

## BETÆNKNING

### Afgivet af Anlægsudvalget

#### vedrørende

**Forslag til Inatsisartutbeslutning: om, at Naalakkersuisut pålægges i 2013 at stifte et aktieselskab som har til formål at anlægge og drive en ny havn i Nuuk og senest på FM 2014 at fremsætte forslag til Inatsisartutlov om regulering af selskabets, og havnens, forhold.**

Fremsat af

Formand for Naalakkersuisut & Naalakkersuisoq for Udenrigsanliggender, Aleqa Hammond

### Afgivet til forslagets 2. behandling

Udvalget har under behandlingen senest bestået af:

Inatsisartutmedlem Karl-Kristian Kruse, Siumut, formand  
Inatsisartutmedlem Jens B. Frederiksen, Demokraterne, næstformand  
Inatsisartutmedlem Nikolaj Jeremiassen, Siumut  
Inatsisartutmedlem Kalistat Lund, Inuit Ataqatigiit  
Inatsisartutmedlem Aqqaluaq B. Egede, Inuit Ataqatigiit

Udvalget har efter 1. behandlingen den 8. oktober 2013 under EM2013 gennemgået forslaget.

#### **1. Forslagets indhold og formål**

Formålet med nærværende forslag er at pålægge Naalakkersuisut at stifte et aktieselskab i 2013. Aktieselskabet skal i forbindelse med udvidelsen af Nuuk Havn være ansvarlig for at anlægge samt drive den nye havn. Forslaget indebærer derudover, at aktieselskabets samt havnens forhold skal reguleres gennem en inatsisartutlov, som Naalakkersuisut pålægges at fremsætte forslag til senest på FM 2014.

#### **2. Førstebehandling af forslaget i Inatsisartut**

Der var flertal for forslaget blandt samtlige partier. Forslaget blev henvist til udvalgsbehandling grundet ønsket om en afklaring af forslagets konsekvenser for brugerne, kommunerne samt Royal Arctic Line A/S, herunder særligt de økonomiske konsekvenser.

Derudover ønskedes der en afdækning af mulige ejerskabsforhold samt påvirkningen af den service, der vil blive udbudt, i tilfælde af at forslaget realiseres.

### 3. Høringssvar

Beslutningsforslaget har været sendt i høring, og Naalakkersuisut har i den forbindelse udarbejdet et høringssvarnotat, der opsummerer en række høringssvar, foruden at Qeqqata Kommuniass høringssvar i sin helhed er vedlagt beslutningsforslaget.

Beslutningsforslaget har været sendt i høring hos følgende høringssparter:

Departementet for Sundhed og Infrastruktur  
Departementet for Finanser og Indenrigsanliggender  
Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug  
Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked  
Grønlands Fisker- og Fangerforening - KNAPK  
Grønlands Arbejdsgiverforening - GA  
Grønlands arbejdstagerforening - SIK  
Royal Greenland A/S  
Royal Arctic Line A/S  
KNI A/S  
Air Greenland A/S  
KANUKOKA  
Qaasuitsup Kommunia  
Qeqqata Kommunia  
Kommune Kujalleq  
Kommuneqarfik Sermersooq

Følgende har afgivet høringssvar:

Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked  
Grønlands Arbejdsgiverforening - GA  
Royal Greenland A/S  
Qeqqata Kommunia  
Kommune Kujalleq  
Kommuneqarfik Sermersooq

Udvalget har til brug for udvalgsbehandlingen af nærværende forslag indhentet en kopi af alle afgivne høringssvar. Foruden de af Naalakkersuisut nævnte høringssvar i høringssvarsnotatet, oplyser Naalakkersuisut, at Kommuneqarfik Sermersooq samt Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked har indleveret høringssvar efter høringsfristens udløb, disse er ligeledes medtaget i nærværende betænkning. Alle høringssvarene er vedlagt som **bilag 1-6** til nærværende betænkning.

Udvalget finder det indledningsvist positivt, at Naalakkersuisut har valgt at foretage en høring blandt interessenter vedrørende nærværende beslutningsforslag. Udvalget finder dog grund til at kommentere på det processuelle forløb i forbindelse med høringen.

En realisering af en så stor omlægning af Nuuk Havn vil uvægerligt have betydning for alle landets borgere samt erhvervslivet. De udtrykte bekymringer samt opfordringer fra interessenternes side, som udtrykt i høringssvarene, må anses som relevante. Udvalget finder derfor ikke Naalakkersuisuts høringssvarnotat udtømmende. Derfor har udvalget fundet anledning til at anmode specifikt om Naalakkersuisuts holdning til de udviste bekymringer og opfordringer, som udtrykt i høringssvarenes fulde tekst - jf. **bilag 9** og **10**.

Udvalget kan konstatere, at man i høringsrunden udelukkende har lagt vægt på, at interessenter her i landet høres. Med flere års erfaring som basishavn for gods til Grønland, er det udvalgets formodning, at Aalborg Havn besidder en vis faglig viden samt erfaring med gods til/fra Grønland. Denne viden kunne have været brugbar for dannelsen af et så bredt beslutningsgrundlag som muligt.

Høringsparternes kommentarer mv. vil blive inddraget i relevant omfang i afsnit 6 om udvalgets behandling af forslaget.

#### **4. Deputationer**

Under udvalgets behandling af nærværende forslag har en deputation fra følgende kommune haft foretræde for udvalget:

Qeqqata Kommunia den 4. oktober 2013 repræsenteret ved Qeqqata Kommunias borgmester, kommunaldirektør, planchef samt direktør for økonomi, teknik og miljø.

Under foretrædet uddybede kommunen sine kritikpunkter og opfordringer som udtrykt i det til forslaget vedlagte høringssvar.

#### **5. Spørgsmål**

Udvalget har til brug for udvalgets behandling af forslaget anmodet Formanden for Naalakkersuisut & Naalakkersuisoq for Udenrigsanliggender om at besvare en række spørgsmål. Spørgsmålene omhandlede høringsprocessen i forbindelse med forslaget, samt temaerne: inddragelse af Kommuneqarfik Sermersooq, transporttid, besejling, brugerbetaling, de økonomiske konsekvenser for Royal Arctic Line A/S, delementerne i projektøkonomien i forbindelse med anlæggelsesfasen samt medejerskab/medfinansiering af Nuuk Havn.

Under 1. behandlingen af forslaget, blev der rejst spørgsmål om, hvorvidt Naalakkersuisut kunne bekræfte, at gods fra en bygd eller by i Nordgrønland til en anden bygd eller by i samme region, skal via Nuuk i dag, under den nuværende mastersejlplan. Udvalget valgte at videreføre dette spørgsmål ad spørgsmål 5 i **bilag 7** uden yderligere kommentarer. Naalakkersuisut bekræfter dette forhold, og oplyser, at denne praksis vil ophøre i forbindelse med havneudvidelsen samt den påtænkte omstrukturering af den interne godsfragt i Grønland.

Kopi af udvalgets spørgsmål og Naalakkersuisuts besvarelse er vedlagt nærværende betænkning som henholdsvis **bilag 7** og **bilag 8**. Naalakkersuisuts besvarelse har indgået i udvalgets behandling af forslaget.

Udvalget fandt ikke, at Naalakkersuisut havde forholdt sig til spørgsmål 1, hvorfor udvalget anmodede Formanden for Naalakkersuisut & Naalakkersuisoq for Udenrigsanliggender om at besvare spørgsmål 1 på ny.

Kopi af udvalgets opfølgende spørgsmål samt Naalakkersuisuts besvarelse heraf er ligeledes vedlagt nærværende betænkning som henholdsvis **bilag 9** og **bilag 10**. Denne besvarelse har indgået i udvalgets behandling af forslaget.

Efter modtagelsen af besvarelsen jf. **bilag 10**, fandt udvalget anledning til at fremsende en række yderligere opklarende spørgsmål til Formand for Naalakkersuisut & Naalakkersuisoq for Udenrigsanliggender. Udvalget kunne konstatere, at der jf. **bilag 10** forelå en del nye oplysninger bl.a. om projektets økonomi, transport mv. For at sikre et så oplyst beslutningsgrundlag som muligt, valgte udvalget derfor at fremsende yderligere opklarende spørgsmål. Disse er vedlagt nærværende betænkning som **bilag 11**. Naalakkersuisuts besvarelse som **bilag 12**.

## 6. Samråd

Udvalget har som led i udvalgets behandling af forslaget indkaldt Formanden for Naalakkersuisut & Naalakkersuisoq for Udenrigsanliggender til samråd. Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastruktur deltog på vegne af Formanden for Naalakkersuisut & Naalakkersuisoq for Udenrigsanliggender. Kopi af samrådsindkaldelsen og Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastrukturens talepapir er vedlagt nærværende betænkning som **bilag 13** og **bilag 14**. Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastruktur har efterfølgende fremsendt en skrivelse med yderligere oplysninger i relation til samrådet. Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastrukturens skrivelse er vedlagt nærværende betænkning som **bilag 15**.

Det centrale emne for samrådet var forståelsen af nærværende forslags afstemningstema. Udvalget ønskede en afklaring af, hvilken bemyndigelse Inatsisartut overdrager til

Naalakkersuisut med nærværende forslag specielt i forhold til Inatsisartuts fremtidige muligheder for at have indflydelse på de økonomiske aspekter af projekter mv.

## **7. Udvalgets behandling af forslaget**

Udvalget har under sin behandling af beslutningsforslaget haft særligt fokus på forslagets mulige konsekvenser for transporttid, serviceforringelser, brugerbetaling på kort og lang sigt, besejlingsfrekvensen samt de økonomiske konsekvenser for samfundet og for Royal Arctic Line A/S.

### **7.1 Havneråd**

Udvalget måtte desværre konstatere en manglende stillingtagen fra Naalakkersuisuts side vedrørende Kommuneqarfik Sermersooqs opfordring til oprettelsen af et havneråd i forbindelse med en oprettelses- og anlæggelseslov om fastlæggelse af bestemmelser vedr. aktieselskabets bestyrelse og direktion.

Intentionen bag havnerådet er en rådgivning af bestyrelsen og direktionen samt etableringen af en indgang for de mange forskellige brugere og interesser, der naturligt vil være tilknyttet havnen i Nuuk. Det er udvalgets opfattelse, at et havneråd fremadrettet kan være med til at sikre et fokus på behovet blandt havnens forskelligartede brugere.

Udvalget har efterfølgende jf. **bilag 11** anmodet om Naalakkersuisuts holdning til det foreslåede havneråd. I Naalakkersuisuts besvarelse oplyses det, at Naalakkersuisut ikke er afvisende overfor forslaget, men forholder sig skeptisk grundet tidligere erfaringer samt bestemmelserne i aktieselskabsloven (**bilag 12**). Naalakkersuisut foreslår et eventuelt alternativ i form af en ejerforening. Udvalget ser positivt på, at Naalakkersuisuts ikke ser sig afvisende overfor Kommuneqarfik Sermersooqs forslag.

### **7.2 Transporttid og anløbsfrekvens**

Udvalget kan konstatere, at Naalakkersuisut overordnet set forventer en forbedring af transporttiden på fragt til/fra Grønland - jf. Naalakkersuisuts besvarelser i **bilag 8** og **bilag 10**. Udvalget kan imidlertid konstatere, at der vil ske en ændring for byerne Sisimiut, Aasiaat og Uummannaq specifikt i forhold til atlantfragt fra Grønland. Således vil transporttiden blive forlænget med henholdsvis 3 dage for Sisimiut samt 1 dag for både Aasiaat og Uummannaq, mens de resterende byer vil opleve en forbedring på mellem 1-5 dage.

Både erhvervslivet samt Qeqqata Kommunia og Kommune Kujalleq har fundet det centralt at påpege vigtigheden af en opretholdt anløbsfrekvens. Udvalget tilslutter sig vægtningen af dette aspekt, da det bl.a. vil være af stor betydning for både detailhandlen og fiskeriet, at anløbsfrekvensen som minimum opretholdes. En nedsat anløbsfrekvens kan have negative konsekvenser for dagligvarerne til landets befolkning samt forværre vilkårene for

fiskerieksporsten. Naalakkersuisut oplyser, at anløbsfrekvensen bliver opretholdt i forhold til de nuværende betingelser. Således vil sejlplanen fortsat operere med ugentlige besejlinger. Udvalget fandt anledning til at undersøge baggrunden for den forlængede transport nærmere, bl.a. med fokus på evt. meromkostninger og serviceforringelser for fiskeriet.

Naalakkersuisut oplyser i den forbindelse jf. **bilag 12**:

*"Fra byerne Sisimiut og Aasiaat til Aalborg viser simuleringen hhv. 3 og 1 dages længere transsporttid for eksportgods, som følge af at byerne besejles med feeder som også skal anløbe andre byer inden Nuuk genanløbes. Da langt hovedparten af eksportgodset på disse afgang er frosne produkter vurderes dette af mindre betydning."*

Naalakkersuisut oplyser endvidere:

*"Frosne produkter afskibes så vidt muligt altid med først mulige forbindelse. Transportprisen er den samme uanset hvor længe godset er i Royal Arctic Lines varetægt og hvor lang tid rederiet "vælger" at sejle med det. Det samme gælder, hvis rederiet må omlaste flere gange på grund af logistik, vejr eller is.*

*Så når godset er indleveret til transport medfører det ikke ekstra omkostninger selvom godset afventer afskibning, forsinkes eller skal transiteres i en ekstra havn"*

Udvalget tager Naalakkersuisuts oplysninger til efterretning.

### **7.3 Brug af lokal arbejdskraft og lokale leverandører**

Udvalget kan konstatere, at der siden høringen er sket en indholdsmæssig ændring af nærværende beslutningsforslag inden 1. behandlingen.

I beslutningsforslaget, der blev sendt i høring, blev der specifikt lagt op til, at den fremtidige oprettelses- og anlæggelseslov påtænkte at indeholde bl.a. følgende aspekter:

- sikring af lokale lærepladser både ved anlæggelsen og driften af Nuuk havn
- brug af lokal arbejdskraft ved anlæggelse og drift, idet omfang der findes kvalificerede medarbejdere
- anvendelse af lokale leverandører under anlæggelsesfasen samt driften

Udvalget finder det beklageligt, at Naalakkersuisut ikke har anset disse specificeringer som værende vigtige nok til at inkludere i nærværende beslutningsforslag. Udvalget påregner, at disse aspekter til stadighed må forventes medtaget i forslaget til oprettelses- og anlæggelseslov under FM2014. Således må det være i Naalakkersuisuts interesse, at en så stor samfundsmæssig investering først og fremmest vil aflede positive økonomiske og servicemæssige effekter for den lokale grønlandske befolkning samt det lokale erhvervsliv.

### **7.4 Oprettelses- og anlæggelseslov**

Naalakkersuisut nævner den påtænkte oprettelses- og anlæggelseslov gentagende gange i deres besvarelser. På denne baggrund har udvalget anmodet om en redegørelse for, hvilke specifikke forhold Naalakkersuisut påtænker, at denne lov skal indeholde.

Naalakkersuisut fremhæver i deres besvarelse følgende aspekter, som forventes medtaget i loven (**bilag 12**):

- ”- Stiftelse, formål, og hæftelse*
- Anlægget*
- Projektspecifikke krav i anlægsfasen*
- Drift og finansiering*
- Selvstyrets salg af aktier*
- Generalforsamling, bestyrelse og direktion*
- Lovvalg og værneting for retssager*
- Sanktioner og ikrafttræden med videre”*

Derudover oplyser Naalakkersuisut, at loven påtænkes at skulle sikre det foreslåede aktieselskabs overordnede formål om at mindske de langsigtede omkostninger ved transport af gods til, fra og internt i Grønland.

Udvalget forventer, at Naalakkersuisut løbende holder Anlægsudvalget orienteret om udviklingen i Naalakkersuisuts arbejde omkring Nuuk Havn, således udvalget er orienteret om evt. nye informationer.

Udvalget finder det beklageligt, at en vurdering af en række aspekter og konsekvenser ikke har været mulig før efter modtagelsen af Naalakkersuisuts svar på udvalgets skriftlige spørgsmål. Det kunne således have været ønskeligt, at disse elementer havde været inkorporeret i selve forslaget til Inatsisartutbeslutning. En sådan inkorporering kunne have været med til at sikre Inatsisartut et kvalificeret beslutningsgrundlag, både f.s.v.a. forslagets indhold generelt, men også i forhold til forslagets økonomiske konsekvenser. Udvalget skal på den baggrund opfordre til, at der fremadrettet udvises den nødvendige omhu i udarbejdelse af beslutningsgrundlaget.

## **8. Forslagets økonomiske konsekvenser**

Det fremgår af § 33, stk. 1, i Inatsisartuts forretningsorden, at de økonomiske og administrative konsekvenser ved realiseringen af beslutningsforslag skal beskrives i forslagets begrundelse.

### **8.1 De samlede anlægsomkostninger**

Anlæggelsen af en ny containerhavn i Nuuk vil uanset finansieringsform og ejerskabsfordeling kræve massive investeringer. I Transportkommissionens betænkning blev omkostningerne ved anlæggelsen af en ny containerhavn beregnet til 416 mio. kr. jf. side 283 i den danske version af kommissionens betænkning. Siden da er de forventede omkostninger opjusteret betydeligt, bl.a. grundet inkluderingen af administrationsbygninger samt kraner, foruden at forventningerne til de fremtidige godsmængder er blevet nedjusteret.

I Naalakkersuisuts skriftlige svar jf. **bilag 8** er det samlede anlægsbudget for containerhavnen nu estimeret til 681 mio. kr. (2013-priser). Det er udvalgets holdning, at en budgetmæssig opjustering i den størrelsesorden samt et totalt anlægsbudget af den dimension, skal følges op af en grundig gennemgang af projektet økonomiske delelementer samt hvile på en klar økonomisk analyse. Nærværende forslag ses ikke at indeholde sådanne oplysninger.

Det er udvalgets principielle holdning, at en anlæggelse af en ny containerhavn i Nuuk bør hvile på imødekommelsen af nuværende og fremtidige krav i forhold til de mest effektive logistiske forhold. Dette skal gøre sig gældende lokalt i Nuuk havn samt for det private og erhvervsrelaterede behov for godstransport i Grønland. Udvalget bemærker, at Naalakkersuisuts vurderinger af de økonomiske konsekvenser i beslutningsforslaget efterfølgende er blevet modificeret i en besvarelse af udvalgets skriftlige spørgsmål herom.

Således har udvalget fundet yderligere grund til at følge op på den budgetmæssige opjustering (**bilag 11**).

Som svar opstiller Naalakkersuisut de enkelte elementer i det sidst oplyste anlægsbudget. Foruden de ca. 681 mio. kr. der jf. **bilag 8** estimeres for det samlede anlægsbudget, medtager Naalakkersuisut 8,3 mio. kr. til reinvestering i den eksisterende havn. Herudover medtages en indeksering frem til ibrugtagning af havnen mellem år 2013-2016 på 25,8 mio. kr. Dermed beløber det totale anlægsbudget sig nu til ca. 715 mio. kr.

Naalakkersuisut begrundet opjusteringen med

- en pristalsregulering
- at en række faktorer har ændret sig
- at nye elementer er medtaget i det aktuelle projekt.

Herunder oplyser Naalakkersuisut jf. svar på spørgsmål 1 (**bilag 12**):

*”Særlig gælder der, at*

- *bygningerne blevet væsentligt fordyret og projektet inkluderer også nye administrationsbygninger til RAL*
- *der er i dag inkluderet omkostninger til køb af kraner (som er nødvendige for at kunne få effektiviseringsgevinsterne ved at sejle med større skibe uden kraner ombord)*



- *der arbejdes med et generelt mere detaljeret anlægsbudget, der indeholder omkostninger til både overordnet planlægning og vedligehold af den eksisterende havn samt en generel indeksering af anlægsomkostningerne i byggeperioden.*”

Naalakkersuisut oplyser i denne sammenhæng, at der pågår et arbejde med løbende at justere budgettet for havneprojektet. Udvalget går ud fra, at Naalakkersuisut orienterer de relevante udvalg, herunder Anlægsudvalget, om eventuelle fremtidige justeringer.

## **8.2 Kapitalindsydelse i det påtænkte aktieselskab**

Naalakkersuisut oplyser følgende i nærværende beslutningsforslag:

*”Med henblik på en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af anlæggelsesfasen, og finansieringen, foreslås det at Naalakkersuisut i 2013 stifter et aktieselskab, som har til formål at anlægge og drive en ny havn i Nuuk. Samtidig foreslås det at den nuværende havn i Nuuk indskydes i aktieselskabet samt, at selskabet bevilges et lån på kr. 40 mio. som ansvarlig lånekapital for at styrke selskabets kapitalgrundlag. Udlånet til havneselskabet sker ved at reducere udlånet til Nukissiorfiit med 40 mio. kr. hvilket fremgår af FL 2013 hovedkonto 10.13.11.”*

I Naalakkersuisuts svar jf. **bilag 8** vedr. de vigtigste delelementer i projektøkonomien omkring en ny havn i Nuuk, oplyser Naalakkersuisut følgende:

*”Det nye aktieselskab budgetteres kapitaliseret med 180 mio. kr. i likvid egenkapital, hvoraf 70 mio. kr. er likvid kapital samt 110 mio. kr. ansvarlig lånekapital [...] Herudover indskydes de eksisterende havnearealer som apportindskud. Det er tidligere vurderet, at værdien af den eksisterende havn er 40 mio. kr., men der pågår et arbejde for at opdatere værdiansættelsen. Der vil blive fremsendt tillægsbevillingsansøgning til FL2013, der muliggør et indskud af 110 mio. kr. i ansvarlig lånekapital. Det finansieres ved en tilsvarende reduktion i Nukissiorfiits låneramme. Nukissiorfiit har meddelt, at de alligevel ikke forventer at anvende den fulde ramme, hvorfor en reduktion på 110 mio. kr. ikke vil have indflydelse på Nukissiorfiits anlægsprogram.”*

Udvalget skal ligeledes stille sig undrende overfor udmeldingen om, at Nukissiorfiit ikke anser en ændring på 70 mio. kr. for havende indflydelse på deres anlægsprogram.

Udvalget mener desuden ikke, at en ændring af den budgetterede kapitalindsydelse til aktieselskabet på 140 mio. kr. alene bør fremgå af et skriftligt svar til udvalget fra Naalakkersuisut. Udvalget havde gerne set, at udvalget var blevet orienteret om denne budgetmæssige opjustering, da den nyeste forretningsplan forelå.

På foranledning af udvalgets opfølgende spørgsmål, har Naalakkersuisut senere fremsendt begrundelse for den kraftige opjustering af det nødvendige kapitalindskud til det foreslåede aktieselskab (**bilag 12**).

Udvalget kan i den sammenhæng først og fremmest konstatere, at det påtænkte aktieselskab nu er navngivet Sikuki Harbour A/S. Dernæst kan udvalget konstatere, at Naalakkersuisut til 1. behandlingen af nærværende forslag har baseret de ovennævnte økonomiske vurderinger på 'det bedste bud'. Dette bud er dannet ud fra den forretningsplan som Naalakkersuisut arbejdede med på det pågældende tidspunkt. Denne forretningsplan blev efter sigende udarbejdet i 2011.

Naalakkersuisut oplyser, at en nyere version af forretningsplanen nu foreligger, og at der i denne forefindes et opdateret anlægsbudget samt en justering af de forventede godsmængder mv. Naalakkersuisuts besvarelse af udvalgets spørgsmål er baseret på seneste forretningsplan. Udvalget ser positivt på, at Naalakkersuisut løbende sørger for en justering af de økonomiske konsekvenser af et projekt som Sikuki. Dog er det udvalgets formodning, at Naalakkersuisut ikke forventer yderligere opjusteringer i den størrelsesorden, såfremt forslaget vedtages i den foreliggende form.

Udvalget formoder yderligere, at den nyeste forretningsplan vil tilgå Anlægsudvalget samt andre relevante udvalg snarest.

### **8.3 Fragtrater**

Fragtraterne udgør en vigtig direkte faktor f.s.v.a. godstransport for både den private bruger samt erhvervet. I **bilag 8** fremviser Naalakkersuisut grafisk de potentielle økonomiske fordele ved anlæggelsen af en ny havn i Nuuk f.s.v.a. fragtraternes udvikling. Trods denne fremstilling af projektets mulige fordele i forhold til fragtraternes potentielle udvikling, kan udvalget konstatere visse forbehold overfor beregningen fra Naalakkersuisuts side.

Naalakkersuisut oplyser følgende i besvarelsen:

*"Siden denne beregning blev foretaget i juni er der kommet fornyet anlægsbudget, som betyder, at det er tvivlsomt om der vil være et egentligt fald i fragtraterne med en ny havn. Det rykker dog ikke ved, at fragtraterne forventes at være lavere på langt sigt med en ny havn"*

Udvalget kan ydermere konstatere, at Naalakkersuisuts første fremlæggelse af dokumentation for de fremtidige mulige fragtrater kun vedrører den nordgående godsmængde. På den baggrund har udvalget anmodet om en lignende opgørelse for de sydgående godsmængder (**bilag 11**).

Naalakkersuisut påpeger, at en ny havn i Nuuk ikke vil fjerne behovet for fragtratestigninger, men at en ny havn vil reducere behovet for fragtratestigninger.

Udvalget formoder, at der i Naalakkersuisuts besvarelse i **bilag 8** ikke er medtaget diverse tillæg mv. mens disse er medtaget i Naalakkersuisuts seneste besvarelse i **bilag 12**. Udvalget kan konstatere, at de grafiske oversigter understøtter Naalakkersuisuts udmelding om, at fragtraterne vil stige relativt mindre såfremt nærværende forslag implementeres.

Dermed er det udvalgets forståelse, at en investering i Sikuki Harbour A/S vil medføre reducerede omkostninger på lang sigt for det grønlandske samfund som helhed.

#### **8.4 Havneafgifter**

I forbindelse med forslag til oprettelses- og anlæggelseslov ser udvalget frem til en belysning af, hvorledes eventuelle havneafgifter vil blive udformet i landet, da dette endnu ikke er fuldstændig klarlagt. Udvalget bemærker dog Naalakkersuisuts intentioner om, at havneafgifter ikke skal foranledige en skævvridning af konkurrencen mellem havnene i Grønland.

Herudover kan udvalget konstatere, at Naalakkersuisut oplyser, at en forlænget transporttid ikke vil resultere i øgede omkostninger for fiskeeksporten f.s.v.a. forlængede håndteringstider, forlænget sejlads mv. (**bilag 12**).

#### **8.5 Ejerskabsforhold**

Ejerskabsforholdene for det foreslåede aktieselskab fremgår ikke af nærværende forslag. Naalakkersuisut har dog under 1. behandlingen af forslaget ytret en forventning om, at selskabet skal være 100 % selvstyrejet. Naalakkersuisut oplyser i **bilag 8**, at Naalakkersuisut er åbne overfor muligheden for på sigt at få private investorer ind i selskabet.

Naalakkersuisut har oplyst i **bilag 12**, at Naalakkersuisut arbejder med et 100% Selvstyrejet aktieselskab af følgende årsager:

- ”1. Kontrol med havnen og dens strategiske dispositioner, herunder kontrol med prissætningen af havnens ydelser*
- 2. Et eventuelt overskud, tilgår hele den samlede grønlandske befolkning i form af udbytte til ejeren, Grønlands Selvstyre og dermed Landskassen*
- 3. En mere beslutningsdygtig bestyrelse – som skal følge de grønlandske anbefalinger for god selskabsledelse (gælder i dag ikke delvise ejerskaber)*
- 4. En kompetencemæssig sammensat bestyrelse – der ikke efterfølger lokale/egne interesser afhængig af, hvilken aktionær man repræsenterer.”*

Naalakkersuisut påpeger ligeledes, at reel udefrakommende finansiering kun kan komme fra private investorerer såsom Aalborg Havn. Aalborg Havn har i forbindelse med interessen for Nuuk havn bl.a. medtaget et formål om Aalborg havns fortsatte status som basishavn. Udvalget er principielt enig i, at Aalborg Havn ikke per automatik skal sikres en status som

basishavn. En sådan sikring af Aalborg Havn vil sætte det grønlandske samfund i en dårlig position i forhold til forhandling af vilkårene for en aftale om basishavn.

Henset til Grønlands infrastrukturelle udfordringer, skal udvalget i enighed med Naalakkersuisut anføre, at man ved en eventuel åbning for private investorer holder hele den grønlandske befolknings behov for øje f.s.v.a. sikring af godstransport til både bygd og by, brug af lokal arbejdskraft, opretholdelse af anløbsfrekvensen mv.

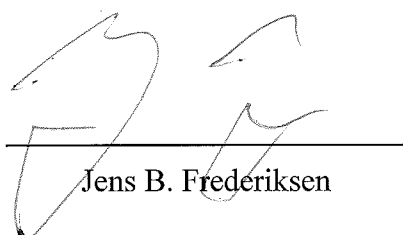
### Udvalgets indstillinger

Et **enigt** udvalg instiller forslaget til vedtagelse.

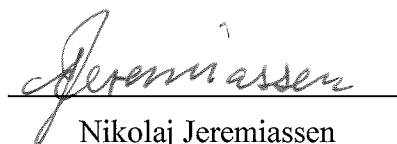
Med disse bemærkninger og med den i betænkningen anførte forståelse skal udvalget overgive forslaget til 2. behandling.



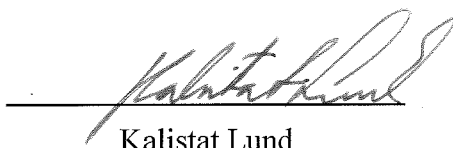
Karl-Kristian Kruse,  
Formand



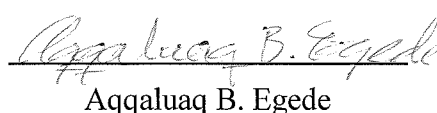
Jens B. Frederiksen



Nikolaj Jeremiassen



Kalistat Lund



Aqqaluaq B. Egede

**Bilagsoversigt**

- Bilag 1: Høringssvar fra Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked
- Bilag 2: Høringssvar fra Kommuneqarfik Sermersooq
- Bilag 3: Høringssvar fra Royal Greenland A/S
- Bilag 4: Høringssvar fra Sullisitsisut/Grønlands Arbejdsgiverforening
- Bilag 5: Høringssvar fra Qeqqata Kommunia
- Bilag 6: Høringssvar fra Kommune Kujalleq
- Bilag 7: Spørgsmål til Formand for Naalakkersuisut & Naalakkersuisoq for Udenrigsanliggender vedrørende EM 2013/18 af 16. oktober 2013
- Bilag 8: Svar på spørgsmål vedrørende EM 2013/18 af 18. oktober 2013
- Bilag 9: Opfølgende spørgsmål til skrivelse af 18. oktober 2013 vedr. besvarelse af skriftlige spørgsmål om Nuuk Havn (EM 2013/18) af 24. oktober 2013
- Bilag 10: Notat til Inatsisartuts behandling på EM2013 af beslutningsforslaget om etablering af en containerterminal i Nuuk af 1. november 2013
- Bilag 11: Opfølgende spørgsmål fra Anlægsudvalget vedr. EM 2013/18 om Nuuk Havn af 12. november 2013
- Bilag 12: Besvarelse af opfølgende spørgsmål fra Anlægsudvalget vedr. Nuuk Havn modtaget den 15. november 2013
- Bilag 13: Indkaldelse til samråd med Anlægsudvalget den 21. november 2013 af 20. november 2013
- Bilag 14: Talepapir fra Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastruktur fra samråd den 21. november 2013
- Bilag 15: Tillæg til talepapir fra Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastruktur fra samråd den 21. november af den 23. november 2013.