



Inatsisartut

/her

Bilag 12

Att. Anlægsudvalget

Besvarelse af opfølgende spørgsmål fra Anlægsudvalget vedr. Nuuk Havn

13-11-2013
Sags nr. 2013-092174
Dok. nr. 1390119

Naalakkersuisut har modtaget Anlægsudvalgets opfølgende spørgsmål vedr. Nuuk Havn A/S. Besvarelsen følger i nedenstående.

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

1. I Transportkommissionens betænkning var totalomkostningerne ved en ny havn i Nuuk estimeret til 416 mio. kr. I Naalakkersuisuts seneste besvarelse af udvalgets spørgsmål fremgår det, at havnens totalomkostninger estimeres til 715 mio. kr.

Naalakkersuisut bedes fremføre en redegørelse for:

A) baggrunden for Naalakkersuisuts seneste estimat

B) baggrunden for den betragtelige stigning

Svar:

Nedenfor er gengivet mere detaljerede opstillinger af anlægsbudgetterne i hhv. Transportkommissionens betænkning og den seneste forretningsplan vedr. etablering af en ny havn. Første tabel er taget fra Transportkommissionens rapport i Tabel B 11.1.1 Anlægsomkostninger for en ny havn ved Qeqertat på 320 meter (fase 1). Pristalsregulering frem til 2013 er tilføjet efterfølgende med udgangspunkt i den faktiske inflation..

Transportkommissionen, mio. kr.	
Containerhavn	380
Infrastrukturelle foranstaltninger	27
Pakhus og værksted	48
I alt (2008-priser)	455
I alt (2010-priser)	478
I alt (2013-priser)	519

Sikuki, mio.kr.

Overordnet planlægning	17,5
Havneanlæg	383,4
Adgangsvej og opgradering af Qernertanut	40,0
Nye bygninger (pakkhus, værksted og administration)	181,0
Kraner m.m.	59,0
Reinvestering i eksisterende havn	8,3
<hr/>	
I alt (2013-priser)	689,2
Indeksring frem til ibrugtagning (2013-2016)	25,8
Kapitalbehov	715,0

Der er flere faktorer der har ændret sig. Særligt 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 indeksring af anlægsomkostningerne i byggeperioden.

Det skal pointeres, at Naalakkersuisut undersøger alle muligheder for at reducere anlægsbudgettet for Sikuki. Bl.a. ved konkret at vurdere om det er mest hensigtsmæssigt, at administrationsbygninger til RAL indgår i det samlede havneprojekt eller bedst finansieres direkte af RAL samt måder at reducere omkostninger til overordnet planlægning (bl.a. valg af udbudsform).

- 2. I nærværende beslutningsforslag oplyser Naalakkersuisut, at omkostningerne ved oprettelsen af det foreslåede aktieselskab vil beløbe sig til 40 mio. kr. samt inkludere en indskydelse af den nuværende havn. I Naalakkersuisuts svar dateret 18. oktober 2013 oplyser Naalakkersuisut, at det nye aktieselskab budgetteres kapitaliseret med 180 mio. kr. Heraf er 70 mio. kr. likvid kapital, og 110 mio. kr. påtænkes indskudt som ansvarligt lånekapital. Sidstnævnte finansieres ved en tilsvarende reduktion af Nukissiorfiits låneramme. Udvalget ønsker i den forbindelse en udredning af baggrunden for denne kraftige stigning på 140 mio. kr.*

Svar:

Ved fremsendelse af beslutningsforslaget var det bedste bud baseret på den på daværende tidspunkt mest opdaterede forretningsplan. Kapitalbehovet bestod af 40

mio. kr. i kapitalindskud og 40 mio. kr. i form af ansvarlig lånekapital. Denne forretningsplan var udarbejdet i 2011 af Deloitte og bygge på en række forudsætninger.

I takt med at projektet udviklede sig særligt, at de detaljerede anlægsbudgetter blev færdiggjort og viste anlægsomkostninger der var væsentligt større end tidligere skønnet. Det gjaldt særligt bygningerne. Anlægsbudgettet for bygninger blev modtaget i september 2013.

Ved en opdatering af forretningsplanen fra 2011 blev der også indarbejdet en lavere stigningstakt i godsmængderne som afspejler den nuværende situation bedre. Samtidig blev indtægtskønnet for andre aktører end RAL reduceret fra 18 mio. kr. årligt til ca. 13 mio. kr. årligt. Det skyldes særligt at der blev anlagt mere forsigtige vurderinger af udviklingen i efterforskningsaktiviteten. Eksisterende brugere af havnen forudsættes i fremtiden at betale for brug af havnen. Det vil være en del af den påtænkte havnelov, som planmæssigt skal behandles på FM2014.

Der arbejdes fortsat på at gøre den samlede forretningsplan for Sikuki mere robust så den kommende direktion og bestyrelse kan finde fremmedfinansiering til at gennemføre de planlagte anlægsomkostninger. For at opnå de bedst mulige lånevilkår er det essentielt at forretningsplanen fremstår robust og ikke bygger på optimistiske usikre forudsætninger.

Det er fortsat Naalakkersuisuts vurdering, at forretningsplanen og de samfundsøkonomiske beregninger understøtter at det er en rentabel investering.

3. *Under forslagetets 1. behandling blev det fra Naalakkersuisut oplyst, at Naalakkersuisut opererede med en ejerskabsmodel med Selvstyret som ene-ejer af det foreslåede aktieselskab. I Naalakkersuisuts besvarelse af 18. oktober 2013 oplyser Naalakkersuisut, at Naalakkersuisut på sigt er åbne overfor flere medejere.*

A) Naalakkersuisuts beder redegøre for Naalakkersuisuts konkrete planer f.s.v.a. ejerskabet af det foreslåede aktieselskab.

B) Med hvilken begrundelse har Naalakkersuisut valgt ikke at arbejde videre med en finansieringsmodel baseret på en mulig medfinansiering fra Royal Arctic Line, Kommuneqarfik Sermersooq og/eller Aalborg Havn?

Svar:

Naalakkersuisut har gennem længere tid overvejet fordele og ulemper ved forskellige ejerskabsmodeller. Et kort konklusion på dette arbejde er, at Naalakkersuisut har besluttet en ejerskabsmodel med selvstyret som 100 % ejer af følgende væsentligste hensyn:

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.

Fravalget af konstruktionen med RAL A/S, Kommuneqarfik Sermersooq og Aalborg Havn skyldes primært ovenstående samt det faktum at fremmedfinansieringen i princippet kun er kommet fra Aalborg Havn A/S. Aalborg har haft 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.

4. *Naalakkersuisut henviser i sine besvarelser til en række tilfælde, der påtænkes inkluderet i den planlagte oprettelses- og anlæggelseslov. Naalakkersuisut bedes redegøre specifikt for, hvilke forhold Naalakkersuisut påtænker skal inkluderes i den planlagte oprettelses- og anlæggelseslov.*

Svar:

Naalakkersuisut arbejder stadig intenst med havneloven, i et forsøg på at få den klar til høring, senest 4 december 2013. Denne lov har til formål at bemyndige Naalakkersuisut til at anlægge en ny havn ved Nuuk og fastsætte rammebetingelser for etablering og efterfølgende drift og udvikling af disse havnefaciliteter. Loven skal bl.a. sikre aktieselskabet har som overordnet formål at mindske de langsigtede omkostninger ved transport af gods til, fra og internt i Grønland. Aktieselskabet skal operere under de gældende regler for god selskabsledelse og bestyrelsen udvælges under hensyntagen til de faglige kvalifikationer der er behov for, for at opnå de overordnede strategiske målsætninger for aktieselskabet.

Ud over de direkte investeringer i selve havneanlægget forventes det, at Royal Arctic Line A/S og Kommuneqarfik Sermersooq investerer i anlæggelse af bygninger, kraner, skibe og vejnet der skal sikre en optimal udnyttelse af den nye infrastruktur. Af forventede bestemmelser i loven skal fremhæves følgende overskrifter:

- 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

5. *Naalakkersuisut bedes redegøre for Naalakkersuisuts holdning til Kommuneqarfik Sermersooqs foreslåede havneråd jf. kommunens høringssvar.*

Svar:

Naalakkersuisut er bestemt ikke afvisende overfor ideen med et havneråd. Det har dog tidligere været forsøgt at etablere et havneråd – uden det helt store resultat. Det er væsentligt at holde sig for øje, at såfremt havnerådet skal have en reel nytte, vil det krævet at rådet har et reelt formål og beslutningskompetence. I henhold til aktieselskabsloven er øverste myndighed i et kommende havneselskab, bestyrelsen.

Bestyrelsen refererer til ejeren, i dette tilfælde Naalakkersuisut. Det vil være højest ejendommenligt at fravige disse bestemmelser, ved indsættelse af et havneråd som et organ der ligger over bestyrelsens kompetence. Naalakkersuisut vil dog med glæde høre nærmere omkring, hvad kommunen tænker i forbindelse med etableringen af et havneråd.

Alternativt pågår der overvejelser om at etablere en ejerforening bestående af alle aktørerne som er på havnen. En sådan ejerforening vil muligvis kunne udfylde den rolle, som kommunen har tænkt på med havnerådet.

- 6. I Naalakkersuisuts besvarelse af 1. november 2013 fremviser Naalakkersuisut en tabel for den forventede transporttid til/fra Aalborg til byerne i Grønland. Det kan her ses, at transporttiden til og fra visse byer forringes. Udvalget skal anmode om en redegørelse for, hvorfor transporttiden forlænges for de enkelte byer, der jf. Naalakkersuisuts besvarelse forventes at ville opleve dette.*

Svar:

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

Det fremlagte skema er blevet opdateret i forhold til den rotation Royal Arctic Line benytter i 2013 sammenholdt med simulerede rotationsplaner og transporttider fra 2017. Der er angivet hvilke transiteringsbyer Royal Arctic Line benytter til bygdebesejlingen og dette vil ikke ændre sig fremadrettet. En forbedring i transittiden fra Aalborg til bygde transitbyerne vil således også forbedre bygdebesejlingen tilsvarende.

Der er simuleret den basisbesejling som vil være den dominerende transportmåde set over et år. Der vil i løbet af et år 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 så transporttiderne i det vedlagte skema vil være dominerende.

Transporttid i hele døgn	Fra Aalborg til		Til Aalborg fra		Mængder		Transitering
	2013	2017	2013	2017	KBM	%	
Nuuk	7	6	7	6	246.154	49%	Transitering til bygder i Midtgrønland
Nanortalik	12	10	15	10	9.077	2%	
Qaqortoq	11	9	16	11	24.751	5%	Transitering til bygder i Sydgrønland
Narsaq	11	9	16	11	12.180	2%	
Paamiut	10	8	17	12	10.095	2%	
Gns. Sydgrønland	11	9	16	11	58.103	11%	
Manitsoq	13	7	14	13	25.592	5%	
Sisimiut	11	8	9	12	55.301	11%	Transitering til bygder ved Sisimiut
Aasiaat, inkl. Nordgl.	10	9	10	11	73.007	14%	Transitering til bygder i Disko og Nordgl.
- (Uummannaq)	13	11	12	13			
- (Upernavik)	14	12	15	13			
Qasigiannguit	14	10	13	10	9.789	2%	
Iluissat	14	10	13	10	40.931	8%	
Gns. Midt/Disko/Nord	13	10	12	12	204.620	40%	
Tasiilaq	13/5	12	15	14			Transitering til bygder ved Tasiilaq
Itoqqortoormiit	13/5	13	14	14			

Udvalgt på basis af rotationsplaner for atlantskibe og feederkibe i 2013 samt mulig estimeret plan fra 2017 og fremadrettet ved indsættelse af anden type atlantskib og ændret sejlads mønstre for feederkibe. Mængder for Uummannaq og Upernavik er inkluderet under Aasiaat. Mængder for Tasiilaq og Itoqqortoormiit er ikke medtaget da de i dag transporteres både direkte og via Nuuk. Med forbehold for vej og vind.

Atlantrotation 14 dage											
havn	ZT	Ankomst				Afgang			Sejlads		Port time
		ugedag	Dato	tid	ugedag	Dato	tid	dist.	fart	Sejlads	
Aalborg	2	Mandag	12-sep	07:00	Tirs	13-sep	16:00	2168	16,5	131,4	33,0
Nuuk	-2	Mandag	19-sep	07:30	Tirsdag	20-sep	19:00	2245	16,5	136,1	35,5
Aalborg	2	Mandag	26-sep	07:00	Tirsdag	27-sep	16:00	2168	16,5	131,4	33,0
Nuuk	-2	Mandag	03-okt	07:30	Tirsdag	04-okt	19:00	2245	16,5	136,1	35,5
Aalborg	2	Mandag	10-okt	07:00	Tirsdag	11-okt	16:00				33,0

Nordfeeder											
havn	ZT	Ankomst				Afgang			Sejlads		Port time
		ugedag	Dato	tid	ugedag	Dato	tid	dist.	fart	Sejlads	
Nuuk	-2	Mandag	19-sep	00:30	Tirs	20-sep	21:00	203	14,5	14,0	12,0
Sisimiut	-2	Onsdag	21-sep	11:00	Onsdag	21-sep	23:00	134	12,5	10,7	16,0
Aasiaat	-2	Torsdag	22-sep	10:00	Freitag	23-sep	04:00	50	10,0	5,0	6,0
Iluissat	-2	Freitag	23-sep	08:00	Freitag	23-sep	15:00	36	14,5	2,5	5,0
Qasigiannguit	-2	Freitag	23-sep	17:30	Freitag	23-sep	22:30	358	12,5	28,6	66,0
Nuuk	-2	Søndag	25-sep	03:00	Tirsdag	27-sep	21:00				

Sydfeeder											
havn	ZT	Ankomst				Afgang			Sejlads		Port time
		ugedag	Dato	tid	ugedag	Dato	tid	dist.	fart	Sejlads	
Nuuk	-2	Søndag	18-sep	08:00	Tirs	20-sep	15:00	100	14,5	6,9	5,0
Manitsoq	-2	Tirsdag	20-sep	22:00	Onsdag	21-sep	03:00	237	14,5	16,3	4,0
Paamiut	-2	Onsdag	21-sep	19:30	Onsdag	21-sep	23:30	177	14,5	12,2	5,0
Narsaq	-2	Torsdag	22-sep	11:30	Torsdag	22-sep	16:30	23	14,5	1,6	5,0
Qaqortoq	-2	Torsdag	22-sep	18:30	Torsdag	22-sep	23:30	70	10,0	7,0	4,0
Nanortalik	-2	Freitag	23-sep	06:30	Freitag	23-sep	10:30	348	14,5	24,0	76,5
Nuuk	-2	Lørdag	24-sep	10:30	Tirsdag	27-sep	15:00				

Der kan udarbejdes andre kombinationer af atlantskibe, feedere og de mellemstore skibe, der indsættes i kystfarten. Men tendensen fra Royal Arctic Line's simuleringer

viser 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. Der skal naturligvis tages forbehold for at vejr, vind, storis mv. kan påvirke den daglige sejlads, men de samme vilkår er også gældende i dag.

Der er i simuleringen tilstræbt den bedst mulige rotation med færrest mulige skibe og omkostninger.

Fra byerne Sisimiut og Aasiaat til Aalborg viser simuleringen hhv. 3 og 1 dages længere transporttid 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.

I forhold til Tasiilaq og Itoqqortoormiit, er der ca. 8 dages forskel på om der sejles direkte fra DK eller om godset skal transiteres via Nuuk. Transitering i Nuuk er væsentligt billigere end det direkte skib. Royal Arctic Line praktiserer begge måder i dag afhængig af hvornår på sæsonen vi befinder os. I den forbindelse har vi nogle år til at finde en måde at optimere dette yderligere fra 2017.

Hvis Royal Arctic Line skal kunne servicere alle bygder og byer samtidig kræver det en del flere skibe. I sejlplanen har Royal Arctic Line forsøgt at tage hensyn til at de største byer med flest borgere og mest gods anløbes først samt kombineret anløb og rækkefølge så der sejles færrest sømil.

- 7. Naalakkersuisut bedes redegøre for, hvorledes Naalakkersuisut påtænker at sikre, at fiskerieksporthens vilkår ikke forværres i forhold til de nuværende forhold f.s.v.a. transporttiden til Aalborg, eksempelvis fra Sisimiut, Aasiaat og Uummannaq.*

Svar:

Da fiskeindustrien eksporterer frosne produkter forventes fiskerieksporthens vilkår ikke forringet i de meget få byer der får en marginal længere transporttid.

De fleste byer oplever en marginalt hurtigere transporttid. Dog må Uummannaq, Aasiaat og Sisimiut forvente en til tre dages ekstra transporttid i forhold til i dag.

- 8. Hvor og hvorledes forventer Naalakkersuisut, at gods i forbindelse med eksport af fisk skal opbevares under den forlængede transporttid som visse byer vil opleve, og vil der i den forbindelse skulle påregnes yderligere omkostninger for erhvervet?*

Svar:

Alle frosne eksportprodukter opbevares forsvarligt frosne ved temperaturer på mellem minus 18C og minus 25C under hele transportforløbet – fra indhandling til udlevering til endelig modtager.

Fra indhandling indtil indlevering til forsendelse med Royal Arctic Line står eksportgods typisk på et lokalt frostlager.

Når eksportgods indleveres til Royal Arctic Line i bygder sejles godset først med et bygdeskib med fryserum ombord til en større havn, hvor godset inden den videre transport kan pakkes i frysecontainere. Frysecontainere tilsluttes altid strøm og sikrer en konstant temperatur på minus 25C uanset om containeren afventer afskibning på en

havn, står på et skib eller afventer transport til endelig destination i Danmark eller øvrige udland.

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 langt rederiet "vælger" at sejle med det. Det samme gælder, hvis rederiet må omlaste flere gange på grund af logistik, vejr eller is.

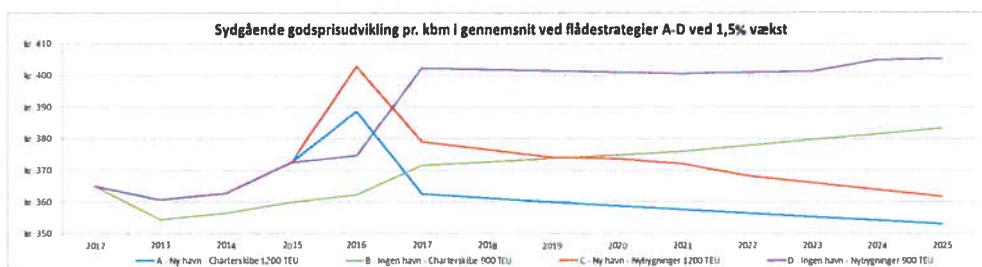
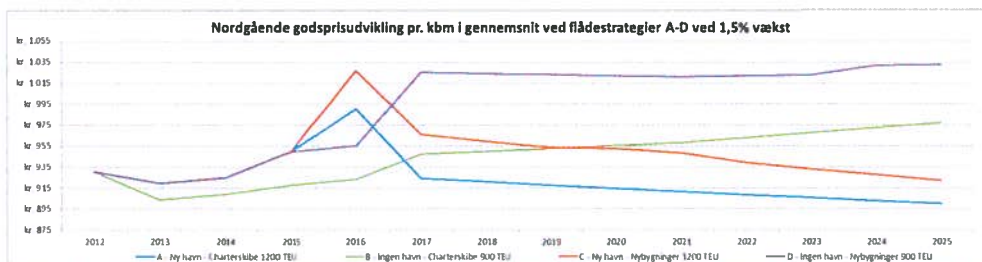
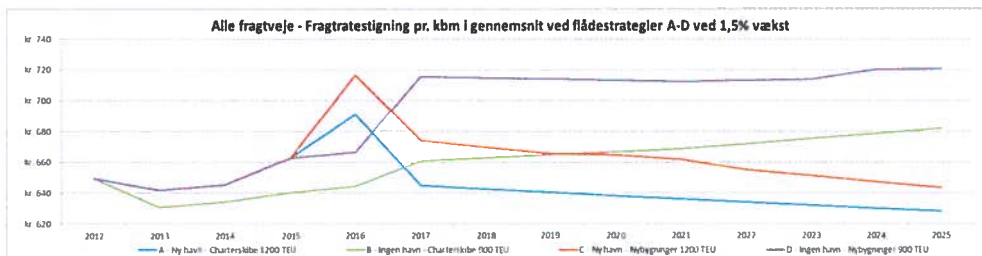
Så når godset er indleveret til transport medfører det ikke ekstra omkostninger selvom godset afventer afskibning, forsinkes eller skal transiteres i en ekstra havn.

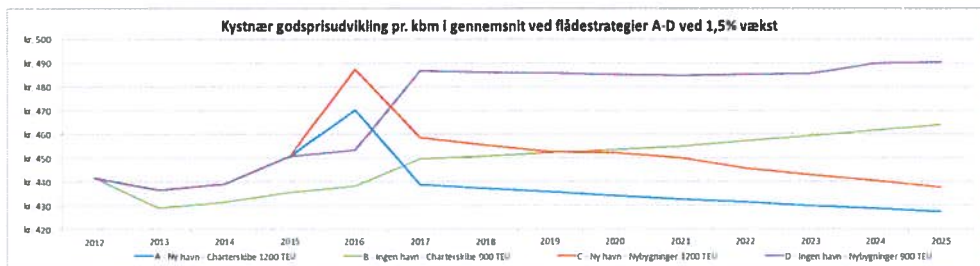
9. I Naalakkersuisuts besvarelse af 18. oktober 2013 fremvises den forventede udvikling for fragtraterne for den nordgående fragtmængde. Udvalget skal anmode om en lignende opgørelse for fragtraterne for den forventede sydgående godsmængde.

Svar:

Havneudvidelsen reducerer behovet for fragttestigninger fremadrettet, men havneudvidelsen kan ikke fjerne behovet for fragttestigninger.

Den graf, der henvises til i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering, er udarbejdet af Rambøll på basis af tal fra RAL. I graferne nedenfor, som Rambøll har benyttet, vises hver fragtvej for sig (Samlet gennemsnit, Nordgående, Sydgående og Internt).





Sydgående fragtmængder

I forhold til sydgående mængder er det vigtigt at påpege at 84% af de sydgående mængder består af eksport af frosne fisk og rejer. Det er derfor de årligt fastsatte kvoter og TAC, der suverænt bestemmer hvordan de sydgående mængder vil udvikle sig.

Siden 2006 har der været et lineært fald i godsmængderne på rejer, og som følge af reducerede kvoter i 2013 forventes et mindre fald i godsmængderne for 2014. Kvotenedsættelserne forventes at have en positiv indvirkning på rejebestanden, hvorfor der forventes øgede mængder fremadrettet, så vi på sigt når det tidligere fangstniveau.

Fiskemængderne har ligget stabilt omkring 72.000 kbm de seneste 3 år og med stabile kvoter i 2013 på de mest fiskede og transporterede arter, forventes en stabil udvikling de kommende år. Der er en generel usikkerhed om hvordan kvoterne vil udvikle sig og fordelingen mellem forskellige arter. Begge dele vil kunne influere på den sydgående fragtmængde.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Aleqa Hammond
Aleqa Hammond