

Anm. til § 2.08.04.

08. Understøttelser. Beløbet hidrører fra udbetalt efterindtægt til afdød ikke-tjenestemandsansats efterladte.

05. Rederi og luftfart.

Aktiviteterne indenfor denne hovedkonto har udviklet sig som følger:

Passagerer.

Atlantskibstrafikken (antal personer).....	300	357
Atlantflytrafikken (antal personer).....	34.000	30.840
Nord- og Østbesejling (antal personer).....	100	286
Kystskibstrafikken (antal mill. passagerkm.).....	8,7	9,7
Kystflytrafikken (antal mill. passagerkm.).....	14,4	12,5
Gods (mill. kbf.).		
Atlantskibstrafikken.....	9,7	7,5
Nord- og Østbesejling.....	0,4	0,6
Kystskibstrafikken.....	1,2	1,7

Fragtraterne i kyst- og Atlantfarten er i 1973 steget med henholdsvis 11 pct. og 23 pct., og billetpriserne internt i Grønland er for kystskibstrafikken steget med 15 pct. for dækspassagerer og 25 pct. for kahytpassagerer.

Tilskud til besejling og beflyvning af Nord- og Østgrønland er forøget med 1 mill. kr. Stigningen i tilskuddet skyldes dels, at det har været nødvendigt at chartre et specialfartøj til sejlads i Østgrønland på grund af havari på et af Handelens distriktsfartøjer ("Ejnar Mikkelsen,") og dels har det været nødvendigt at chartre en norsk helikopter efter forliset af den hos Grønlandsfly A/S chartrede alouette. Charteringsudgifterne for den norske helikopter har været væsentlig højere bl.a. på grund af, at der i denne charteringsudgift er inkalkuleret forsikringspræmie, hvilket ikke er tilfældet med Grønlandsfly A/S's helikopter, hvor staten bærer den fulde risiko.

Ved den endelige revision af Grønlandsfly A/S's regnskab for 1973 er der konstateret en forringelse i regnskabet udover det budgetterede, således at det i finansloven for 1973-74 anførte tilskud på 6,5 mill. kr. viser sig at skulle forøges med 5,1 mill. kr.

På trods af stigningen i billetpriserne er indtægterne — som følge af nedgang i aktiviteten på 1,9 mill. passagerkm. — uændret i forhold til det budgetterede.

Af forøgelsen hidrører ca. 0,7 mill. kr. fra, at det ikke er lykkedes at få dækning for afskrivning og forrentning på den i 1973 anskaffede helikopter af typen S-58 samt forøgede renteudgifter på lån i de øvrige helikoptere som følge af stigning i markedsrenten.

Udgifter til personale er forøget med ca. 2,8 mill. kr. svarende til ca. 33 pct. af de budgetterede personaleomkostninger. Årsagen hertil er en følge af de i 1973 afsluttede overenskomster, hvilket bl.a. medførte lønregulering for visse personalegrupper tilbage til 1971. Herudover har det vist sig nødvendigt — af hensyn til driftssikkerheden — at udvide den tekniske organisation, hvilket har medført en merudgift på ca. 0,8 mill. kr.

Den resterende del af stigningen hidrører fra udgifter til flybesætningers ophold i de grønlandske kystbyer samt forøgede ekspeditions- og havneafgifter.

For Atlantfartens vedkommende skulle ratene hvert år fastlægges således, at denne del af skibsfarten økonomisk skulle kunne hvile i sig selv. Ved fastlæggelse af ratene var, som anført i anmærkninger til forslag til finanslov, regnet med, at der i 1973 skulle transporteres en godsmængde til Vestgrønland på ialt 9,7 mill. kbf.

De faktiske mængder i 1973 blev imidlertid kun 7,5 mill. kbf. — d. v. s. ca. 2,2 mill. kbf. mindre, hvilket medfører en nedgang i fragtindtægten på ca. 16,6 mill. kr. Nedgangen i aktiviteten har, som det fremgår af opstillingen af driftsudgifterne, medført betydelige besparelser i driftsudgifterne, men da en ikke uvæsentlig del af disse er faste udgifter, kan besparelserne ikke fuldt ud opveje nedgangen i fragtindtægterne.