

Grønlands Selvstyre
Bestyrelsessekretariatet
3900 Nuuk

govsec@nanog.gl

30. august 2013

Beslutningsforslag fra Aleqa Hammond, formand for Naalakkersuisut, til Inatsisartut om at stifte et selskab, som skal anlægge en ny havn i Nuuk.

I. Resumé.

Vi har modtaget nævnte forslag til høring, og skal på den baggrund fremkomme med nedenstående.

På grundlag af de informationer, som Royal Greenland A/S har fra bl.a. deltagelse i transportkommissionens arbejde om den påtænkte finansiering og drift af en ny havn i Nuuk, kan vi ikke støtte forslaget.

Vi forventer, at eksporterhvervet vil blive pålagt mærkbare direkte og indirekte meromkostninger, som ikke vil blive opvejet af fordelene ved en ny havn.

Der er primært tale om følgende meromkostninger:

- Højere fragtrater,
- Forøget pengebinding i varelager som følge af længere transittid ved eksport,
- Pladsleje eller lignende for containere på havnen ved eksport og import,
- Havneafgift ved fiskeskibes havneanløb.

II. Bemærkninger

Anlæggelse af en ny havn i Nuuk er ikke en ny ide. Emnet er behandlet i flere af transportkommissionens rapporter gennem årene og har været genstand for adskillige rapporter gennem de seneste år. Allerede i 2003 blev det konkluderet, at der er behov for en ny containerhavn i Nuuk.

Royal Greenland A/S
Postbox 1073
Qasapi 4
GL-3900 Nuuk
Tlf: 36 13 00
Fax: 32 33 49

Behovet for en ny havn er skabt af stigende fragtmængder til Grønland, og specielt Nuuk, hvor det fremhæves, at ca. 40 % af alle indkomne varer til Grønland har Nuuk som destination.

Transportkommissionen har i sin seneste redegørelse beregnet, at en investering på ca. 500 mio. i en ny containerhavn i Nuuk vil have et positivt samfundsmæssigt afkast.

Grundideen med en ny havn er baseret på nogle få hovedbetragtninger:

- Nuuk skal i fremtiden være de eneste transithavn i Grønland, dvs. al inbound/outbound gods skal gennem Nuuk.
- Antallet af skibe over Atlanten skal reduceres fra 3 til 2.
- Der kan opnås væsentlige samfundsmæssige besparelser ved en bedre og hurtigere service i Nuuk end tilfældet er i dag.

Det fremgår af alle redegørelser og partindlæg, at hovedformålet er at give Nuuk en bedre betjening, og det er forsyning, altså inbound, der er i fokus. En del af en evt. beslutningsoplæg går da også på, om det skal være en kollektiv finansiering, dvs. en forhøjelse af fragtraterne for hele Grønland, eller om det skal være fragt til/fra Nuuk, der alene skal belastes.

RG sender i dag varer ud fra hele Vestkysten med de primære mængder fra Sisimiut og nord. Sisimiut sendes direkte til Danmark fra Sisimiut, mens Diskobugten og Uummannaq sendes til Danmark via transit i Aasiaat. Trawlerlandinger sendes til Danmark fra lossehavn, hvilket er Nuuk eller Sisimiut.

Nuværende havne i Grønland fungerer generelt udmærket set ud fra et kunde synspunkt. Vi anløber uproblematisk havnene med trawlerne, og vi er i stand til at importere og eksportere, herunder også via Nuuk havn. Derfor har vi som køber af logistikken ikke de store interesser i en ny havn i Nuuk.

Det er tydeligt, at ønsket om en ny containerhavn hverken er skabt af eller baseret på et ønske om at betjene eksporterhvervene på en bedre måde, end tilfældet er i dag, men alene baserer sig på at skabe bedre forsyning og service, specielt i Nuuk.

Det er selvfølgelig vanskeligt præcist at spå om hvilken betydning det vil få for RG og de øvrige eksportvirksomheder, men på basis af de informationer der p.t er lagt frem er der ikke noget der taler for at der vil være fordele forbundet hermed for eksporterhvervene.

De umiddelbare konsekvenser er:

- Færre atlantskibe
 - Det vil alt andet lige betyde færre afgang og dermed længere transittid for eksportgods
- Nuuk som eneste transithavn

- Det vil betyde, at gods der i dag sendes direkte til Danmark fra produktions/losse byen skal via Nuuk for omladning, og det kan også kun betyde længere transittid
- Højere fragtrater
 - Det vil formentlig ikke være en farbar løsning at pålægge Nuuk alene at finansiere et projekt til 500 mio., hvorfor det anses som mest sandsynligt at det ender med en solidarisk løsning.

Som det umiddelbart ser ud, er det eneste RG og de øvrige eksporterhverv vil opnå, ved at der bygges en ny containerhavn i Nuuk, at fragtraterne stiger og transittiden stiger, dvs. de grønlandsk producerede varer vil ramme markederne senere, end tilfældet er i dag.

Vi ved ikke på hvilket niveau fragtraterne skal justeres for at dække denne investering, men det er gjort klart fra Departementet at der er tale om en ratestigning.

Det er i den forbindelse værd at bemærke at raterne i 2011 generelt steg 1,5 % for at sikre en konsolidering af RAL, og at der også i 2011 blev indført et investeringsbidrag på 3,1 % for at finansiere RAL's planlagte udskiftning af bygdeskibene, som vist p.t er yderligere 2 år forsinket.

Gennemføres den planlagte investering i Nuuk og finansieres den via højere fragtrater, kan vi hurtigt samlet set have oplevet en ratestigning på 10 % indenfor et par år, ikke baseret på omkostningsudvikling, men alene baseret på finansiering af nye investeringer, der primært har til sigte at forbedre forsyningen i Grønland som helhed og Nuuk i særdeleshed.

Set i lyset af de i forvejen meget høje infrastrukturomkostninger som eksporterhvervet er belastet med ift. de lande vi konkurrerer med på verdensmarkedet, så er det rent objektivt svært at se hvorfor RG skal støtte dette projekt, der umiddelbart kun vil forøge vores omkostninger og lagerbinding.

Vi har intet imod at der bygges nye havne under forudsætning af, at dette ikke påfører eksporterhvervet yderligere omkostninger. Nye havne bør skabe grundlag for større effektivitet og dermed lavere omkostninger for primært eksporterhvervet.

Med venlig hilsen



Andor Thomsen