



Medlem af Inatsisartut, Jens-Frederik Nielsen, Demokraterne

Besvarelse af § 37 spørgsmål 2021-192 om stigninger i Royal Arctic Lines fragtpriser

07-01-2022
Sags nr.: 2021 - 22885
ID. nr. 71413095

Kære Jens-Frederik Nielsen

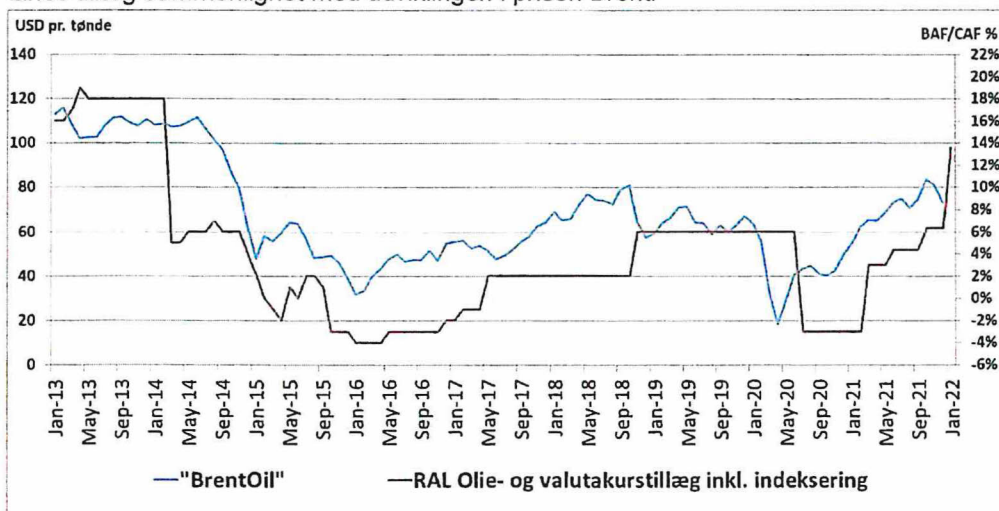
Du har i henhold til § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om stigninger i Royal Arctic Lines fragtpriser. Dine spørgsmål er henvist til min besvarelse. Spørgsmålene gengives enkeltvis nedenfor, efterfulgt af en besvarelse.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Spørgsmål 1. Mener Naalakkersuisut, at det er i orden at Royal Arctic Line nu for 2. gang på kort tid hæver deres fragtpriser?

Svar: Royal Arctic Line kan kun hæve deres fragtpriser med Naalakkersuisuts godkendelse. Sidst selve fragtpriserne blev reguleret, var i 2015. Det antages derfor at der i spørgsmålet henvises til olie- og valutatillægget (BAF/CAF) som Royal Arctic Line kan regulere hver måned.

Udsving i de globale oliepriser og valutakurser er udenfor både Naalakkersuisuts og Royal Arctic Lines kontrol. Over tid følger Royal Arctic Lines olie- og valutatillæg markedspriserne tæt. I figuren nedenfor (udarbejdet af Royal Arctic Line) er Royal Arctic Lines tillæg sammenlignet med udviklingen i prisen Brent.



Spørgsmål 2. Kan Naalakkersuisut oplyse hvorfor olie- og valutatillægget hæves på baggrund af indekstal fra 2010?

- a. Mener Naalakkersuisut, at denne stigning harmonerer med ønsket om udvikling i erhvervslivet?
- b. Er Naalakkersuisut opmærksomme på at denne prisstigning kommer til at påvirke borgerne 1 til 1?
- c. Bekymrer det Naalakkersuisut, at stigningen alt andet lige vil have negativ betydning for prisen på dagligvarer i hele Grønland?
- d. Bekymrer det Naalakkersuisut, at stigningen alt andet lige vil have negativ betydning for byggepriserne i hele Grønland?

Svar: Matematisk har det ingen betydning, hvilket årstal, der anvendes som basisår.

Spørgsmålene a til d svares samlet. Naalakkersuisut deler spørgers bekymring om stigende priser, men som nævnt ovenfor har hverken Naalakkersuisut eller Royal Arctic Line nogen påvirkning på olie- og valutapriserne.

Spørgsmål 3. Hvornår begynder befolkningen og erhvervslivet at mærke de positive effekter ved samsejlsaftalen mellem Royal Arctic Line og Eimskip?

Svar: Naalakkersuisut forventer positive effekter fra samsejlsadren, herunder:

- Ugentlige forbindelse fra og til Grønland hele året, hvilket er en større ændring i forhold til de foregående 10 år. På denne måde etableres der muligheden for at detailhandelen kan effektivisere indkøb for åbenvandsbyerne markant.
- Direkte ugentlige eksport og import muligheder til og fra flere havne (Aarhus, Helsingborg, Torshavn, Reykjavik). Med de nye ugentlige fysiske forbindelser er der flere valgmuligheder for samhandel, både med Skandinavien, men også Europa og USA/Canada. Fremfor som før, hvor stor set al samhandel med Grønland var via Aalborg.
- Højere frekvens af besejlingen til Tasiilaq via forbindelsen i Reykjavik samt forbindelse mellem Vest- og Østgrønland.
- Forbedring af transittider for køl og grønt fra Island hvilket muliggør en mere miljøvenligt transport af frugt og grøntsager fordi varerne ikke flyves op i samme omfang som før.
- En øget internationalisering og dermed en bedre platform for udvikling af selskabet og Grønland som en ægte del af det globale transportnetværk. Dette har betydning for miljøudvikling, samhandel, uddannelser og erhvervsudvikling.

Spørgsmål 4. Hvad har den offentligt omtalte fyringsrunde i Aalborg kostet Royal Arctic Line og hvor mange ansatte har man afskediget?

Svar: Den konkrete organisering af befragteropgaven samt personaleforhold i øvrigt er et selskabsanliggende.

Spørgsmål 5. Har Naalakkersuisut planer om at afmonopolisere fragt hen over Atlanten?

- a. Hvis ja, hvilken tidshorisont taler vi om?
- b. Hvis nej, hvilke beregninger ligger der så til grund herfor?

Svar: Der foreligger ingen planer om at ophæve Royal Arctic Lines koncession. Spørgsmålet om liberalisering af søfragt til, fra og i Grønland er ikke undersøgt i dybden inden for nyere tid. Der er således heller ikke lavet beregninger herom.

Transportkommissionens betænkning fra 2011, har et kort afsnit (side 374-375) hvor spørgsmålet behandles meget overordnet og hvor det forsigtigt vurderes, at det ikke vil være samfundsøkonomisk rentabelt med mere end én udbyder af fragt.

Spørgsmål 6. Hvad ville det have af økonomiske og administrative konsekvenser for henholdsvis det offentlige, borgerne og erhvervslivet, såfremt man valgte at indføre fri og lige konkurrence på ruter over Atlanten?

Svar: Der foreligger ingen beregninger. Konkurrenceudsættelse af søfragten må forventes at have konsekvenser for det generelle ensprissystem og vilkår i øvrigt for søfragt.

Spørgsmål 7. Hvor i verden indkøber Royal Arctic Line fuel, og hvad er årsagen til, at man indkøber netop dette sted? I svaret bedes Naalakkersuisut medsende dokumentation for, at priserne på bunker fuel er steget over hele verden.

Svar: Royal Arctic Line har til besvarelse af nærværende spørgsmål oplyst, at: *"Atlantskibet bunkrer fuelen i Danmark, og tager olien med op til feederskibene i Grønland. Dette gøres for at holde BAF/CAF-niveauet nede. Og er en optimal logisk løsning som fritager rederiet at skulle betale til fragt og lagring af olien i Nuuk. Tasiilaq skibet bunkrer i Reykjavik af samme årsag."*

Spørgsmål 8. Fueler Royal Arctic Line nogensinde herhjemme i Grønland?

Svar: Royal Arctic Line har til besvarelse af nærværende spørgsmål oplyst, at: *"Alle bygdeskibe bunkre i deres respektive hovedhavn i det område de besejler."*

Spørgsmål 9. Kan Naalakkersuisut oplyse andet af interesse for dette emne?

Svar: Nej.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Mariane Paviassen