



Til: Inatsisartuts Anlægsudvalg.

### Svar til Anlægsudvalgets spørgsmål ifm samråd 21. nov. 2013

Udvalgets spørgsmål af 20. nov. er besvaret nedenfor i kronologisk rækkefølge.

21. november 2013  
 Sagsnr. 2013-092218  
 Dok. Nr. 1397756

#### Spørgsmål

1. Hvad er den præcise bemyndigelse Inatsisartut overdrager til Naalakkersuisut, såfremt forslaget måtte blive vedtaget i den foreliggende form?

Postboks 1160  
 Tlf: 34 50 00  
 Fax: 32 55 05  
 3900 Nuuk  
 Email: pn@nanoq.gl  
 www.nanoq.gl

#### SVAR:

Ved at etablere et aktieselskab til at stå for etablering og drift af en ny containerhavn i Nuuk indsættes en professionel bestyrelse og direktion. Det har til formål at sikre en effektiv drift, tilvejebringe finansiering og gennemføre etableringen omkostningseffektivt. Dette kan kun opnås, hvis bestyrelsen og direktionen kan agere frit indenfor nogle nærmere fastsatte rammer. Med fremlæggelse af lovgivning på forårssamlingen 2014 kan Inatsisartut fastsætte disse rammer. Dette inkluderer bl.a. en havnelov, hvor brugerbetaling fastsættes efter politisk godkendelse, ligesom selskabets formål defineres i en oprettelseslov.

Såfremt der ønskes større grad af detailstyring af drift og etablering, må konsekvensen være, at bevillingen på landskassen forøges markant.

Herunder bl.a.:

- A. Hvilke muligheder vil Inatsisartut have for at påvirke størrelsen af investeringerne i det foreslåede aktieselskab?

#### SVAR:

Investeringens størrelse afhænger af, hvad der er nødvendigt for at sikre, de forventede effektiviseringsgevinster realiseres. Derfor arbejder Naalakkersuisut og tekniske rådgivere for at reducere selve anlægsprojektet til det minimale.

Med vedtagelse af FL2014 har Inatsisartut vedtaget, at Naalakkersuisut får mulighed for at indskyde midler som egenkapital i aktieselskabet. Egenkapitalens størrelse sætter en grænse for, hvor meget det nye selskab maksimalt kan finansiere ved låneoptagelse på kreditmarkedet. Den konkrete grænse afhænger af kreditmarkedernes vurdering, men det er Naalakkersuisuts vurdering, at grænsen ligger tæt på det forventede kapitalbehov.

- B. Hvilke muligheder vil Inatsisartut have for at påvirke størrelsen af de totale omkostninger i forbindelse med oprettelsen- og anlæggelsen af Nuuk havn?

#### SVAR:

Beslutningsforslaget beskriver, hvad der skal bygges, og at der oprettes et aktieselskab til at stå for den praktiske udførelse og efterfølgende drift. På forårssamlingen vil der blive fremlagt en oprettelseslov, hvor Inatsisartut skal godkende rammer for aktieselskabets virke.

Ved oprettelse af et aktieselskab lægger Inatsisartut beslutningskompetence til en professionel og kompetent ledelse. Inatsisartuts påvirkningsmuligheder ligger således i forbindelse med tilblivelse og vedtagelse af oprettelsesloven for selskabet og havnelovgivningen. Det er Naalakkersuisuts vurdering, at totalomkostningerne reduceres ved at lægge detailbeslutninger til aktieselskabets ledelse og fastsætte rammerne for selskabet gennem lovgivning. Naalakkersuisut har en aktiv ejerstrategi, som løbende sikrer, at de selvstyrejede aktieselskaber bidrager til en sammenhængende samfundsudvikling. Derfor vil selskabet også have som hovedformål at bidrage til en effektiv infrastruktur, sikre rammer for erhvervsudvikling og reducere de samlede fragtomkostninger i forbindelse med handel med udlandet.

- C. Hvilke begrænsninger vil der være for omlægningen af besejlingsmønstret, herunder indbefattet transporttiderne for intern gods i Grønland samt for atlant-gods?

**SVAR:**

I henhold til Landstingsforordning nr. 16 af 30. oktober 1992 om søtransport til, fra og i Grønland, regulerer Naalakkersuisut transport af gods i erhvervsmæssigt øjemed. Konkret er Royal Arctic Line A/S (RAL) tildelt en koncession, der indebærer, at selskabet har eneret til transport af gods til og fra landet samt internt mellem byerne. I løbet af efteråret udarbejder RAL et forslag til en mastersejlsplan for det kommende år. Denne plan sendes i høring hos en række interessenter, og når deres kommentarer er indarbejdet, fremsendes forslaget til Naalakkersuisuts godkendelse.

En udvidelse af containerterminalen vil ikke ændre på denne praksis, da den er lov-mæssigt reguleret. Havnen vil dog give mulighed for at optimere besejlingen, så der kan sejles mere effektivt, hvorved omkostningerne til fragten sænkes. Det er endnu for tidligt at lægge sig fast på en endelig sejlsplan for årene, efter havnen er udvidet, men foreløbige simuleringer viser, at det vil være muligt at ændre besejlingsmønstret, så transporttiden sænkes. Det sker ved at indsætte større skibe over Atlanten, som vil sejle i fast rutefart mellem Danmark og Grønland, og så effektivisere sejladsen internt i landet. En lang række byer vil opleve tidsmæssige forbedringer både for nordgående og sydgående gods. Men der er også byer, som ikke vil opleve forbedringer. Det er særligt de byer, der i dag fungerer som regionale hubs (fordelingscentre), eksempelvis Aasiaat. Med et større havneareal i Nuuk, vil det overordnet set være en fordel at samle alle hubs, så vi får én samlet national hub, som vil kunne håndtere godset til hele landet på én gang.

En udvidelse af havnen vil således ikke medføre begrænsninger i fastlæggelsen af sejlplaner mv. men give flere muligheder for at optimere sejladsen. Det vil som i dag fortsat være Naalakkersuisut, der træffer beslutning om sejlplanerne. Endvidere skal det tilføjes, at sejlads til bygderne heller ikke berøres, da forsyningsmønstret hertil er reguleret af den servicekontrakt, der er indgået mellem Naalakkersuisut og Royal Arctic Bygdeservice A/S for perioden 2011 til 2030. Enhver ændring i sejlplanerne til bygderne vil skulle godkendes af Naalakkersuisut.

- D. Hvilken bemyndigelse f.s.v.a. investeringer, besejlingsmønstre, transporttider, brugerbetaling mv. overdrager Inatsisartut til det foreslåede aktieselskab, såfremt forslaget vedtages i den foreliggende form?

**SVAR:**

Det nye havneselskab vil kunne få indflydelse på de investeringer, der fremadrettet vil være i havnen. Rammerne herfor vil blive fastlagt i den oprettelseslov, der forventes fremlagt for Inatsisartut på Forårssamlingen 2014.

Regulering af brugerbetaling for brug af havnen og dens faciliteter bliver reguleret i den havnelovgivning, der forventes forelagt Inatsisartut på forårssamlingen 2014. Her er lagt vægt på, at havnen skal kunne opkræve afgifter, som det er kendt i store dele af verden, men niveauet for betalingen vil skulle godkendes af Naalakkersuisut. Det er således Naalakkersuisut, der skal sikre, at der ikke via brugerbetalingen sker en konkurrencefordrivning, men at der fortsat vil være bredt incitament til at benytte alle havne i Grønland.

Sejlplaner mv. samt fragtrater vedrører ikke havnen, men angår alene RAL, der som nævnt ovenfor har koncession på sejlads til, fra og i Grønland. Disse reguleres fortsat af Naalakkersuisut, og der rokkes dermed ikke ved bemyndigelsen hertil ved en udvidelse af havnen.

Det kan samlet siges, at der med oprettelsen af et havneselskab generelt ikke ændres ved bemyndigelserne. Det er fortsat Naalakkersuisut, der skal træffe beslutning om de driftsmæssige tiltag, der har direkte berøring med brugerne og borgerne.

Med venlig hilsen



Steen Lyngé