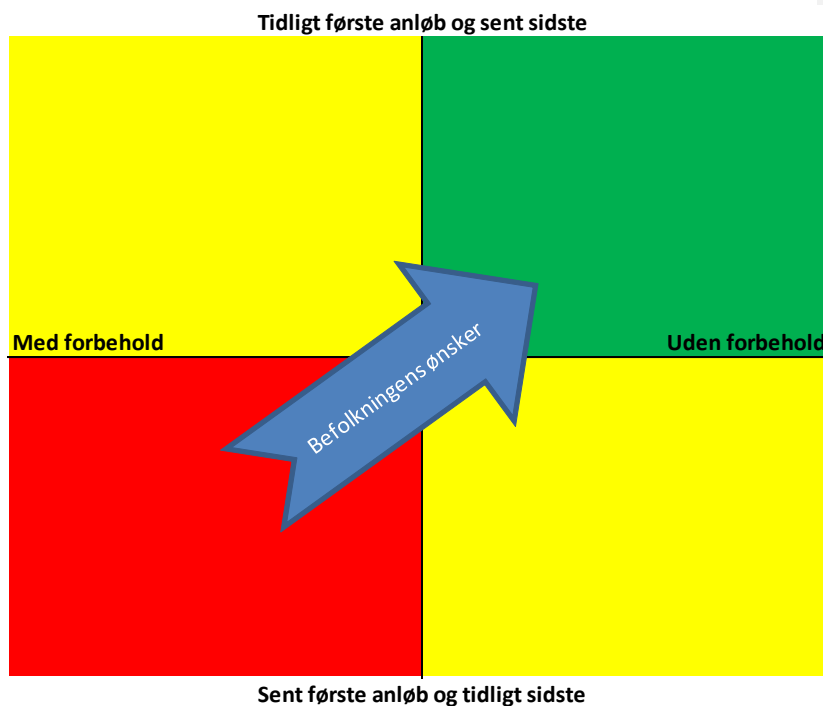
Forslaget om færre anløb bør imidlertid ikke anskues isoleret. Det skal ses i sammenhæng med at befolkningen ønsker noget til gengæld, jf. nedenfor.

Så bredt et forsyningsvindue med skib som muligt og kun anløb uden forbehold

Samspil mellem forsyningsvindue og anløb uden forbehold

Interessenterne og befolkningen på Østkysten gav udtryk for to store ønsker i forhold til forsyningen. For det første ønsker de så bredt et forsyningsvindue med skib som muligt og for det andet ønsker de ikke anløb, som er med forbehold (og dermed på kundens risiko og regning ved aflysning). Dette er illustreret på Figur 4 nedenfor.

Figur 4 Illustration af befolkningens ønsker i forhold til forsyning med skib



Kilde: Egen tilvirkning.


Befolkningen ønsker tidligere første anløb (og sene sidste) og samtidig vil de gerne have at anløbene er uden forbehold (eller på RALs risiko).

Udfordringerne i forhold til storsis gør det vanskeligt at imødekomme befolkningens ønsker. Jo tidligere anløb som planlægges, jo større er risikoen for en aflysning på grund af storsis. RAL har forståelse for, at deres kunder ikke bryder sig om anløbene, som er med forbehold. Men de har samtidig vanskeligt ved at se, hvordan de skulle kunne gøre noget andet, end det som de gør i dag.

Et planlægningsdilemma

Set fra RALs side er det vanskeligt at gennemføre en planlægning, som kan tilfredsstille befolkningen i alle situationer. Dette er illustreret på Figur 5 nedenfor i forhold til en situation med planlægning af første anløb.

Figur 5 Illustration af planlægningsdilemma i forhold til forsyning med skib

Planlagt tidligt første anløb	
Gods forsinkes med utilfredshed og omkostninger til følge.	
Kraftig storis	Ingen storis
Forsyningsproblem.	Befolkning utilfreds. Ingen nye varer trods mulig transport.
Planlagt sent første anløb	

Kilde: Egen tilvirkning.

Ved planlægning med tidlige anløb øges risikoen for aflysning/forsinkelse på grund af storis. Dette medfører utilfredshed og økonomiske tab. Hvis der planlægges med sent første anløb og issituationen viser sig at være gunstig vil befolkningen være utilfredse, da de ingen nye varer får selvom der ikke er problemer med storis og anløb er mulige. Der er således tale om et klassisk planlægningsdilemma, hvor der uanset løsning er en risiko for utilfredshed hos kunderne.

Anløb uden forbehold

RAL gennemfører tidlige og sene anløb med forbehold. Men interessenterne tillægger det en høj prioritet, at også tidlige og sene anløb er uden forbehold eller på RALs risiko og regning. Anløb med forbehold anvendes stort set ikke af en række af de handelsdrivende på Østkysten.

Det vil naturligvis være forbundet med omkostninger at afskaffe anløb med forbehold - enten ved at RAL må udskyde planlagte første anløb (og fremskyde sidste anløb) eller ved at der skal ydes erstatninger til kunder, som har tab hvis anløb aflyses eller forsinkes. En erstatning vil dog ikke kunne kompensere i forhold til evt. svigt i forsynings sikkerheden. Der er mulighed for at dække omkostninger til erstatninger ved at reducere antallet af anløb.

Med baggrund i den historiske issituation (se bilag 3) synes issituationen at give mulighed for senere (planlagte) sidste anløb end dem som har været planlagt

de seneste år (typisk medio oktober, jf. bilag 2). Det synes således muligt med planlagt sidste anløb primo til medio november.

Med en evt. afskaffelse af anløb med forbehold er det dog klart, at der må opereres med en vis forsigtighed i forhold til sidste anløb, da storisens ankomst kan risikere at umuliggøre sejlads indtil sommeren. En aflysning kan således have store konsekvenser.

Forsigtigheden gælder ikke i samme udstrækning i forhold til første anløb. Hvis storisens volder problemer forsinkes første anløb ganske vist. Men med høj prioritet til anløb kan det gennemføres så snart storiisen tillader det.

Flere ressourcer på tidlige og sene anløb

Storisen sætter begrænsninger på, hvor meget forsyningsvinduet kan udstrækkes. Jo bredere forsyningsvindue, der planlægges med, jo flere udfordringer kan der forventes ved anløbene for RAL. Men da et bredt forsyningsvindue tillægges en meget høj prioritet blandt interessenterne, bør der afsættes flere ressourcer på at sikre tidlige og sene anløb.

Dette kan i praksis gøres ved, at RAL reserverer et skib til forsyning i en længere periode for at have tid til en evt. forsinkelse pga. storiis. Dette vil naturligvis lægge beslag på kostbar kapacitet og dermed være ressourcekrævende. Ved sejlads i meget storiis må der desuden forventes større udgifter til drift (bunker) og til vedligeholdelse af skibet, som slides ekstra ved sejlads i isen.

De ekstra ressourcer, som skal anvendes på tidlige og sene anløb (uden forbehold), kan hentes ved at reducere antallet af anløb i forsyningsvinduet.

Anvendelse af de mindste RALs skibe fuldt lastede til Østkysten - uden videre sejlads til Vestkysten.

RAL betjener i dag Tasiilaq med skibe direkte fra Aalborg, som sejler videre til Nuuk med stop i Nanortalik. Der anvendes forskellige skibe afhængig af hvad der passer bedst i forhold til de øvrige operationer i Grønland (fra mindst til næststørste containerskib).

Den videre sejlads til Vestkysten skal ses i lyset af, at lasten til Tasiilaq kun optager en mindre andel af kapaciteten på skibene. Dette skal igen ses i lyset af, at der sejles 8-10 gange til Tasiilaq, mens det samlede behov ville kunne dækkes af 4 anløb med RALs mindste containerskib.

Det nuværende forsyningsmønster forsinkes godset til Vestkysten og medfører, at skibene sejler med begrænset last fra Østkysten til Vestkysten. Der synes derfor at være et potentiale i at lade anløb til Tasiilaq foregå med de mindste skibe, som er fuldt lastede med varer kun til Tasiilaq, så skibet kan returnere direkte til Aalborg.

En ændret logistik med dedikeret betjening af Tasiilaq vil spille godt sammen med en reduktion i antallet af anløb, da det vil øge mængderne på det enkelte anløb.

Af hensyn til andre logistiske forhold vil det muligvis ikke kunne lade sig gøre at gennemføre alle anløb med direkte returnering til Aalborg. Men særligt for første og sidste skib (hvor mængden af gods er større end ved andre anløb) synes det oplagt at indføre direkte returnering. Dette vil effektivisere transporten og frigive kapacitet.

Fra 2013 ændres organiseringen af skibstransport i Tasiilaq distriktet. Bygdeskibet afskaffes og bygderne skal i stedet betjenes med containerskibet som anløber Tasiilaq fra Aalborg. Denne ændring synes at forstærke potentialet i dedikerede skibe til betjening af Tasiilaq distriktet, hvor skibene returnerer direkte til Aalborg.

Betjening af Ittoqqortoormiit og Tasiilaq med samme skib

Ittoqqortoormiit betjenes i dag typisk med RALs mindste containerskib, som kommer fra Narsaq (og Nuuk), hvor godset fra Danmark omlastes¹⁸. Ittoqqortoormiit har blot 2 årlige anløb og anløbene gennemføres i samme periode som Tasiilaq betjenes fra Aalborg.

Godset til Ittoqqortoormiit transiteres med forsinkelse og omkostninger til følge. Der synes derfor at være et potentiale i at lade to af anløbene fra Aalborg til Tasiilaq betjene Ittoqqortoormiit på vejen. Dette vil i øvrigt øge den samlede mængde af gods, som sejles direkte til Østkysten og dermed gøre det lettere at dedikere skibe til betjening af Østkysten med direkte returnering.

RAL sejler projektgods for forsvaret og private virksomheder i Nordøstgrønland og dette forklarer sandsynligvis, hvorfor RAL anvender det nuværende forsyningsmønster med betjening via Narsaq. Det har ikke været muligt at få oplyst fra RAL, hvor store disse godsmængder er, og det har heller ikke været muligt at få oplysninger om de økonomiske forhold i disse transportopgaver. RAL oplyser dog, at disse opgaver udføres i stærk konkurrence med andre rederier, der byder sig til i forhold til at udføre opgaverne.

Der kan naturligvis være økonomiske forhold, som taler for at påtage sig disse opgaver. I det omfang at RAL kan generere et dækningsbidrag på opgaverne, som kan anvendes til at reducere fragtraterne på koncessionsgodset, kan det isoleret set være en god idé.

Opgaverne bør imidlertid ikke overskygge RALs kerneforretning med godsforstyrning af byer og bygder eller udgøre en barriere for at optimere logistikken omkring forsyningen. Man skal være varsom med, at man ikke kommer i en situation hvor indtægter fra koncessionsgods bruges til krydssubsidiering af den kommercielle del af RALs forretning.

¹⁸ I år har RAL i løbet af året ændret i sejlplanen, så det ene anløb til Ittoqqortoormiit sker direkte fra Aalborg via Tasiilaq.

Bedre og mere fleksibel planlægning og samarbejde

Planlægningen af indkøb er central i forhold til det oplevede serviceniveau for befolkningen. Ved interviewene af de forskellige interessenter var der flere, der pegede på, at der er behov for bedre planlægning i forbindelse med godsforstyrningen. Der er således hvert år vigtige varer, som bliver udsolgt før første skib. Desuden er der overskud af andre varer, som må kasseres. Dette peger på behov for bedre planlægning og mere fleksible muligheder i forhold til planlægning. Det er dog klart, at folks indkøbsvaner ændrer sig fra år til år og at mangler og overskud af varer aldrig helt vil kunne undgås.

Bedre planlægning af indkøb - efteruddannelse og resultatkontrakter

Der synes at være et potentiale for forbedret service gennem bedre planlægning af indkøb. Der kan iværksættes målrettet efteruddannelse af butiksansvarlige og -ansatte og der kan indføres mere effektive indkøbs- og lagersystemer hos Pilersuisoq. Samtidig kan indkøb hos Pilersuisoq søges forbedret ved at supplere eksisterende servicekontrakter med resultatkontrakter i forhold til serviceniveau.

En kombination af resultatkontrakter og målrettet efteruddannelse vurderes at kunne afhjælpe varemangelsituationerne. Det vurderes at kunne være omkostningseffektive tiltag til forbedring af serviceniveauet.

Resultatkontrakten vil give Pilersuisoq incitamenter til bedre planlægning og i øvrigt også til bedre samarbejde med de øvrige aktører, som er involveret i forsyningen (leverandører, RAL, Air Greenland og Air Iceland).

Tilladelse til salg af datoudløbende varer efter første skib

Der kan opnås en bedre ressourceudnyttelse, hvis der gives tilladelse til salg af datoudløbende varer efter første skib. Dette vil give mulighed for at sælge varerne til stærkt nedsatte priser og dermed undgås at kassere varerne. Denne mulighed blev efterlyst af Pilersuisoq.

En forlænget dispensation vil kræve ændringer i de dispensationsregler, som der administreres i forhold til i dag.

Tilladelse til salg af datoudløbende varer kan muligvis have negativ effekt på sundhed. Med bedre planlægning kan overskud af varer søges minimeret. Dette vurderes, at være en bedre vej at forfølge, end ændringer i dispensationer omkring salg af datoudløbende varer.

6 Konklusion og anbefalinger

Den gennemførte undersøgelse af mulighederne for alternativ godsforstyrning har afdækket befolkningens og interessenterenes ønsker til forstyrningen. Samtidig har undersøgelsen beskrevet de rammevilkår og centrale udfordringer, der er gældende i forbindelse med forstyrningen. Endelig er der opstillet, screenet og analyseret en række alternative og supplerende muligheder for forstyrning af Østkysten.

På baggrund af analysen er der opstillet en række anbefalinger, som præsenteres og begrundes i det følgende. Først præsenteres en række overordnede anbefalinger, som danner rammerne for en række mere specifikke anbefalinger.

6.1 Overordnede anbefalinger

Den overordnede forstyrningsstruktur bør bestå

Indledningsvist er det vigtigt at påpege, at der i denne undersøgelse **ikke er fundet grundlag for radikale ændringer** i forhold til den nuværende forstyrningsstruktur.

Den primære forstyrning bør fortsat ske med RALs skibe under den eksisterende koncession. Forstyrningen via skib skal suppleres med forstyrninger via fly - særligt i de perioder, hvor sejlads ikke er mulig.

Vestnordisk Råds opfordring til samarbejde mellem Island og Grønland

Denne analyse udspringer af Vestnordisk Råds opfordring til en undersøgelse af, om det er fordelagtigt at dele af godsforstyrningen til Østkysten sker via Island. Vestnordisk Råd ser gerne en generel styrkelse af infrastrukturen indenfor fly- og skibstrafikken i Vestnorden (Færøerne, Grønland og Island) og en forøgelse af samarbejdet mellem landene indenfor transport af gods og passagerer i regionen. Rådet har i denne forbindelse særlig fokus på regionens muligheder for udvikling af service- og handelsområdet mellem Vestfjorden i Island og Østgrønland.

Interviewene med grønlandske og islandske interessenter peger på, at der er begrænset interesse for udvidet samarbejde mellem Island og Grønland blandt de kommercielle aktører. De islandske rederier er interesserede i fragten mellem Danmark og Island (for gods som skal videre til Grønland), men giver samtidig udtryk for, at de ikke anser dette for realistisk pga. RALs enekoncession. Samtidig synes de islandske rederier ikke at være specielt interesseret i sejlads fra Island til Østgrønland, hvilket bl.a. skyldes, at man ikke har egnede skibe og at mængderne er meget begrænsede.

De islandske leverandører udviser interesse for afsætning af deres varer til Østgrønland (og resten af landet). Men samtidig understreger de, at der skal være tale om et stabilt marked af en vis størrelse, for at det er interessant. Overordnet synes de islandske grossister ikke at være udbredt interesserede eller optimistiske i forhold til mulighederne for mere salg til Østgrønland.

Flere interessenter på Østkysten er positive overfor at få flere varer fra Island. Flere mindre handelsdrivende får varer fra Island med fly hele året. Der er dog oftest tale om mindre partier af specialvarer. Der er ingen af de interviewede som gav udtryk for en præference for at hovedleverancen fremover skal være Island. Der var således udbredt tilfredshed med at modtage hovedparten af forsyningerne fra Danmark.

Helt overordnet kan det konkluderes, at bedre relationer mellem Island og Grønland gennem mere samhandel er et politisk ønske og i mindre grad et ønske som befolkningen og erhvervslivet på Østkysten og i Island efterspørger.

Island som basishavn

Der er **ikke grundlag for at flytte basishavnen fra Aalborg til Island**. Det er i dag kun meget få varer, som kommer fra Island til Østkysten og der er ikke umiddelbart noget som tyder på, at denne situation vil ændre sig. Befolkningen på Østkysten giver således udtryk for, at de **fortsat ønsker varer fra Danmark**.

Grønlands tilknytning til Danmark har naturligvis stor indflydelse på godsforstyrningen. Udskeibningen fra Aalborg spiller en central rolle i forhold til at hovedparten af de varer, som importeres har dansk oprindelse. Men det må samtidig konstateres, at den østgrønlandske befolkning efterspørger de danske varer stort set i samme omfang som i den øvrige del af landet. Det er muligt at få varer fra Island transporteret til Østgrønland med skib - og prisen er den samme som for gods fra Aalborg. Dog er transporttiden noget længere, da godset transporteres via Nuuk.

Prisniveauet på varer på Island er faldet de seneste år, men prisniveauet er igen på vej op og ligger kun et lille stykke under det danske. Det er ingen af de interviewede aktører, som eksplicit har fremhævet det som en god idé, at flytte basishavnen fra Aalborg til Island i relation til varer til Østkysten.

Endelig har RAL anført, at det vil fordyre transporten at flytte basishavnen. Det skyldes dels, at det vil medføre høje omkostninger at etablere sig på Island, dels at anløb af havnen i Reykjavik er forbundet med høje omkostninger.

Reykjavik som transithavn

Der er heller **ikke fundet grundlag for at opbygge en betjening af Østkysten med islandske skibe, som transporterer godset fra Reykjavik**, således at Reykjavik fungerer som transithavn for gods, der ankommer med RALs skibe fra Aalborg.

For det første vurderes anvendelse af Reykjavik som transithavn at ville fordyre transporten, bl.a. fordi det vil kræve en ekstra omlastning af godset. For det andet vil godset blive forsinket ved omlastningen. For det tredje er det i dag kun ganske lidt gods fra Island til Østkysten og der er ikke udsigt til at dette billede

vil ændre sig markant, selvom Reykjavik blev transithavn. Det skal desuden bemærkes, at de islandske rederier ikke ytrede stor interesse for sejladsen til Østkysten, hvilket bl.a. skyldes, at de i dag ikke har egnede skibe.

Der synes ikke at være grundlag for en supplerende skibsroute mellem Reykjavik og Tasiilaq. Godsmængden som transporteres fra Island og Østkysten er lille og selvom grøntsager (og andre friske fødevarer) - som i dag transporteres med fly helt året - blev overflyttet til skib, vil det ikke ændre dette billede.

6.2 Specifikke anbefalinger

Selvom det anbefales at fastholde den nuværende overordnede forsyningsstruktur, er der afdækket en række forhold, som kan søges forbedret, så forsyningen i højere grad tilfredsstillende befolkningens ønsker.

Gennem interview er det afdækket, at befolkningens højeste prioritet er forsyningsikkerhed og så lang en periode med forsyning med skib som mulig. Anløb med forbehold og anløb, som annonceres med kort varsel, udnyttes kun i meget lille omfang - og befolkningen prioriterer disse anløb lavt, da det er svært for dem at udnytte dem. Omvendt prioriteres hensyn til frekvens, pris og varer fra Island lavt relativt til de andre hensyn. Man vil gerne acceptere en lavere frekvens med skib i perioden med leverancer mod forbedringer på de øvrige områder som prioriteres højt. De specifikke er opsummeret nedenfor.

Øget samarbejde med andre rederier

Det anbefales, at **RAL udviser mere fleksibilitet og handler mere offensivt** i forhold til de muligheder, der opstår og i forhold til at tilfredsstille Østkystens befolknings ønsker. Dette kan ske ved at samarbejde med islandske rederier, således at der i forhold til Østkysten kan anvendes skibe, som alligevel er i området/skal til området.

Dog bør det nævnes, at de islandske rederier ikke synes at være specielt interesseret i sejlads fra Island til Østgrønland, hvilket bl.a. skyldes at man ikke har egnede skibe og at mængderne er meget begrænsede.

Et samarbejde f.eks. med lokale islandske rederier vil imidlertid kunne supplere den basale godsforstyrningsstruktur og det vil kunne give en samlet besparelse og øget fleksibilitet i udførelsen af transporten. Dog vil det kun vil være få transportopgaver, som vil kunne løses på denne måde, fordi den basale forstyrningsstruktur med forstyrning via Aalborg ikke skal ændres.

Man kan forestille sig forskellige forretningsmodeller for samarbejdet. F.eks. kan betalingen afregnes via RAL og der kan tages standardfragtraten. En evt. avance i forhold til den pris, som det islandske rederi skal have, kan tilfalde RAL. Dette vil medvirke til at kompensere for den tabte tonnage.

Det bør bemærkes, at denne form for samarbejde ikke alene ligger inden for rammerne af koncessionen. Faktisk opfordrer koncessionen RAL til at samarbejde med andre selskaber "*med det formål at tilgodese hensynet til en hensigtsmæssig udførelse af den samlede transport*".

Mindre tiltag til forbedring af luftfartsområdet

Det anbefales, at der gennemføres en række **mindre tiltag til forbedring af luftfartsområdet**.

Flytransport er kostbart men til gengæld meget fleksibelt og muligt hele året. Da omkostningerne ved øget anvendelse af lufttransport er meget betydelige (mere end 10 gange så dyrt som søtransport) kan det ikke anbefales at øge brugen af lufttransport på bekostning af søtransport generelt set. Flytransport bør fortsat primært anvendes i perioden, hvor skibsforsyning ikke er mulig, og det bør primært være fødevarer med begrænset holdbarhed, som transporteres med fly. Det vil være meget kostbart at indsætte rene fragtfly for at forbedre muligheden for transport med fly, og det vil således kræve betydelige ekstra ressourcer fra Selvstyret eller borgerne i form af højere priser.

Det er imidlertid mindre tiltag, som kan iværksættes for at forbedre luftfartsområdet uden store meromkostninger. Det drejer sig om:

- **differentiering af tilskuddet til beflyvning af Østkysten mellem vinter og sommer.** Hvis tilskuddet øges om vinteren, når der ikke sejler skibe, vil muligheden for fragt med fly blive forbedret og bl.a. friske fødevarer om vinteren vil blive billigere for befolkningen. Afskaffelse af tilskud om sommeren vil ikke påvirke priserne på samme måde, da de fleste varer transporteres med skib i den periode (og fordi udbuddet af fly er større om sommeren). En differentiering af tilskuddet vil kræve ændring af den model, der i dag anvendes i servicekontrakterne. En enkel måde kunne være at differentiere den fastlagte pris på gods mellem vinter og sommer. En ændring af modellen af hensyn til gods skal tænkes sammen med tilskudsmodellen for passagerer. Her kan andre hensyn trække i retning af en anden tilskudsmodel.
- **bedre koordinering og samarbejde mellem Air Greenland og Air Iceland,** som står for hhv. helikopter- og flytransporten i områderne på Østkysten. Gælder særligt i forhold til Tasiilaq, hvor målet er at sikre at gods til Tasiilaq ikke strandes i Kulusuk.

bedre opbevaringsfaciliteter i Kulusuk. Varer som kommer med fly i Island og skal videre til Tasiilaq har laveste prioritet i forhold til passagerer. Derfor skal godset ofte være i Kulusuk i en eller flere dage. Bedre opbevaringsfaciliteter i Kulusuk vil kunne reducere problemerne i forhold til ferskvarer, som ikke kan tåle at stå ubeskyttet i frost.

Hertil kommer en mulighed med anlæggelse af **nye lufthavne i byerne**. Lufthavnene vil på længere sigt kunne medvirke til at omkostningerne til lufttransport reduceres.

Afskaffelse af anløb med forbehold

Det anbefales, at **RAL afskaffer anløb med forbehold**. Ved anløb med forbehold gælder det, at RAL forbeholder sig ret til at opløse gods i anden havn for godsejers regning og risiko. De lokale **erhvervsdrivende på Østkysten** finder disse anløb problematiske og er tilbageholdende med at anvende dem.

Det vil være forbundet med omkostninger at afskaffe anløb med forbehold -

enten ved at RAL må udskyde planlagte første anløb (og fremskyde sidste anløb) eller ved at der skal ydes erstatninger til kunder, som har tab hvis anløb aflyses eller forsinkes.

Med baggrund i den historiske issituation synes det at være muligt at udskyde det planlagte sidste anløb til primo/medio november. Med en evt. afskaffelse af anløb med forbehold er det dog klart, at der må opereres med en vis forsigtighed i forhold til sidste anløb, da storisens ankomst kan risikere at umuliggøre sejladis indtil sommeren. En aflysning kan således have store konsekvenser. Den samme forsigtighed gælder ikke i samme udstrækning i forhold til første anløb. Hvis storiens volder problemer forsinkes første anløb ganske vist. Men med høj prioritet til anløb kan det gennemføres, så snart storiens tillader det.

Udvidelse af forsyningsvindue

Det anbefales, at der anvendes **flere ressourcer på at få så tidlige og så sene anløb som muligt**. De lokale erhvervsdrivende på Østkysten har et udbredt ønske om at få så bedt et forsyningsvindue med skib som muligt.

Udfordringerne i forhold til storiens gør det vanskeligt at imødekomme befolkningens ønsker. Jo tidligere anløb som planlægges, jo større er risikoen for en aflysning på grund af storiens. Der er således tale om et klassisk planlægningsdilemma, hvor der er en risiko for utilfredshed hos kunderne uanset plan.

Men da et bredt forsyningsvindue tillægges en meget høj prioritet blandt interessenterne, bør der afsættes flere ressourcer på en afvikling med tidlige og sene anløb. Dette kan i praksis gøres ved, at RAL reserverer et skib til forsyning i en længere periode for at have tid til en evt. forsinkelse pga. storiens. Dette vil lægge beslag på kostbar kapacitet og dermed være ressourcekrævende. Ved sejladis i meget storiens må der desuden forventes større udgifter til drift (bunker) og til vedligeholdelse af skibet, som slides ekstra ved sejladis i isen.

Reduktion af frekvensen til Tasiilaq

Det anbefales at **frekvensen til Tasiilaq reduceres**. Flere interessenter på Østkysten peger på, at de godt kan undvære nogle af de anløb, de har i dag (mod forbedringer på andre områder).

Tasiilaq anløbes ca. 8-10 gange om året. Der vil ikke være problemer i forhold til kapaciteten på skibene ved at reducere antallet af anløb til 4-7 om året. Dette vil isoleret set kunne realisere en besparelse for RAL på op til 1 mio. kr. om året. De ekstra ressourcer, som evt. anvendes på tidlige og sene anløb (uden forbehold), kan således hentes ved at reducere antallet af anløb.

Afskaf anløb med kort varsel

Det anbefales at **afskaffe anløb med kort varsel**. Anløb med kort varsel er problematiske, fordi de erhvervsdrivende ikke har mulighed for at planlægge indkøb. Selvom kunderne gerne ser en højere grad af fleksibilitet i betjeningen synes uplanlagte ekstra anløb af skibe fra Aalborg ikke at være vejen frem. Dels er de store varepartier bestilt med de planlagte skibe og dels kan korte varsler bevirke, at man ikke kan nå at bestille varer.

RAL bør fokusere på at udvise fleksibilitet i situationer, hvor anløb forsinkes eller aflyses. Uplanlagte anløb i januar udviser fleksibilitet, men giver ikke meget nytte for de erhvervsdrivende eller befolkningen på Østkysten.

Overvej tilladelse for anløb af islandske skibe	For at øge fleksibiliteten kan det overvejes at tillade at islandske skibe anløber Østkysten med varer fra Island . Det vil imidlertid kræve en ændring/genforhandling af koncessionen med RAL. I denne forbindelse er det vigtigt at bemærke, at selvom den nuværende koncession muligvis ikke er helt klar på alle punkter, så er den fortsat relativ enkelt at administrere. En åbning for andre skibe til forsyning af dele af Grønland med varer fra udvalgte lande vil være ressourcekrævende at administrere og håndhæve.
Overvej betjening af Tasiilaq med dedikeret skib - og direkte anløb af Ittoqqortoormiit	<p>Det nuværende forsyningsmønster forsinker godset til Vestkysten og medfører at skibene sejler med begrænset last fra Østkysten til Vestkysten. Særligt hvis antallet af anløb af Tasiilaq reduceres, bør det overvejes at ændre logistikken, så Tasiilaq betjenes med dedikeret skib, som returnerer direkte til Aalborg. Dette vil potentielt effektivisere transporten og frigive kapacitet.</p> <p>Ittoqqortoormiit har 2 årlige anløb og anløbene gennemføres i samme periode som Tasiilaq betjenes fra Aalborg. Der synes derfor at være et potentiale i at lade to af anløbene fra Aalborg til Tasiilaq betjene Ittoqqortoormiit på vejen. Dette vil i øvrigt øge den samlede mængde af gods, som sejles direkte til Østkysten og dermed gøre det lettere at dedikere skibe til betjening af Østkysten med direkte returnering.</p>
Forbedret planlægning	<p>Det anbefales, at arbejde med forbedret planlægning af indkøb f.eks. ved efteruddannelse og anvendelse af resultatkontrakter.</p> <p>Der synes at være et potentiale for forbedret service gennem bedre planlægning af indkøb. En kombination af resultatkontrakter og målrettet efteruddannelse vurderes at kunne afhjælpe varemangelsituationerne. Det vurderes, at kunne være omkostningseffektive tiltag til forbedring af serviceniveauet. Resultatkontrakten vil give Pilersuisoq incitamenter til bedre planlægning og i øvrigt også til bedre samarbejde med de øvrige aktører, som er involveret i forsyningen (leverandører, RAL, Air Greenland og Air Iceland). Det er dog klart, at mangler og overskud af varer aldrig helt vil kunne undgås.</p>
Bedre information	<p>Det anbefales, at arbejde med at forbedre information og kommunikation omkring forsyningen. Uanset hvilke tiltag der iværksættes, må der forventes at opstå situationer med varemangel.</p> <p>Befolkningen efterlyste mere information om hvilke rettigheder borgerne har og er sikret f.eks. i forhold til de servicekontrakter Selvstyret har indgået i forhold til forsyning. Der synes at være brug for bedre information om muligheder og begrænsninger i forhold til servicekontrakterne med luftoperatørerne.</p>
Opsamling	De anbefalinger der er givet omkring godsforstyrningen af Østkysten vil ikke gennemgribende ændre den nuværende struktur. Forsyningen bør fortsat primært ske med udgangspunkt i varer som udskibes og transporteres af RAL fra Aalborg. Dette vil være mest omkostningseffektivt for landet som helhed og i øvrigt være i tråd med Østkystens befolknings ønsker. Der er imidlertid givet en række anbefalinger til justeringer. Følges disse anbefalinger vil forsyningen i højere grad komme til at matche befolkningens ønsker og præferencer og de ressourcer, som anvendes til forsyning, vil blive anvendt mere effektivt.

Litteratur og referencer

Aftale om offentlig beflyvning - Beflyvning af Østgrønland fra Island, 2006 – 2010.

Aftale om offentlig beflyvning - Helikopterbeflyvning i Tasiilaq distrikt, 2006 – 2010.

Aftale om offentlig beflyvning - Helikopterbeflyvning i Ittoqqortoormiit distrikt, 2006 – 2010.

Interview med DMI's Istjeneste, København.

Interview med en række interessenter, jf. afsnit 2.2.

Koncessionen til Grønlandsrederiet A/S (RAL)

Nordisk Råd, 2004: *Fly- og skibstrafik i Vestnorden – hvorfra og hvorhen? Analyse og prognose*. Rapport av Jón Þorvaldur Heiðarsson og Hjalti Jóhannesson, 2004.

Telefonsamtale med direktør Christian Bonfils, Nordic Bulk Carriers, København.

Transportkommissionen, 2011: *Betænkning*, januar 2011.

OECD, 2011: *OECD Territorial Reviews: NORA Region 2011 - The Faroe Islands, Greenland, Iceland and Coastal Norway*, 2011.

Royal Arctic Line, 2011: *Årsrapport 2010*, marts 2011.

Royal Arctic Line, 2008: *Notat vedr. besejling af Østkysten*, januar 2008.

Bilag 1 Interviewede interessenter

I tabellerne nedenfor præsenteres en oversigt over de interessenter, der er interviewet fordelt på grønlandske og islandske interessenter.

Tabel 10 Oversigt over interviewede interessenter, Grønland

Organisation	Person	Bemærkning
<u>Transportører</u>		
RAL	John Rasmussen m.fl.	Koncessionshaver på søtransport
Air Greenland	Christian Keldsen m.fl.	
<u>Det offentlige/Myndigheder</u>		
Selvstyret ved Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik	Lene Riis	
Kommuneqarfik Sermersooq (Tasiilaq distrikt)	Vittus B. Johansen	
Kommuneqarfik Sermersooq (Nuuk)	Thorkild Lauridsen m.fl.	
<u>Kunder</u>		
Pilersuisoq KNI (Tasiilaq)	Martha Mikaelson m.fl.	
Pilersuisoq KNI (Ittoqqortoormiit)	Poul Piilman	
Pilersuisoq KNI (Hovedkontor)	Frederik Olsen	
Gerdii	Gert Ignatiussen	Købmand/tøjbutik
Tunumi Entreprise A/S	Jakob Abelsen	Entrepreneurfirma i Tasiilaq
RF Elektronik	Wendy Andreassen	Købmand
Husfelt	Erik Husfelt	Tømrer
Neurisaag	Gerda Wilholm	Boghandel, kiosk mm
<u>Politiske repræsentanter og organisationer</u>		
Bygdeformand for Kulusuk, Tiniteqilaaq og Isotoq	Pele Maratse	
Bygdeformand for Kuummiut og Sermiligaaq	Anders Sanimuinnaq	
KNAPK	Alfred Jakobsen m.fl.	Fiskeri- og fangererhvervet
<u>Andre interessenter</u>		

Organisation	Person	Bemærkning
Destination East-greenland	Pia Nielsen	Turisme på Østkysten
Nanu Travel		Ittoqqortoormiit
Arctic Wonderland	Miki Nicolaisen	Hotel og turisme
Grønlands Kommando	Jan Bøgsted	
DMI	Nicolai Kliem m.fl.	Isforhold Østgrønland

Tabel 11 Oversigt over interviewede interessenter, Island

Organisation	Person	Bemærkning
<u>Transportører</u>		
Air Iceland	Arni Gunnarsson m.fl.	
Icelandair Cargo	Gunnar Mar Sigurfinnsson m.fl.	Godstransport fragtfly
Nordlandair	Fridrik Adolfsson m.fl.	Mindre flyselskab med base i Akureyri
Samskip	Gudmundur Oskarsson m.fl.	Rederi
Eimskip	Bragi Marinsson m.fl.	Rederi
Nesskip	Gardar Johannsson	Rederi (primært korte ruter i Scandinavien)
Oliudreifing	Gestur Guðjónsson	Oliedistribution og lager
<u>Grossister/leverandører</u>		
Bananar	Bardur M. Nielsson	Grossist (frugt og grønt)
BYKO	Steingrímur Birkir Björnsson m.fl.	Grossist (byggematerialer)
Adföng	Larus Oskarsson	Stor grossist
<u>Andre interessenter</u>		
GreenIce	Gert Larsen	Formidler/mellemmand mm.

Bilag 2 Historisk anløbsoversigt

Tabellen nedenfor indeholder en oversigt over de historiske planlagte første og sidste skibe og deres regularitet.

År	Første skib	Bemærk	Sidste skib	Bemærk
2004	04/07	Forsinket 9 dg. pga. stori-	19/10	Planmæssigt
2005	14/07	Planmæssigt	24/10	Planmæssigt
2006	29/06	Forsinket 2 dg. pga. stori-	26/10	Planmæssigt
2007	28/06	Planmæssigt, men force-	25/10	Planmæssigt
2008	28/06	Planmæssigt, men force-	22/10	Planmæssigt
2009	25/06	Forsinket 2. dage pga. stori-	31/10	Planmæssigt
2010	13/06	Forsinket 1 dag pga. Stori-	07/10	planmæssigt

Kilde: RAL

Tabellen viser at alle sidste anløb siden 2004 er gennemført planmæssigt. Anløbene har typisk ligget sidst i oktober. Tabellen viser også de første skibe flere år er blevet forsinket pga. stori-

Bilag 3 Historisk issituation ved Tasiilaq

Tabellen nedenfor viser en oversigten over den historiske issituationen ved Tasiilaq i maj og november.

By	Maj	November
2004	9/10 storis i et bælte der måles til 30 til 45 sømil bredt.	Isfrit til slutningen af måneden. Storisen begynder at komme i slutningen af november og starten af december måned
2005	9/10 i starten af måneden, til 7/9 og 6-8/10 storis fra midten af maj til slutningen af maj. Isbæltet måles fra 30 til 40 sømil bredt.	Isfrit til slutningen af måneden. Storisen begynder at komme i slutningen af november og starten af december måned.
2006	9/10 storis i et bælte af 40 til 60 sømil bredt.	Isfrit til slutningen af måneden. Storisen begynder at komme i slutningen af november og starten af december måned.
2007	9/10 storis i starten af måneden til 7-9/10 storis fra midten af maj til slutningen af måneden. Isbæltet måles fra 40 til 60 sømil.	Isfrit i starten af måneden, og fra omkring den 10. november og måneden ud, er storisen begyndt at komme
2008	9/10 storis i starten af måneden til 7-9/10 storis fra midten af maj til slutningen af måneden. Isbæltet måles fra 40 til 65 sømil i denne periode.	Isfrit frem til den 20. november, og storisen presser sig langsomt på resten af måneden
2009	9/10 storis i starten af måneden til 7-9/10 storis fra midten af maj til slutningen af måneden. Isbæltet måles fra 35 til 65 sømil i denne periode.	
2010	9/10 storis i starten af måneden. 7-9/10 storis i midten af maj til slutningen af måneden. Is bæltet måles fra 20-30 sømil i denne periode.	Efter 30. juli isfrit resten af året. Anløb af Tasiilaq foretaget af Arina Arctica medio januar 2011.

Kilde: RAL

Tabellen viser, at der historisk har været store mængder storis i maj måned. Historisk er der i november været begrænset med storis i størstedelen af måneden.

Bilag 4 Islandske interessenters ønsker

Nedenfor beskrives islandske interessenters interesser ønsker og muligheder i forhold til gods til den grønlandske Østkyst.

Rederier

I forbindelse med interview af de islandske rederier¹⁹ blev der fokuseret på at belyse muligheden for at anvende islandske havne og islandske fartøjer ved forstyrningen af Østkysten.

Alle de interviewede rederier oplyste, at de samarbejder eller tidligere har samarbejdet med RAL. Man er generelt interesseret i at fortsætte samarbejdet med RAL.

De containerskibe som opererer til/fra Island er generelt meget store skibe (over 900 TEU), som vil have al for stor kapacitet til østgrønlandske operationer. Bortset fra 3 mindre reeferskibe²⁰ har ingen af rederierne isklassificerede skibe i deres flåder.

Der findes dog en håndfuld mindre fragtskibe, som kan anvendes i de isfrie perioder. Disse skibe har besøgt Østgrønland ved flere lejligheder, blandt andet minen i Miki Fjord samt Mestersvig. Skibene er relativt godt tilpassede sejlads i Østgrønland om sommeren men er ikke isklassificerede. Ved sejlads i Østgrønland stiger selvriskoen med en faktor 3 overfor forsikringselskabet²¹.

De største udfordringer ved sejlads i Østgrønland er efter de islandske rederiers opfattelse, den manglende infrastruktur i havnene og isen. Begge dele kan koste mange tabte dage, enten fordi losningen af skibet trækker ud eller fordi der er risiko for pludselig at blive spærret inde af den hurtigt bevægende drivis. Derfor vil man næppe kunne finde rederier i Island, som er villige til at tage en risiko for at sejle over til f.eks. Tasiilaq i december måned, selvom der umiddelbart skulle være isfrit.

Rederierne oplyste, at de mente at det kan være hensigtsmæssigt at bruge Reykjavik som udskibningshavn på grund af rutenettet til Europa og Nordamerika, mens transporten mellem Reykjavik og Grønland fortsat vil skulle varetages af RAL, da rederiet har skibe, som er specialbygget til at sejle i østgrønlandske farvande.

Det kan måske også være hensigtsmæssigt at anvende andre skibe mellem Reykjavik og Aalborg, og så kun benytte de isklassificerede skibe, som er dyre i drift, fra Reykjavik til Østgrønland. Dette var dog en umiddelbar vurdering, og ud fra et samlet økonomisk skøn kan det være mest rentabelt at anvende de samme skibe, som RAL gør i dag.

¹⁹ Samskip, Eimskip og Nesskip.

²⁰ "The 3 ice sisters" (Ice Crystal, Ice Star og Ice Bird) er køleskibe i Eimskip's flåde som bl.a. opererer i bunden af den botniske bugt om vinteren til/fra Skt. Petersborg. Desuden opererer de i det nordligste Norge, der ligesom bygderne i Grønland ikke er containeriseret. Det blev oplyst at RAL har chartret disse skibe til en opgave for ca. 2 år siden.

²¹ Et af rederierne har prøvet at få ødelagt en skrue af isen i Østgrønland.

Flyselskaber

Der blev foretaget interviews af 3 islandske flyselskaber²². Fokus var primært på, i hvilket omfang fragtflyvninger fra Island til Østgrønland kan supplere godsforstyrningerne med skib når disse ikke kan sejle.

Reykjavik er efter de islandske selskabers opfattelse HUB for Østgrønland²³. På 2 timer kan man nå Reykjavik med videre forbindelser med 13-14 flyselskaber.

Icelandair Cargo ville gerne se på muligheden for at lave en særlig koordineret og hurtig godsforstyrning fra København til Østgrønland (på under 24 timer)²⁴. Særligt om vinteren vil denne have ekstra kapacitet. Man kunne f.eks. sige at tirsdag var "Grønlandsdag". Man kunne også forestille sig at flyfragt med tiden gik ad ruten Aalborg - Reykjavik - Grønland.

Icelandair Cargo har et godt samarbejde med Air Iceland i relation til det eksisterende transitflow, som skal videre til Grønland. Disse transporter arrangeres især af "Blue Water Shipping" (som freigt-forwarder).

Kulusuk er ikke et så uvurderligt knudepunkt som tidligere pga. de direkte flyforstyrninger mellem Reykjavik og Nuuk, som skaber forstyrning mellem Vestgrønland og Island, uden at passagerer eller gods behøver transiterer i Kulusuk.

Air Iceland har ikke hørt om at der skulle være problemer med at få godset videre fra Kulusuk koordineret med helikopteren. Air Iceland syntes dog det var en god idé hvis der kom mere åbenhed - overfor brugerne - omkring hvad servicekontrakterne indebærer af forpligtelser fra operatørernes side.

Efter anskaffelsen af Dash 8 har man oplevet en stor forbedring i forhold til at kunne tage gods med til Østgrønland (særligt i en version med 21 sæder og 2 tons gods). Deres højsæson for gods er fra sent i november frem til maj/juni. I de sidste 3 uger op til første skibsanløb i juni 2011, fløj de med 4 tons gods om ugen, hvilket er rekord. De oplever generelt stigende behov for transport af friske varer. Om foråret er fragtkapaciteten næsten opbrugt på flyene.

I relation til Ittoqqortoormiit oplyste selskabet Nordlandair, at de har fløjet i over 20 år i Grønland. Dengang landede man på isen i december måned ved Ittoqqortoormiit med både passagerer og gods. Det var før banen ved Nerlerit Inaat blev bygget²⁵. Problemet var dog at dagslyperioden var meget kort.

Der ligger en kort landingsbane ved Ittoqqortoormiit kaldet "Stora stenar" på 500-600 meters længde hvor kun Twin-Otter fly kan operere. Fra Island (Akureyri) vil man kunne flyve ind med ca. 600 kg gods per tur om vinteren med ski på (skiene reducerer nyttelasten med 300 kg.). Hvis man rydder banen for sne vil man kunne lande med 900 kg per gang (på alm. hjul).

²² Air Iceland, Nordlandair og Icelandair Cargo.

²³ Dog er Akureyri i det nordlige Island i et vist omfang HUB for projektgods til nationalparken i Nordøstgrønland.

²⁴ Altså ruten København (CPH) - Keflavik (KEF) - Lastbiltransport - Reykjavik (RKV) - Kulusuk (KUS).

²⁵ Banen i Nerlerit Inaat blev etableret i 1985.

Air Iceland oplyste at de ville få svært ved at hjælpe med transportere f.eks. moskuskød fra Ittoqqortoormiit via Reykjavik (for dyrlægekontrol her) og videre til Kulusuk/Tasiilaq, på grund af administrative barrierer og krav til særlige faciliteter.

Grossister

Der blev foretaget interviews af 4 islandske grossister²⁶. Der blev ved interviewene fokuseret på muligheden for at islandske grossister, i højere grad end i dag, fik mulighed for at afsætte især byggematerialer og dagligvarer til Østgrønland.

Island er kendetegnet ved få men store grossister, som dog er mere specialiserede end i Danmark. Prisniveauet i Island er generelt faldet i de seneste år. Det islandske marked er i dag stabilt, men man har mistet omsætning alene af den grund, at 12.000 islændinge har forladt landet i de senere år, så der i dag er en befolkning på ca. 318.000.

I relation til byggematerialer vurderede BYKO, at der er en interesse for øget samhandel i Østgrønland²⁷, og virksomheden var interesseret i at levere byggematerialer til Østgrønland. Samtidig vil man kunne levere byggematerialer, der lever op til skandinaviske/europæiske standarder, og kan derfor levere de samme materiale som danske leverandører²⁸.

BYKO ser dog koncessionen med RAL og de deraf afledte fragtpriser som en barriere for øget samhandel. Det er således vurderingen, at den interesse, som BYKO oplever fra østgrønlandsk side, er drevet af et økonomisk incitament, dvs. skal islandske leverandører af byggemateriale erstatte de danske, skal det være billigere at benytte en islandsk leverandør end en dansk. I relation til dagligvarer var der blandede holdninger til ønsket om øget samhandel med Østgrønland.

En meget stor del af flyfragten med dagligvarer til Østgrønland koordineres af virksomheden Green Ice²⁹. Der er tale om en enkeltmandsvirksomhed med base i Reykjavik, der arbejder med transportløsninger, indkøb, emballering, toldbehandling og konsoliderede fragtløsninger mellem Island og Grønland. Særligt med frugt/grønt og mejeriprodukter. Virksomheden startede i år 2005 og var primært baseret på en idé om at kunne samle mange mindre forsendelser, fra flere østgrønlandske kunder, sammen på ét fragtbrev og ét toldpapir og derved spare gebyr- og toldomkostninger for kunderne. Green Ice fabrikkerer selv sine varedeklarationer og vedlægger disse på ark i kasserne til butikkerne, hvorefter de selv påklitrer dem ved modtagelsen.

Inden afsendelse af et parti varer til Kulusuk fremsendes rundskrivelse til Mit-tarfeqarfiit i Kulusuk, Tasiilaq Helistop (stationslederen) samt til Pilersuisoq i Tasiilaq. Han plejer herefter at få en tilbagemelding fra stationslederen i Tasiilaq, der fungerer som agent for Air Greenland.

²⁶ BYKO, Green Ice, Aðföng og Bananar

²⁷ BYKO har i dag ingen samhandel med Østgrønland men derimod med Vestgrønland.

²⁸ Dog ikke el-artikler.

²⁹ Green Ice oplyser at virksomheden har en markedsandel på ca. 80 %.

Isafjordur vil efter Green Ice opfattelse være et urealistisk sted at servicere Østgrønland fra, da varerne i givet fald først skal transporteres dertil fra Reykjavik via vej, en færge og derpå vej igen (meget lang transport).

Der har for adskillige år siden sejlet et kystgodsskib i rute hele vejen rundt om Island. Disse transporter foregår dog i dag på lastbiler, men da disse slider meget på vejsystemet, overvejes den statsstøttede kystsejls genoptaget (er politisk uafklaret). Dette ville måske, ifølge Green Ice, kunne åbne muligheder for afstikkere til Østgrønland med forsyninger. En anden grossist Adföng vil dog ikke acceptere at sende sine varer med skib internt rundt på Island.

Green Ice vil gerne være behjælpelig med en eventuel eksport af frisk fisk fra Østgrønland via Island med fragtfly ud i verden fra Keflavik. Bananar er grossist indenfor alt slags frugt og grønt. De modtager varer flere gange om ugen fra både USA og Europa, enten med fly eller skib (15-18 containere om ugen). Efter den økonomiske krise i Island er importen dog faldet mens salget af islandske varer er steget. Bananar benytter Green Ice som mellemlid i relation til handel med Østgrønland. Firmaet er som udgangspunkt altid interesseret i at afsætte flere varer, også til Østgrønland, selvom volumenerne er meget små. Hvis Bananar bestiller varer med fly i Europa skal disse typisk indleveres 2 timer før afgang. Dette gælder også ved afgang fra Island mod Østgrønland.

Med skib skal godset indleveres 1 døgn før afgang i Rotterdam (som er den havn Bananar anvender mest). Det tager 5 døgn at sejle fra Rotterdam til Reykjavik. Skulle varerne videre til Østgrønland med skib ville det tage yderligere ca. 1 døgn med skib, altså i alt 7 døgn. Indleveringsfristen på 5 døgn før afgang i Aalborg, medfører til sammenligning, at en tilsvarende transport fra Danmark til Østgrønland vil tage minimum 10 døgn. Prisen på grøntsager er i øvrigt ca. den samme i Island og i Danmark.

Adföng er en stor grossist i Island, en del af Hagar Group som ejer Bonus og andre store detailforretninger. Adföng vil ikke sælge til butikker i Grønland. De vil kun have fokus på deres egne butikker i Island. På grund af told- og vareafgift ved reeksport bør grønlandske butikker købe direkte hos islandske producenter. Dette vil dog kræve at man etablerer et eget indkøbsselskab i Island.

Oliudreifing er et oliedistributionselskab i Island, som står for distributionen på Island (markedsandel på 65%) og desuden har et forretningsområde med lagring af olie.

Oliudreifing udtrykte stor interesse for et udbygget samarbejde med Grønlandske aktører på oliemarkedet. De så en potentiel gevinst for alle parter i logistikoptimering f.eks. ved at anvende deres distributionskib til at sejle olien fra Island til Østkysten eller anvendelse lagerfaciliteter på Island til lager for olien der skal til Østkysten. Samtidig så de muligheder ved at Oliudreifing kan købe services fra Polaroil - f.eks. at de køber olie på Polarails transporter, som går forbi Island. Oliudreifing var således meget interesseret i at undersøge mulighederne for samarbejde.