

11. aug. 2015

I medfør af § 37 stk. 1 i forretningsorden for Inatsisartut fremsætter jeg følgende spørgsmål til Naalakkersuisut:

Spørgsmål:

- 1. Har Naalakkersuisut kendskab, analyse/analyser, som viser hvilke positive og negative virkninger der kan være på a) billetpriserne, b) på direkte flyvning til Nuuk, c) dem der mellemlander i Nuuk og skal videre til andre byer/lokationer) og d) på antallet af turister til Grønland, i så fald der er en analyse eller analyser, hvad er de mulige konsekvenser, hvis Nuuk lufthavn udvides enten til 1199 meter, 1799 meter eller 2199 meter bane på?**
- 2. Er der en tilsvarende analyse for Ilulissat lufthavn som i spørgsmål 1, men derudover også for en 2800 meter bane?**
- 3. I så fald, der er foretaget analyser; er følgende scenarier medtaget i spørgsmål 1 og 2:**
 - a. hvor Kangerlussuaq er lukket som lufthavn, hvordan påvirker det trafikken til Nuuk og Ilulissat?**
 - b. Status Quo på Kangerlussuaq?**
 - c. eller nedgraderet til absolut minimum af personale, hvor Kangerlussuaq kan virke som nødlufthavn?**
 - d. hvis investorer alene, eller i samarbejde Selvstyret, eller Selvstyret alene etablerer lufthavne i Nuuk (minimum 1799) og i Ilulissat (minimum 2199 meter bane), og Kangerlussuaq dermed ikke længere er Grønlands primære atlantlufthavn, hvori finansieringsformer med forskellige renter og afkast er taget med i beregningerne.**
 - e. Hvis ja, eller delvist ja, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser, samt hvad er konklusionerne på analyserne?**
- 4. Har Naalakkersuisut analyse/analyser der viser hvilken mulige virkninger der vil være i samfundet i form af vækst i økonomien og mulige nye arbejdspladser og antallet af turister, hvis Nuuk lufthavn udvides enten til 1199 meter, 1799 meter bane eller 2199 meter bane, i så fald der er en analyse eller analyser, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser?**
- 5. Er der en tilsvarende analyse for Ilulissat lufthavn som i spørgsmål 4, men derudover også for en 2800 meter bane?**
- 6. Har Naalakkersuisut analyse/analyser, eller kendskab til analyser, der viser hvilken mulige påvirkning billetpriserne vil få på både lokalt (dvs. der flyver direkte til Ilulissat) og landsplan (dvs. dem der mellemlander i Ilulissat og skal videre til andre byer/lokationer), samt på antallet af turister til Grønland, hvis Project Newport i Ilulissat**

realiseres, i så fald der er en analyse eller analyser, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser?

7. I så fald, der er foretaget konsekvensanalyser vedr. Project Newport; er der så foretaget analyser, hvor følgende scenarier er medtaget:
 - a. hvor Kangerlussuaq er lukket som lufthavn og Nuuk har minimum en 1799 meter bane
 - b. Hvor Kangerlussuaq fortsætter med sin nuværende status
 - c. eller nedgraderet til et muligt minimum af personale, hvor Kangerlussuaq kan virke som nødlufthavn?
 - d. Hvis ja, eller delvist ja, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser, samt hvad er konklusionerne på analyserne?
8. Har Naalakkersuisut analyseret om det samfundsøkonomisk kan betale sig at, helt eller delvist, inddrage private udenlandske investorer ifm. lufthavnsbyggerier, enten kun ifm. Ilulissat eller andre lufthavne?
9. Har Naalakkersuit holdt møde eller møder med de mulige private investorer ifm. Project Newport, for at drøfte mulige samarbejdsformer, der kan være til gavn for både investorerne men også det grønlandske samfund?
10. Har Naalakkersuisut analyse/analyser der viser hvilken mulige virkninger der vil være af spin-off effekter i samfundet i form af økonomisk vækst og nye arbejdspladser, ny teknologi, ny viden og nye produkter (både turismerelateret, men også andre brancher) i Grønland, hvis Project Newport i Ilulissat realiseres, i så fald der er en analyse eller analyser, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser?
11. Har Naalakkersuisut, delvist eller hele, analyse/analyser der viser hvilken mulige virkninger der vil være på antallet af afledte effekter i samfundet, i form af vækst i økonomien og mulige nye arbejdspladser, påvirkning af billetpriser samt antallet af turister i Grønland samt på rejsetiden til København, hvis der i Ilulissat bygges en ny lufthavn på 1199 meter bane samt Nuuk Lufthavn samtidig udvides til 1199 meter, dvs. hvor Ilulissat og Nuuk kun kan modtage passagerfly med propel, i så fald der er en analyse eller analyser, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser?
 - a. I så fald Nuuk og Ilulissat får 1199 meter lange landingsbaner, vil det ikke være i store træk samme situation som i dag, hvor Kangerlussuaq er porten fra udlandet, hvis man flyver med jetfly, og der skal stadig flyves turboprobfly til Nuuk og Ilulissat?
 - b. Hvis ja på spørgsmål 11a, kan de nye 1199 meter lufthavne bidrage med økonomisk vækst? Og vil de kunne skabe mærkbart billigere billetter for befolkningen og turister, og dermed tiltrække flere turister og afledte effekter i samfundet såsom nye hoteller og jobs?
12. Naalakkersuisoq for Infrastruktur Knud Kristiansen har iflg. KNR, sagt at i så fald Project Newport skulle realiseres, kommer de mulige investorer med en række krav, fra Selvstyret. Præcist hvilke krav kom investorerne med?

- a. Naalakkersuisoq for Finanser Andreas Uldum skriver i Sermitsiaq nr. 39, 2015, at investorerne kræver en underskudsgaranti, præcis hvilken type garanti er der tale om?
 - b. Som regel ligger det implicit i en investering at der er risiko for tab af investeringen. Hvis investorerne kræver en garanti af Grønlands Selvstyre, er der så ikke nærmere tale om et lån og ikke en investering, hvis investorerne ikke vil tage en risiko?
 - c. Naalakkersuisoq for Infrastruktur Knud Kristiansen pointerer iflg. KNR at de private investorer i Project Newport, såfremt de skulle finansiere hele projektet på knap 1 milliard kroner kræver, at Ilulissat skal være Grønlands eneste atlantlufthavn. Har Naalakkersuisut afholdt møde eller møder med investorerne for at afklare om dette var et ultimativt krav eller om der kan forhandles, så man kan nå et resultat alle parter kan acceptere?
 - d. Generelt om de krav de mulige investorer stiller, har Naalakkersuisut hold møde eller møder med investorerne for at finde ud af hvilke krav parterne kan gå med til og hvilke krav man ikke kan gå med til, og hvilke krav der kan forhandles, for at se om man parterne kan nå et resultat alle kan acceptere?
13. Bl.a. Ifm. pressemøde 16. juni 2015 præsenterede Naalakkersuisoq for Infrastruktur et oplæg der kan tolkes således: At der kommer et forslag om, at Nuuk og Ilulissat lufthavnene vil blive udvidet til 1199 meter og Kangerlussuaq lufthavn renoveres for ca. 800 mio. kr., men dette sikrer lufthavnen i Kangerlussuaq kun imellem 10-15 år. Kan dette tolkes som værende dét forslag, Inatsisartut til efteråret kan forvente bliver fremlagt?
14. I så fald, Kangerlussuaq renoveres for knap 800 millioner kr., er der en beregning for hvornår denne omkostning er tjent hjem? Og skal denne udgift først tjenes hjem før ilulissat eventuelt kan udvides til 2199 eller 2800 meter? Og Nuuk til 1799 eller 2200 meter?
15. Eller er det planen, at Kangerlussuaq efter knap 800 millioner kroners renovering, i overskuelig fremtid (10-15 år) stadig skal være eneste lufthavn der kan modtage større jettfly i Grønland?
- a. Synes Naalakkersuisut dette beløb er givet godt ud, hvis man samfundsøkonomisk medregner mulige afledte virkninger i eventuelle nye jobs, investeringer i private hoteller, tiltrækning af flere turister, billigere billetter til befolkningen og turister osv.? Er der en analyse på om denne investering vil kunne tiltrække flere turister til Grønland, der dermed kan være med til at betale for investeringen via passagerafgifter, overnatninger osv.?

(Medlem af Inatsisartut Jens-Erik Kirkegaard, Siumut)

Begrundelse:

Iflg. Naalakkersuisut er der lagt op til at Inatsisartut skal træffe en række beslutninger til efterårssamling 2015 vedr. infrastruktur på lufthavnsområdet. Der er en række spørgsmål og scenarier der vil være godt at få belyst, for at Inatsisartut så vidt muligt kan være med til at træffe på oplyst grundlag.

Samtidig skal det siges, at det er velkendt at en række grønlandske politikere, erhvervslivet og en række organisationer i efterhånden mange år har ønsket investeringer udefra, især danske pensionselskaber og lign., har været nævnt som savnet i Grønland. Dette understreges bl.a. i en kronik der udkom forår 2014 i den danske avis Politiken, forfattet af daværende Formand for Naalakkersuisut og Professor Minik Rosing, hvor følgende citater er taget fra:

“Først og fremmest har Grønland brug for investeringer udefra, både til opbygning af generel infrastruktur og til etablering af egentlige mineprojekter” og “Hvis Grønland ikke skal opleve massive forringelser i velfærd, er det nødvendigt, at der sker omfattende investeringer i erhvervsudvikling”. Det er fra kronikken Grønlands fremtid er et fælles ansvar, fra 7. maj 2014.

Samtidig har stort set alle partierne slået fast at Grønlands økonomi skal baseres på 4 søjler: *fiskeri, turisme, råstoffer og andre landbaseret erhverv.*

I dag er turismen ca. 4-5% af Grønlands BNP, hvilket må betegnes at være en langtfra bærende søjle, som målsætningen tilsiger.

Vi ved Grønland har haft økonomiske udfordringer de seneste mange år. Pga. Inflationen forringes Bloktilskuddets værdi år for år. Senest er bloktilskuddets værdi faldet med ca. 50 millioner Dkr. Om kun ca. 2 valgperioder, i 2023, vil de offentlige finanser mangle ca. 300 millioner, eller mere årligt, der vil være mange flere ældre, færre hænder til at arbejde og færre til at betale udgifterne osv. osv.

Udbygning af infrastruktur skaber jobs og omsætning i samfundet. Det vil holde gang i hjulene i disse trængte tider, hvor der er udfordringer og høj arbejdsløshed, og sætte skub i samfundsøkonomien. Infrastrukturprojekter, som finansieres og bygges af regeringer og/eller private, til rekreative- og beskæftigelses formål er velkendte værktøjer. Det giver god mening at udbygge infrastruktur, hvis dét kan skabe økonomisk vækst på sigt. Dét kan give økonomisk vækst, hvis der kommer flere turister og andre afledte investeringer.

Det kan tænkes at de mindre lufthavne, 1199 meter, primært skal betales, via passagerafgifter, af den grønlandske befolkning, hvis nuværende passagergrundlag mere eller mindre er uændret. Samtidig med er der større sandsynlighed for, at der næsten ikke vil blive genereret afledte investeringer eller jobs i mærkbart grad. Mens udbygning af større lufthavne til 1799 eller primært 2199+, såfremt de kan være med til at tiltrække større antal turister, kan turisterne være med til at betale investeringen hjem, og dermed primært befolkningen som ikke belastes, samtidig med, at de i mærkbart grad kan generere afledte investeringer. f.eks. nye hoteller, og nye jobs, det er en overvejelse værd.

Hvis Grønland og investorer kan nå til fælles forståelse og begge parter kan finde indtjening på investeringerne, og en større volumen passager og strukturelle reformer kan gøre, at billetpriserne falder til gavn for befolkningen der kan være konkurrencefordele, og ny viden skaffes til samfundet, flere jobs, investeringer i nye hoteller og turisme produkter m.m., der kan resultere i, at krav om større afkast af investeringen alligevel kan være en god forretning for Grønland. Og kan de andre krav forhandles til noget begge parter kan leve med. Det er interessante aspekter, at få mere at vide om.

Samfundsøkonomisk kan det tænkes, at en investering som Project Newport, med store udenlandske partnere har en vigtig signalværdi, og kan have smittende effekt, på andre investorer om, at

Grønland er et land som er værd at kigge nærmere på og investere i. Specielt når vi ved, at hverken landskassen alene eller befolkningen har råd til at investere i alt eller betale det hele tilbage alene.

Samtidig er det klart at betingelserne skal være rimelig for alle parter. De i pressen nævnte betingelser fra mulige investorer må være klart for enhver er urimelig for Grønland, men kan de ikke betragtes som forhandlings oplæg?

Jeg ønsker mine spørgsmål skal besvares indenfor 10 arbejdsdage.