

BETÆNKNING

Afgivet af Infrastruktur- og Boligudvalg

vedrørende

**Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Inatsisartut tilslutter sig Vestnordisk Råds rekommandation nr. 6/2010, rekommandationen lyder som følger:
Vestnordisk Råd opfordrer Grønlands regering Naalakkersuisut til at iværksætte en undersøgelse af mulighederne for et andet forsyningsmønster af Østgrønland herunder en vurdering af eventuelle begrænsninger i den eksisterende koncessionsaftale.
(Delegationsformand Josef Motzfeldt)**

Afgivet til forslagens 2. behandling

Infrastruktur- og Boligudvalget har under behandlingen senest bestået af:

Inatsisartutmedlem Justus Hansen, Demokraterne, formand

Inatsisartutmedlem Olga P. Berthelsen, Inuit Ataqatigiit, næstformand

Inatsisartutmedlem Kaali Olsen, Inuit Ataqatigiit

Inatsisartutmedlem Hans Enoksen, Siumut

Inatsisartutmedlem Anders Olsen, Siumut

Udvalget har efter 1. behandlingen under EM2010 gennemgået forslaget.

1. Forslagets indhold og formål

Vestnordisk Råd opfordrer Naalakkersuisut til at tage initiativ til at foranstalte en undersøgelse af mulighederne for et alternativt besejlings- og forsyningsmønster på Østgrønland. Herunder ønskes det ligeledes vurderet, i hvilket omfang den eksisterende koncessionsaftale med Royal Arctic Line A/S ligger hindringer i vejen herfor.

2. Inatsisartuts behandling af forslaget

Ved 1. behandlingen af rekommandationen nød denne fuld opbakning fra samtlige partier og ordførere. I svarnotatet fandt Naalakkersuisut ikke anledning til at anbefale, at rekommandationen skulle nyde fremme.

3. Udvalgets behandling af forslaget

På trods af de reservationer Naalakkersuisut fremførte i sit svarnotat ved dette forslags første behandling er det et indiskutabelt geografisk faktum, at der er forholdsvis kort afstand fra Island til Østgrønland. Denne geografiske sammenhæng bør efter Udvalgets mening ikke ignoreres. Island er i dag en moderne industrination, der kan tilbyde en lang række produkter og serviceydelser på et højt kvalitetsniveau. Som et minimum bør vi i det mindste lade mulighederne stå åbne for at undersøge, hvorvidt det er såvel teknisk som økonomisk realiserbart at forsyne Østgrønland med friske dagligvarer fra Island - eventuelt uden om Royal Arctic Line A/S' normale besejlingsmønster. Udvalget finder det ligeledes vigtigt, at Inatsisartut drøfter, hvorledes rammebetingelserne for transport med dagligvarer og andet gods bliver udformet. Således at forsyningsmønsteret tilrettelægges til brugernes og borgernes bedste.

Det er Udvalgets antagelse, at de igangværende klimaændringer også i nogen grad påvirker Østgrønland. Det er derfor i denne sammenhæng relevant også at undersøge, hvorvidt disse formodede ændringer i klimaet giver rum for en mere fleksibel besejling af Østgrønland. Dette enten ved Royal Arctic Line A/S eller ved at rederiet opretter et operationelt samarbejde med islandske operatører.

Udvalget bemærker, at der blandt partierne synes at være en vilje til, at der gøres op med etableret vanetænkning på transportområdet.

Udvalget skal opfordre Naalakkersuisut til at tage denne politiske vilje til forandring til efterretning. Det er Udvalgets principielle holdning, at forsyningen af den grønlandske befolkning og samfundet bør være fleksibel. Forsyningen skal løbende indrette sig efter udviklingen og behovene i det omgivende samfund og ikke omvendt.

Hvis der ønskes iværksat fremtidige forandringer i forsyningsmønsteret på Østgrønland, er det tænkeligt, at Naalakkersuisut må gå i dialog med Royal Arctic Line A/S om betingelserne for koncessionen for så vidt angår Østgrønland. Eftersom Royal Arctic Line A/S er 100 % ejet af Selvstyret, anser Udvalget det for naturligt, at ejerne i form af den folkevalgte forsamling og dens udøvende organ i form af Naalakkersuisut kan udtrykke specifikke tanker eller ønsker om tilpasninger i virksomhedens serviceydelser. Eller udtrykt mere direkte: Da Royal Arctic Line ejes af Selvstyret, kan Naalakkersuisut, når det måtte ønske det, indkalde til generalforsamling i selskabet mhp. at pålægge selskabet at imødekomme ønsker om ændringer af selskabets vilkår, herunder f.eks. betingelserne for koncessionen på Østgrønland.

Der ses således intet sagligt behov for, at Inatsisartut lader sig presse til at tage en beslutning på et forhastet grundlag alene for at efterleve en frist pr. december 2010 for opsigelsen af koncessionen. Grundet fraværet af egentlige kvalitative krav til Royal Arctic Line i den nuværende koncessionsaftale må det derudover anses at følge af forholdets natur, at Naalakkersuisut kan foretage de tiltag i fh.t. koncessionsbetingelserne, som er nødvendige for at sikre et hensigtsmæssigt og for borgerne og politikerne acceptabelt forsyningsniveau. Vi kan som samfund ikke i længden leve med, at enhver specifik beslutning om forsyning af Grønland i en udstrakt grad skal dimensioneres på baggrund af driftshensyn i et aktieselskab, og at enhver forandring omkring dette selskabs rettigheder og forpligtigelser tilsyneladende kun kan foretages med et varsel på minimum 2 år.

Vi skal dog samtidig ikke gøre os blinde for, at indgreb i selskabets vilkår og rettigheder *kan* have nogle negative økonomiske konsekvenser for selskabet. Sådanne negative økonomiske konsekvenser vil i givet fald kunne påvirke hele landet. Det er derfor nødvendigt med både varsomhed og eftertænkksomhed. Intet bør i denne sammenhæng besluttes i hast. Hovsaløsninger kender vi vel alle de negative konsekvenser af.

Udvalget er derudover selvfølgelig bekendt med de særlige grønlandske forhold, hvor de store geografiske afstande og en befolkning på blot 56.000 mennesker medfører helt særlige logistiske og økonomiske udfordringer på transportområdet. Også derfor er det nødvendigt, at eventuelle modifikationer og ændringer af skibsforsyningen af Østgrønland undersøges og overvejes særdeles grundigt, så der ikke skrives til uoverlagte beslutninger fra Inatsisartuts side.

Det er i denne forbindelse vigtigt at understrege, at Udvalget ikke opfatter rekommandationens indhold og afstemningstema, som en opfordring til at Royal Arctic Lines koncession opsiges. Udvalget bemærker sig, at der ved forslaget 1. behandling blev efterlyst en opsigelse af koncessionen, men et sådant skridt anser Udvalget ikke som nødvendigt for at realisere rekommandationens intentioner og ønsker. Et sådant skridt kan derudover være forbundet med alvorlige samfundsøkonomiske konsekvenser, hvis der ikke i forvejen er tilvejebragt et holdbart alternativ med henblik på en forsyning af Østgrønland og resten af landet. Derudover er det helt nødvendigt, at såvel de økonomiske såvel som trafikale konsekvenser ved et sådant skridt først undersøges meget grundigt. En sådan undersøgelse er ikke gennemført, og den lader sig ej heller forsvarligt gennemføre på ganske få måneder.

3.1 Naalakkersuisuts oplysninger til Inatsisartuts Finansudvalg angående RAL A/S

Udvalget har med interesse bemærket nedenstående spørgsmål, som Finansudvalget har fremsendt til Naalakkersuisut i forbindelse med Finansudvalgets behandling af FFL2011.

Finansudvalgets spørgsmål lød således:

"Har det været overvejet at få en kvalificeret ekstern, og af Selvstyret hyret, virksomhedskonsulent til at gennemgå de nævnte virksomheder m.h.p. At identificere effektiviseringsmuligheder og omkostningsnedbringelse? Udvalgets spørgsmål skal ses på baggrund af, at RAL i årenes løb, særligt i forbindelse med Grønlandshavnen, har fået udarbejdet konsulentrapporter af meget tvivlsom faglig værdi."

Naalakkersuisuts svar lød således:

"Svar a og b: Mantec Aps har som ekstern konsulent gennemført en analyse af virksomheden. Analysen har haft til formål at sikre, at virksomheden har det rigtige omkostningsniveau i forhold til de nuværende aktiviteter og samtidig med henblik på at afdække muligheder og potentialer for at sænke omkostningsniveauet. ManTec Aps har gennemført lignende projekter med stor succes både i fragtrederiet DFDS Tor Line og passagerrederiet DFDS Seaways.

Resultatet af denne gennemgang, som blev afsluttet juni 2010, viste, at der er potentiale for omkostningsreduktioner og effektivisering af arbejdsgange. Der

er tale om både store og små ændringer, som samlet set skal reducere virksomhedens omkostninger.

Konklusionerne fra analysen er nu samlet i projektet Ninngarut, som er iværksat i august 2010 og forventes fuldt implementeret med udgangen af 2011. Målsætningen er at øge medarbejdernes kompetencer samt effektivisere og finde besparelser for et beløb på kr. 30 mio.

Der er primært tale om en gennemgang af moderselskabet, RAL, og ikke datterselskabet, RAB. RAB køber ydelser hos RAL, herunder hos bemandingsafdelingen og driftsafdelingen. I det omfang at der foretages omkostningsreduktioner i disse afdelinger vil det også medføre lavere omkostninger i RAB.

Naalakkersuisut finder det meget tilfredsstillende, at RAL både har gennemført denne analyse og samtidig valgt at implementere dets konklusioner.

Naalakkersuisut skal endvidere oplyse, at der foregår et både godt og meget tæt samarbejde mellem RAL og Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik. Naalakkersuisut vægter dette samarbejde meget højt, idet det giver et meget højt kvalitetsniveau af analyser og beslutningsforslag indenfor forsyningsområdet. Naalakkersuisut ser derfor ikke Finansudvalgets udsagn om, at RAL får udarbejdet materiale af tvivlsom faglig værdi, reflekteret i dette samarbejde.”

Udvalget finder den af Royal Arctic Line foranstaltede undersøgelse særdeles relevant. Som det kan ses af svaret fra Naalakkersuisut, har det via assistance fra en ekstern konsulent været muligt, at finde rationaliseringsgevinster i størrelsesordenen 30 mio. kr. årligt hos Royal Arctic Line A/S. Udvalget kan på baggrund af oplysningerne fra Naalakkersuisut til Finansudvalget konkludere, at en tilsyneladende suboptimal drift hos Royal Arctic Line i realiteten har medført en unødvendig udgift på 30 mio. kr. årligt for de grønlandske forbrugere da der i realiteten ikke er andre til at betale regningen. Det kan i den sammenhæng ikke udelukkes, at dette årsagsforhold har været gældende i årevis. Ej heller kan det udelukkes, at tilsvarende rationaliseringsgevinster kan realiseres i andre større selvstyrejede selskaber.

Udvalget skal i den forbindelse opfordre Naalakkersuisut til i en løbende dialog med Royal Arctic Line at følge rationaliseringsprocessen tæt, således at det sikres, at Royal Arctic Line bevarer det nødvendige organisatoriske momentum med henblik på at realisere denne ganske betragtelige rationaliseringsgevinst til gavn for det grønlandske samfund.

På baggrund af den af Naalakkersuisut til Finansudvalget omtalte konsulentundersøgelse finder Udvalget det passende, at der i regi af Naalakkersuisut foranstaltes en undersøgelse af mulighederne for at etablere et anderledes, mere fleksibelt eller hyppigere forsyningsmønster af Østgrønland. Dette også med henblik på at undersøge, om der skulle være mulige økonomiske gevinster heraf for såvel Royal Arctic Line, Selvstyret som for borgerne i Østgrønland.

3.2 Afrunding

Udvalget har i de ovenstående afsnit i denne betænkning givet udtryk for sine synspunkter i relation til rekommandationen. Det er Udvalgets holdning, at Naalakkersuisut uden unødigt ophold bør iværksætte en uvildig undersøgelse af de forhold, som rekommandationen efterlyser. Resultatet af denne undersøgelse bør forelægges Inatsisartut på EM11 - eventuelt i form af en redegørelse eller en rapport. Denne undersøgelse skal fortages i samarbejde med Royal Arctic Line.

Undersøgelsen bør derudover også indeholde forskellige scenarier for den fremtidige skibsforsyning af Østgrønland. Her tænkes blandt andet på følgende:

- Overordnede økonomiske såvel som trafikmæssige langsigtede fordele og ulemper ved at fastholde en koncessionsbaseret besejling af Østgrønland.
- Det bør undersøges, hvorvidt der eksisterer islandske operatører, som ønsker at besejle Østgrønland, og med hvilken regularitet og til hvilket prisniveau – og hvorvidt dette prisniveau er konkurrencedygtigt, dette henset til de begrænsede godsmængder. I denne sammenhæng er det vigtigt at få fastslået, hvorvidt eventuelle alternative private operatører er villige til at binde sig kontraktligt over en længere årrække af hensyn til forsyningsikkerheden. Det bør ligeledes undersøges hvorvidt det er muligheder for at Royal Arctic Line A/S opretter et operationelt samarbejde med islandske operatører med henblik på forsyning af Østgrønland.
- Det bør i den sammenhæng ligeledes undersøges, hvorvidt det i det hele taget er muligt via islandske skibsoperatører f. eks at sikre en mere stabil forsyning med frisk frugt og grønt end i dag. Det er således ikke nok at se på, om man kan åbne op for andre trafikoperatører. Der må i samme ombæring ses på, om der er nogen leverandører, som kan og vil bruge sådanne nye transportmuligheder – og ikke mindst til hvilken pris.
- KNI bør i et behørigt omfang drages ind i denne undersøgelse, da det er vigtigt at få afklaret, hvorledes virksomheden indkøber og forsyner Østgrønland – og hvorvidt der er særlige bindinger og indkøbsaftaler, der begrænser virksomhedens muligheder for at fortage indkøb uden for Danmark.

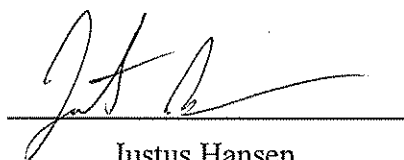
4. Forslagets økonomiske konsekvenser

En realisering af rekommandationens intentioner vil efter Udvalgets vurdering være forbundet med økonomiske konsekvenser. Der skal således fortages en ikke helt lille undersøgelse og analyse af det nuværende forsyningsmønster af Østgrønland. I denne undersøgelse vil der med en stor sandsynlighed forekomme beregninger af både driftsøkonomisk såvel som samfundsøkonomisk karakter. Sådanne beregningsopgaver vil lægge beslag på administrative ressourcer i Selvstyret. Derudover skal resultatet af undersøgelsen fremlægges for Inatsisartut - enten i form af en rapport eller en redegørelse - hvilket naturligvis også vil lægge beslag på administrative ressourcer, herunder tolkerressourcer. Denne opgave skal prioriteres i lighed med de andre initiativer Inatsisartut pålægger Naalakkersuisut. Det er Udvalgets umiddelbare estimat, at der samlet set skal bruges et AC årsværk af ca. 500.000 kr. for at realisere denne undersøgelse. Hertil kommer et forbrug af tolkerressourcer. Disse udgifter må prioriteres inden for allerede givne økonomiske rammer. Det er ligeledes forventeligt, at RAL og KNI m.fl. også vil blive inddraget i undersøgelsen som leverandør af oplysninger, data og beregninger til Selvstyret, hvilket forventeligt vil medføre udgifter for selskaberne. Udvalget kan dog ikke vurdere størrelsen af disse eventuelle udgifter.

5. Udvalgets indstillinger

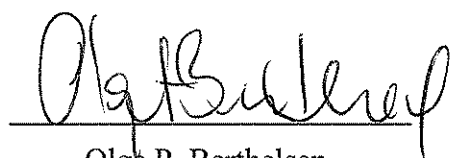
Et **enigt Udvalg** indstiller forslaget til vedtagelse.

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

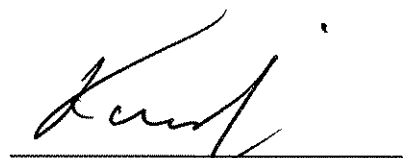


Justus Hansen,

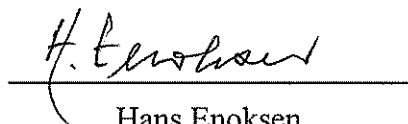
Formand



Olga P. Berthelsen,
næstformand



Kaali Olsen



Hans Enoksen



Anders Olsen