



Inatsisartut Anlægsudvalget  
her

Bilag 8

### Svar på spørgsmål vedrørende EM 2013/18

18-10-2013  
Sags nr. 2013-091037

Naalakkersuisut takker for modtagelsen af anlægsudvalgets relevante spørgsmål vedrørende EM 2013 punkt 18. I det nedenstående vil de enkelte spørgsmål blive besvaret.

Postboks 1015  
3900 Nuuk  
Tlf. (+299) 34 50 00  
Fax (+299) 32 50 02  
E-mail: govsec@nanoq.gl  
www.naalakkersuisut.gl

1. Naalakkersuisut har vedlagt et høringssvarsnotat til beslutningsforslaget, der primært opsummerer de indleverede høringssvar. Som uddybning af dette notat ønsker Anlægsudvalget en redegørelse for, hvilke overvejelser og bemærkninger Naalakkersuisut har ift. de i høringssvarenes anførte kritikpunkter, opfordringer og bemærkninger.
2. Hvorledes har Naalakkersuisut involveret Kommuneqarfik Sermersooq i processen og overvejelserne omkring forslaget til oprettelsen af et aktieselskab, som har til formål at anlægge og drive en ny havn i Nuuk?
3. Hvorledes påtænker Naalakkersuisut at involvere Kommuneqarfik Sermersooq i den fremtidige proces omkring oprettelsen af det i forslaget nævnte aktieselskab?
4. Naalakkersuisut bedes redegøre for, hvorledes havneudvidelsen i Nuuk vil påvirke den totale transporttid:
  - a. Internt i Grønland, herunder mellem byer, mellem bygder samt mellem bygder og byer.
  - b. Til/fra Grønland, herunder specifikt fra Danmark og ud til de resterende byer og bygder på kysten.
  - c. Er der bygder eller byer, der i visse tilfælde med havneudvidelsen i Nuuk, vil opleve en længere transporttid på fragt end de har under den nuværende mastersejlplan?
5. Under 1. behandlingen af forslaget blev det drøftet, at fragt fra visse bygder udenfor Kommuneqarfik Sermersooq i dag går via Nuuk, uanset destinationen. Kan Naalakkersuisut bekræfte eller afkræfte, hvorvidt dette gør sig gældende? Vil den påtænkte havneudvidelse i Nuuk eventuelt medføre serviceforringelser for besejlingen af visse bygder og byer. Vil der være tilfælde, hvor det modsatte eventuelt gøre sig gældende?

6. Hvordan forventer Naalakkersuisut, at transporttider både internt i Grønland samt for atlantfragt vil blive påvirket under anlægsfasen af en ny havn i Nuuk?
7. Hvorledes forventer Naalakkersuisut, at brugerbetalingen på fragt bliver påvirket både under og efter anlægelsesfasen af en ny havn i Nuuk?
8. Er det muligt, at eventuelle effektivitetsgevinster opnået ved en havneudvidelse, i fald sådanne realiseres, på sigt vil komme RALs kunder til gode i form af en reduktion i fragtraterne?
9. Udvalget ønsker en redegørelse for forslaget's konsekvenser for Royal Arctic Lines økonomi.
10. Naalakkersuisut bedes gennemgå, de vigtigste delelementer i projektøkonomien i forbindelse med anlæggelse af en ny havn i Nuuk. Udvalget skal især udbede sig en uddybende forklaring af de finansielle sammenhænge i forbindelse med det påtænkte apportindskud af den nuværende havn?
11. Under 1. behandlingen af forslaget oplyste Formand for Naalakkersuisut, at det intenderede aktieselskab påtænkes at være 100 % selvstyrejet. I forhold til ejerskabet af aktieselskabet, ønsker udvalget oplyst, om Naalakkersuisut er indforstået med at åbne op for et muligt medejerskab evt. på sigt? Ligeledes ønsker udvalget at få oplyst, hvorvidt der er blevet udvist interesse for medejerskab blandt private investorer samt Kommuneqarfik Sermersooq eller Grønlands øvrige kommuner m.v.?

#### Ad 1)

Naalakkersuisut har gjort sig en del iagttagelser i forhold til de indkommende høringssvar. Først og fremmest er Naalakkersuisut en smule skuffet over det meget begrænsede antal høringssvar, som reelt er modtaget omkring så stort og vigtigt samfundsmæssigt projekt. Enkelte høringssvar har dog givet anledning til overvejelser, særligt høringssvaret fra Qeqqata Kommune, som Naalakkersuisut valgte at overdrage direkte til Inatsisartut sammen med beslutningsforslaget. Høringssvaret var generelt så kritisk, at Naalakkersuisut mente, at udvalget var bedst tjent med selv at danne sin mening om indholdet. Der er udarbejdet et notat til Naalakkersuisut, som forholder sig til de til de punkter, som Qeqqata Kommune anfører i sit høringssvar. Udvalget er velkommen til at modtage notatet såfremt det ønskes.

Ad 2) I forlængelse af Transportkommissionens betænkning blev der dannet en arbejdsgruppe mellem Grønlands Selvstyre, Royal Arctic Line A/S (RAL), Sermersooq

Kommune og Aalborg Havn. Arbejdsgruppen var således den første instans til at påbegynde overvejelserne og efterfølgende implementeringen af projektet Nuuk Havn. Efterfølgende er der blevet arbejdet og analyseret på mange forskellige områder, herunder også fordele og ulemper ved forskellige typer af ejer kredse. Naalakkersuisut traf i foråret en principbeslutning om, at den kommende havn i udgangspunktet skal stiftes som et aktieselskab og i første omgang være 100 % ejet af Selvstyret og dermed ejet af hele det grønlandske folk.

Arbejdsfordelingen med kommunen forholder sig overordnet set således, at infrastrukturelle opgaver som fx anlæggelse af ny vej, lysregulering mv. håndteres af kommunen. Selvstyret står for selskabsdannelsen og selve lovgivningsdelen af selskabet Nuuk. Det betyder også at der fremadrettet vil være et tæt samarbejde med nærkommunen om projektet, således at timingen af de forskellige delprojekter kører bedst muligt.

Ad 3)

Se svaret til spørgsmål 2.

Ad 4)

Der er gennem tiden benyttet flere forskellige skemaer med beregningsmetoder over transittider i forskellige rapporter.

Dette skema er blevet opdateret i forhold til den rotation, der benyttes i 2013 sammenholdt med simulerede rotationsplaner og transporttider fra 2017. Der er angivet hvilke transiteringsbyer, der benyttes til bygdebesejlingen, og dette vil ikke ændre sig fremadrettet. En forbedring i transittiden fra Aalborg til bygdetransitbyerne vil forbedre bygdebesejlingen tilsvarende. Der tages forbehold for at vejr, vind, storsis mv. kan påvirke den daglige sejlads, men samme vilkår er også gældende i dag.

Det er vigtigt at påpege, at dette er en basisplan, og at der er flere andre mulige kombinationer af atlantskibe, feedere og de mellemstore skibe, der indsættes i kystfarten. Men tendensen fra RALs simuleringer viser tydeligt en forbedring på en til to dage for gods til byer og bygder i forhold til den nuværende besejling, og i Vestgrønland er der forbedringer for alle byer.

Transporttid i hele døgn	Fra Aalborg til		Til Aalborg fra	
	2013	2017	2013	2017
<b>Nuuk</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
Nanortalik	12	10	15	10
Qaqortoq	11	9	16	11
Narsaq	11	9	16	11
Paamiut	10	8	17	12
<b>Gns. Sydgrønland</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>11</b>
Maniitsoq	13	7	14	13
Sisimiut	11	8	9	12
Aasiaat	10	9	10	11
Uummannaq	13	11	12	13
Upernavik	14	12	15	13
Qasigiannuit	14	10	13	10
Ilulissat	14	10	13	10
<b>Gns. Midt/Disko/Nord</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
Tasiilaq	13/5	12	15	14
Ittoqqortoormiit	13/5	13	14	14

- a. I Vestgrønland forbindes alle byer fra Nanortalik til Ilulissat indenfor en uge, og transporttiden mellem byerne vil således variere fra 1 til 7 dage. Dette vil ikke ændre sig med havneudvidelsen, da al transport i dag er baseret på en ugentlig frekvens.

Bygderne servicerer hver 14. dag i henhold til nuværende servicekontrakt med Grønlands Selvstyre og der må derfor forventes en transporttid fra 1 til 14 dage mellem bygd og transitby, afhængig af bygdens placering.

Fra en bygd i Nordgrønland til en bygd ved Nanortalik skal der nødvendigvis omlastes mellem skibene, og der er eksempelvis i dag følgende transportforløb:

Kullorsuaq-Aasiaat  
Aasiaat-Nuuk

Nuuk-Qaqortoq  
Qaqortoq-Aappilattoq

Dette giver en samlet transporttid inkl. transitering i havnen på 20 dage. RAL udnytter den regionale bygdebesejling i begge ender, samt feederruten. Det er den økonomisk billigste transportmåde. Prisen er således den samme, uanset hvor længe godset er i RALs varetægt, og hvor langt RAL "vælger" at sejle med det. Det samme gælder, hvis der må omlastes flere gange på grund af logistik, vejr eller is. Og rotation vil ikke ændre sig ved den fremtidige havneudvidelse og sejlplan.

- b. Transporttider fremgår af vedlagte skema. Der er tale om simulering af den basisbesejling som vil være den dominerende transportmåde set over et år. Det er vigtigt at påpege at der i løbet af et år vil forekomme små ændringer i transittiden for enkelte byer, når eksempelvis Kangerlussuaq, Qaanaaq, Tasiilaq og Ittoqqortoormiit skal anløbes og de øvrige feedere og mellemstore skibe overtager besejlingen af enkelte byer for en enkelt rejse. Men disse byer anløbes kun få gange årligt og ikke på ugentlig basis.
- c. Fra byerne Sisimiut og Aasiaat til Aalborg viser simuleringen dog hhv. 3 og 1 dages længere transporttid, som følge af at byerne skal besejles med feeder og ikke direkte af atlantskibene.

I forhold til Tasiilaq og Ittoqqortoormiit er der ca. 8 dages forskel på om der sejles direkte fra DK, eller om godset skal transiteres via Nuuk. Transitering i Nuuk er billigere end det direkte skib. RAL praktiserer begge måder i dag afhængig af sæsonen. I den forbindelse er der fortsat nogle år til at finde en måde at optimere dette yderligere fra 2017. Hvis alle bygder og byer skal serviceres samtidig kræver det langt flere skibe, da effektivitet og besparelser bedst opnås ved kombinationer.

Ad 5)

Det er korrekt, at en transport fra en by eller bygd i Nordgrønland til Ilulissat eller Qasigiannuguit i dag først transporteres til Aasiaat, derfra med Atlantskibet til Nuuk og videre med feeder til Ilulissat eller Qasigiannuguit. Dette skyldes, at RAL i dag benytter Atlantskibet til transport mellem Nuuk, Sisimiut og Aasiaat, hvor der så til gengæld ikke er anløb af feederskibet. Fra 2017 vil gods ikke skulle forbi Nuuk, da feederskibet vil besejle både Aasiaat, Ilulissat og Qasigiannuguit.

Ad 6)

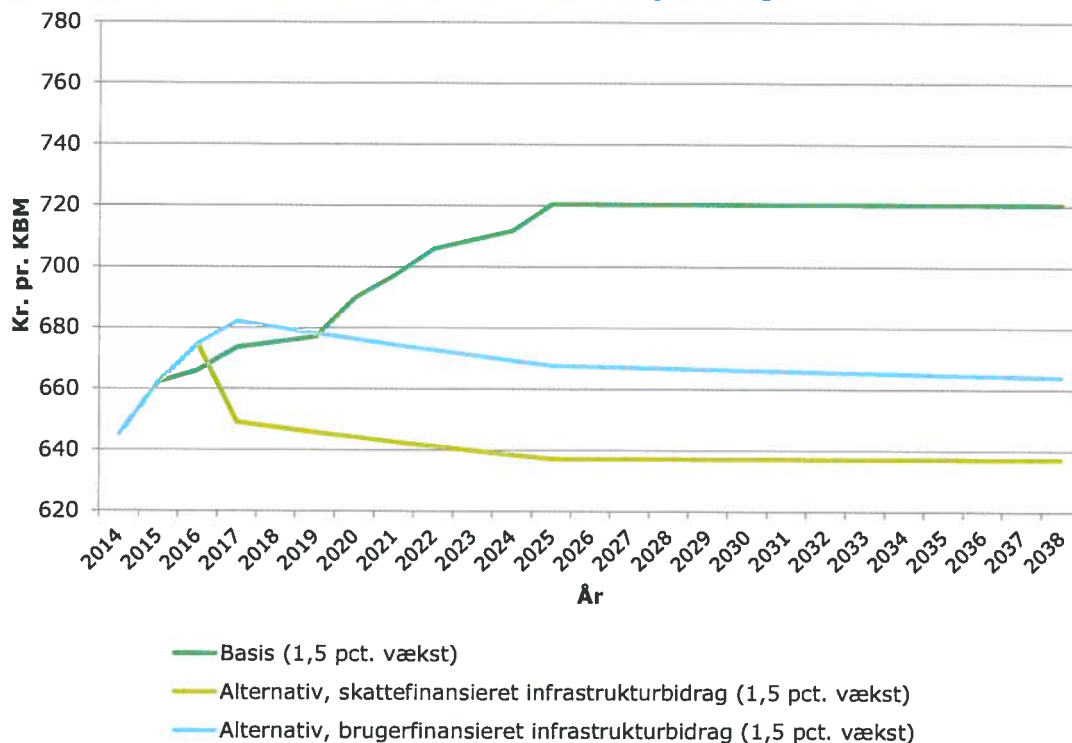
Da der er tale om et såkaldt "Greenfield Project", hvor havneudvidelsen foregår på et endnu ikke bygget område uden direkte kontakt med den nuværende havn, vil anlægsfasen ikke påvirke sejladsen eller den daglige drift i den nuværende havn.

Ad 7)

Figuren nedenfor sammenligner den forventede udvikling i fragtraterne i basisscenariet og de to alternativ scenarier, hvor den nye havn hhv. finansieres gennem skatter eller med tilskud fra landskassen. Det er således kun finansieringsformen der har betydning

for fragtraterne og ikke ejerskabsformen. Alternativscenariet med skattefinansiering og basisscenariet vil have en helt vandret udvikling fra år 2025, da der er antaget konstante udgifter herefter. Naalakkersuisuts forslag indebærer, at investeringen skal være brugerfinansieret.

**Figur: Fragtraterne ved 1,5 pct. årlig stigning i nordgående godsmængde**



Kilde: Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering – udvidelse af Nuuk havn

Som det fremgår af figuren forventes det, at finansiering af en ny havn vil medføre en stigning i fragtraterne på kort sigt. Det forventes dog også, at behovet for fragtrestigninger reduceres markant på længere sigt og dermed banes vejen for en stabil og effektiv infrastruktur.

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.

Ad 8)

Det er væsentligt i denne sammenhæng at nævne, at uden en ny havn vil fragtraterne stige mere end med en ny havn. Så selvom forbrugerne ikke nødvendigvis vil opleve et fald i fragtraterne i kroner og ører, så vil stigningen være klart mindst med en ny havn, jf. svar til spm. 7.

Ad 9)

RAL forventer at kunne spare 30 mio. kr. årligt ved at reducere flåden med et skib, samt 3 mio. kr. på at effektivisere terminallogistik.

RAL forventer omkostninger til at leje sig ind på ny containerterminal samt leje af kraner og bygninger på ca. 60 mio. kr. årligt. Dette beløb kan over tid reduceres i takt med, at havnens gæld nedbringes.

De resterende ca. 27 mio. kr. årligt forventes dækket af en fragstigning på 5,4 % fra 2017 på de koncessionerede fragtrater.

RAL's omkostninger vil stige, og behovet for fragtratestigninger vil blive større, hvis havnen ikke udvides, da operationen på den nuværende havn i stigende grad bliver ineffektiv pga. pladsmangel og da RAL i stigende grad må indchartre tonnager når kapaciteten på skibene overskrides. Skibenes størrelse kan ikke øges meget, da størrelsen skal være afpasset til at kunne anløbe både Nuuk, Sisimiut og Aasiaat, og den nuværende containerterminal i Nuuk kan ikke rumme lasten fra et helt atlantskib.

Der er udarbejdet en forretningsplan, hvor der er gjort nogle forudsætninger om lejeniveau, køb af ydelser og omfanget af aftaler. Når aktieselskabet oprettes, skal disse aftaler konkretiseres og omfanget aftales indbyrdes mellem parterne.

Som ejer af begge selskaber ønsker Naalakkersuisut, at aftalerne afspejler en incitamentsstruktur, der har fokus på at reducere omkostningerne, og løbende optimere driften og sikre effektiviseringer så behovet for fragtratestigninger generelt reduceres. Derfor skal gældende aftaler om at sikre en vis overskudsgrad i Royal Arctic Bygdeservice (RAB) genovervejes, ligesom den kommende havnelov, som forventes fremlagt på FM2014, hvor det gøres muligt at opkræve betaling for anvendelse af havnen, skal afspejle dette.

Ad 10)

Svaret er delt op i finansiering af anlægsomkostningen og finansiering af den løbende drift for at svare bedst på det bredt formulerede spørgsmål.

### **Finansiering af anlægsomkostningerne**

Det samlede anlægsbudget for den nye havn er estimeret til 681 mio. kr. (2013-priser), hvoraf 423 mio. kr. omfatter selve havneanlægget og direkte relateret infrastruktur, 181 mio. kr. omfatter bygninger, 59 mio. kr. omfatter mobilkraner. Hertil kommer 17,5 mio. kr. i omkostninger til overordnet planlægning. Den nye havn er forventet klar til ibrugtagning i 1. kvartal 2016.

Det samlede kapitalbehov i anlægsperioden inklusiv indeksring og reinvesteringsbehov i den eksisterende havn er budgetteret til 715 mio. kr. 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. Det resterende kapitalbehov på 535 mio. kr. forventes dækket ved optagelse af lån på almindelig vilkår. 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.

Der vil blive fremsendt ændringsforslag til 3. behandlingen af FFL2014, som opjusterer indtægtsskønnet fra udbyttebetaling fra RAL med 25 mio. kr. Hertil kommer, at RAL opkræver et investeringsbidrag for at sikre driften i RAB. Investeringsbidraget har i årene 2011-2014 været fastsat til 15.780.000 kr., svarende til 3,13 pct. i tillæg på alt fragtet gods. Denne sum på ca. 45 mio. kr. har ikke været anvendt, og er derfor sparet op placeret i RALs balance. Det forudsættes i finansieringen af disse opsparede midler indskydes i det kommende aktieselskab. Fra 2015 skal der fastsættes et nyt niveau for investeringsbidraget.

### **Finansiering af den løbende drift**

De løbende omkostninger for det kommende aktieselskab vil være højest i starten, hvor de finansielle omkostninger fylder meget i de samlede omkostninger.

Driftsomkostningerne forventes i 2016 at beløbe sig til omkring 25 mio. kr. stigende til omkring 28 mio. kr. i 2020. De finansielle omkostninger og afskrivninger forventes at være 56 mio. kr. i 2017 faldende til 52 mio. kr. i 2020 og med stigende faldende profil i takt med afskrivning af lån og reducerede rentebetalinger.

Omsætningen i aktieselskabet forventes i 2017 at beløbe sig til omkring 80 mio. kr., stigende til niveauet 86 mio. kr. i 2020. I 2017 forventes ca. 77 pct. af omsætningen at stamme fra RAL i form af leje af arealer, bygninger og kraner. Indtægter fra aktiviteter, der i dag ikke skal betales for, udgør ca. 14 pct. og ca. 8 pct. forventes at stamme fra nye aktiviteter, særligt i forbindelse med råstofprojekter. På grund af afrunding summerer procentsatserne kun til 99 pct.

Samlet set forventes selskabet at have en meget lille overskudsgrad i de første år, men stigende i takt med reduktion i de finansielle omkostninger.

Ovenstående resultater stammer fra den forretningsplan, som er udarbejdet på baggrund af en række forudsætninger om lejeniveau og managementaftaler mellem RAL og aktieselskabet for den nye havn. Der er også gjort antagelser omkring lejeniveauet for de eksisterende aktiviteter som forventes gennemført med vedtagelsen af en ny havnelov på FM2014. Endelig er der ikke indgået aftaler med finansieringsinstitutter omkring vilkår for låneoptagelse. Dette illustrerer, at der er en vis usikkerhed forbundet med ovenstående indtægts- og udgiftsskøn, som først vil blive afklaret når selskabet er oprettet.

Konsekvensen af for RAL og RAB vil indgå i de samlede overvejelser som beskrevet i spm. 9



Ad 11)

Naalakkersuisut er åbne for muligheden for på sigt at få private investorer ind i selskabet. Det er dog væsentligt at holde sig for øje, at når der tales om private investorer og medejerskab, så betyder det også, at man er nødt til at afgive noget af kontrollen med havnen. Private selskaber og pensionsfonde eksempelvis har sjældent de samme ønsker og formål som en offentlig ejer, der tænker på hele befolkningen og ikke bare om at øge indtjeningen. Ved en spredt ejerkreds bør det samtidig sikres at de lovmæssige rammer for selskabet er fuldstændig på plads, så sektorpolitiske hensyn ikke får u hensigtsmæssige konsekvenser for selskabet. Dette sætter derfor høje krav til lovgivningen. Særligt lovgivningen om prisfastsættelse i havnen og hos RAL er i den sammenhæng afgørende for at undgå konflikter. Dette forhold skærpes ved flere ejere.

Der har været udvist reel interesse som medejere fra RAL, Sermersooq Kommune, og Aalborg Havn. Naalakkersuisut har dog vurderet at hverken RAL eller Sermersooq Kommune kan betegnes som private investorer, da selvstyret i forvejen ejer RAL 100 % og kommunen naturligvis allerede er en væsentlig del af samfundets økonomi. Aalborg Havn, som den eneste private part der reelt bidrager med finansiering ude fra, har dog haft nogle andre formål, heriblandt mulighed for at sikre den basisaftale der i dag eksisterer mellem Grønland og Aalborg, når den kontrakt skal genforhandles i år 2021.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga

Med venlig hilsen

  
Aleqa Hammond