



Medlem af Inatsisartut Akitsinguaq Olsen, Siumut
-/Her

Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 2011-222 vedrørende Nuuk Havn

12. december 2011
Sagsnr. 2011-058450
Dok. Nr. 780004

Kære Akitsinguaq Olsen.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 54 10
E-mail: iaan@nanoq.gl
www.nanoq.gl

Tak for dine spørgsmål vedrørende udvikling af Nuuk Havn, som er besvaret i det følgende i kronologisk orden.

- 1. Hvad er Aalborg Havns interesse i at investere i en grønlandsk havn udover at låse Grønland til at bruge Aalborg Havn som basehavn i Danmark efter udløbet af aftalen i 2022.**

SVAR

Det er ikke muligt fra Naalakkersuisuts side at gisne om, hvilke motiver der ligger bag Aalborg Havns interesse i at indgå i det aktieselskab, der skal udvikle Nuuk Havn. Det skal dog understreges, at Aalborg Havns eventuelle investering i Nuuk Havn på ingen måde betinger, at aftalen om brugen af Aalborg Havn som basishavn skal forlænges, når den nuværende aftale udløber i 2022.

Valget faldt på denne havn i 2006 som følge af en udbudsproces, hvor havne i Esbjerg og Århus ligeledes var indbudt. Der var hård konkurrence om opgaven, men den samlede pakke, Aalborg kunne tilbyde, var langt mere attraktiv end de øvrige afgivne tilbud. Udbuddet medførte en lang række forbedringer i den servicering, Aalborg Havn tilbød i forbindelse med basishavnen - forbedringer, som i de efterfølgende år er blevet implementeret og dermed givet besparelser i millionklassen for det grønlandske samfund.

Forud for udbudsprocessen var der generel tilfredshed med Aalborg Havn, men udbuddet viste, at det er sundt ind i mellem at sætte spørgsmålstejn ved det eksisterende og fokus på, om man kan gøre tingene på en anden og mere hensigtsmæssig måde.

Det er endnu for tidligt at sige, hvordan processen vil være, når den eksisterende kontrakt udløber, der er jo over ti år til. Men erfaringerne fra sidste udbudsrunde vil givetvis blive inddraget. Derved er Aalborg Havn ikke fredet - heller ikke selvom de måtte eje en andel i Nuuk Havn.

- 2. Er der en kommerciel basis for at etablere havnen i et selskab, eller sker det udelukkende af hensyn til muligheden for at lånefinansiere projektet, og kunne det i givet fald ikke ske uden at give folk udefra indflydelse på vores infrastruktur?**

SVAR

Transportkommissionens beregninger viser, at anlæggelsen af en ny havn i Nuuk samfundsøkonomisk er meget rentabel. Dette resultat bygger i særdeleshed på det faktum, at kapaciteten på den eksisterende havn stort set er brugt op. Den reduktion i effektiviteten, der vil være som følge af en forventelig stigning i de godsmængder, der skal til Nuuk, vil omkostningsmæssigt langt overstige udgifterne til etablering af en ny havn.

Transportkommissionen har foretaget en række følsomhedsberegninger, hvor fordelagtigheden ved etablering ved en ny havn er reduceret betragteligt, men også her er resultatet, at det er samfundsøkonomisk set er et meget rentabelt projekt. Analyserne viser således, at der er en ren kommerciel basis for at udvikle havnen i Nuuk.

Når det er sagt, skal det tilføjes, at de 4 parter i det eventuelt kommende aktieselskab har besluttet, at havnen ikke har til formål at give ejerne en økonomisk fordel. Havnen skal således kunne løbe rundt og kunne forrente de investeringer, der foretages, ligesom udgifter til den løbende drift og vedligehold skal dækkes ind. Såfremt den finansieringsmodel, der indledningsvist etableres, viser sig at gives flere indtægter, end der er behov for, vil finansieringen blive justeret.

Naalakkersuisut ser ikke nogen risiko i, at Aalborg Havn deltager i ejerkredsen af Nuuk Havn - tværtimod. Der er i Grønland ikke på nuværende tidspunkt erfaring med at drive en kommerciel havn. Her bidrager Aalborg Havn i høj grad med viden og ekspertise. Endvidere har Aalborg Havn selv været igennem en lignende proces, da den for godt 10 år siden blev omdannet til et aktieselskab fra at have været en kommunal ejet virksomhed. Denne viden har vist sig meget nyttigt i den proces, vi står i nu med omdannelsen af Nuuk Havn.

3. Har det været undersøgt, om der er private investorer i Grønland, der kunne have interesse i at deltage i havnebyggeriet?

SVAR

Aktieselskabet bag Nuuk Havn vil på ingen måde udelukke grønlandske investorer i at deltage i det kommende havnebyggeri. Der vil derimod blive lagt stor vægt på i videst muligt omfang at anvende den ekspertise, der er til stede i landet.

Det er endvidere vigtigt at fastslå, at ejerskabet af aktier ikke er statisk. Det vil således være muligt for aktieindehavere at afhænde aktier, ligesom ejerskabskredsen vil kunne beslutte at udvide aktiebeholdningen.

4. Hvem skal være havnemyndighed på havnen, hvis den bliver privatejet?

SVAR

Det er endnu for tidligt at sige, hvem der bliver havnemyndighed på den kommende havn. I dag er det Selvstyret, der har den overordnede, centrale havnemyndighed i alle de havne, der er offentligt ejet. Der er i dag kun nogle få privatejede havne, eksempelvis i forbindelse med mineraludvinding, og her varetager ejerne alene havnemyndighed.

I de kommende år vil der givetvis ske en øget privatisering af visse havne i Grønland, og det vil sandsynligvis ske på flere niveauer. I Nuuk er der så store fragtmængder, at det sandsynligvis vil være rentabelt at etablere en ren kommerciel havn, og andre steder kan det tænkes, at investorer ønsker at investere i eksempelvis et nyt kajanlæg som supplement til det eksisterende havneanlæg.

Det er en ny situation, og vores nuværende regelsæt på området har svært ved i sin eksisterende form at understøtte denne udvikling. Der er derfor igangsat en proces, der i løbet af næste år skal revidere lovgrundlaget på området med henblik på at få skabt de rette rammer, der på bedst mulig vis understøtter udviklingen af vores havne.

5. Hvordan sikrer man sig, at andre aktører end Royal Arctic og deres datterselskaber og partnere får adgang til havnen på konkurrencedygtige vilkår, når RAL står som medejer af havnen?

SVAR

Royal Arctic Line varetager i dag driften og den daglige havnemyndighed i langt de fleste af vores byers havne. Dette sker bl.a. ud fra et havnereglement, der udstikker retningslinjer dels for færden på havnene, dels for servicering af de skibe, der anløber havnen. Der fremgår eksempelvis, at forsyningskibe har forrang frem for eksempelvis krydstogtskibe, da det er vigtigt at sikre, at befolkningen i den pågældende lokalitet, ikke løber tør for mad og andre nødvendigheder.

Hvor vidt det bliver Royal Arctic Line, der i fremtiden vil varetage havnemyndigheden på Nuuk Havn, eller om det bliver en anden operatør, ligger endnu ikke fast. Én ting er dog sikker, og det er, at den, der bliver ansvarlig for havnemyndigheden på havnen, vil skulle varetage myndighedsopgaven ud fra et overordnet regelsæt, der vil tilgodese samtlige potentielle brugere af havnen.

Uanset om havnen i Nuuk bliver privat eller offentligt ejet, tjener den en lang række offentlige formål, og det er derfor et elementært krav, at alle, der måtte ønske adgang til havnen, får adgang på lige betingelser.

Det er et grundvilkår for Nuuk Havn, at den skal kunne løbe rundt kommercielt. Det vil den ikke kunne, såfremt der skete en forfordeling af visse operatører på havnen. I den anledning skal det endvidere anføres, Royal Arctic Line indgår i ejerskabet med 16,67 % af aktierne, mens Selvstyret og Kommunen, der varetager det offentlige interesser, tilsammen har en aktiemajoritet på i alt 66,67 %. Så hvis det utænkelige skulle ske, at Royal Arctic Line gav egne skibe uregelmæssig forrang, ville de på ingen måde i ejerskabskredsen kunne vinde gehør for en sådan prioritering.

Naalakkersuisut ser på den baggrund ingen risiko for, at adgangen til havnens faciliteter vil blive varetaget på en uhensigtsmæssig måde, såfremt det måtte ende med, at Royal Arctic Line kommer til at varetage driften af havnen.

Jeg håber, at jeg med ovenstående har svaret fyldestgørende på dine spørgsmål.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen