

<



## Inatsisartut

*Aningaasaqarnermut Ataatsimiititaliaq*  
*Finansudvalget*

Ulloq/Dato: 13. januar 2011  
J.nr.: 01.31.06/11-00522

### Naalakkersuisutmedlemmet for Finanser

### KOPI: Naalakkersuisutmedlemmet for Boliger, Infrastruktur og Trafik

### STÆRKT HASTENDE

#### **Orientering til Naalakkersuisut om Finansudvalgets beslutning torsdag den 13. januar 2011 - Sagsnr. 01.31.06/11-00522**

#### **Servicekontrakt for godstransport i Grønland – aftale med Royal Arctic Bygdeservice A/S.**

Naalakkersuisut **indstiller,**

**at** Inatsisartuts Finansudvalg giver Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik mandat til indgåelse af ny servicekontrakt med Royal Arctic Bygdeservice A/S om udførelse af godstransport til bygder og yderdistrikter for perioden 1. januar 2011 til 31. december 2030.

#### **Finansudvalgets bemærkninger**

Finansudvalget har på sit møde den 13. januar gennemgået Naalakkersuisutmedlemmets besvarelse af 12. januar. Udvalget ønsker på baggrund af besvarelsen at indkalde Naalakkersuisutmedlemmet for Boliger, Infrastruktur og Trafik i **samråd fredag den 14. januar 2011 kl. 15 i Finansudvalgets mødelokale.**

#### **Baggrund for samrådet**

Finansudvalget finder, at Naalakkersuisut generelt i for høj grad synes at have fokus rettet imod forholdet imellem Naalakkersuisut og RAL/RAB og for lidt på landets samlede og fremtidige behov og mål. Det fremgår bl.a. af besvarelsen af spg. 11, i hvilken Naalakkersuisut udtrykker en anprisning af RAB's kompetencer, som giver anledning til betænkelighed i fh.t. Naalakkersuisuts objektive varetagelse af Selvstyrets aktionærinteresser qua armslængdeprincippet. I svaret anfører Naalakkersuisut at tidligere erfaringer med anvendelse af uvildige konsulenter er dårlige og at man derfor ikke ønsker at benytte disse. Og det fremgår i realiteten af besvarelsen af spg. 17, at der overhovedet ikke er overvejet andre scenarier og muligheder end blot at købe nye skibe og indgå en servicekontrakt med RAB. Når der samtidig henses til de anførte tidsfrister for afgørelse af sagen finder Udvalget, at der samlet er opstået en disharmoni i Naalakkersuisuts politik på godstransportområdet, idet købet af nye skibe og indgåelse af ny servicekontrakt reelt sker fuldstændig afkoblet fra arbejdet i Trafikkommissionen og arbejdet med RUS'en. Udvalget finder dette yderst beklageligt.

På samrådet ønsker Udvalget på denne baggrund følgende spørgsmål besvaret:

### Spørgsmål 1: De nye skibes levetid

Det fremgår af besvarelsen af spg. 18, at de nye skibes forventede levetid er 20 år. Det angives dog som muligt, at skibene vil kunne sejle længere, sådan som det er set med den nuværende tonnage.

- a. Udvalget ønsker en mere præcis vurdering af de nye skibes levetid. Det ønskes *herunder* oplyst, hvor længe de eksisterende skibe konkret har fungeret, og hvor længe sammenlignelige skibe i andre landes farvande omkring Arktis har fungeret eller påregnes at fungere.
- b. Hvis de nye skibe har en forventet levetid på 20 år og der optages et lån med en afdragsperiode på 20 år må det samlet forventes, at det om anslået 18 år vil være nødvendigt at påbegynde forhandlinger om nye lån m.h.p. nybyggeri til afløsning af de eksisterende skibe. Det vil umiddelbart sige, at der på en gang skal afdrages på eksisterende lån og nye lån. Anses dette som økonomisk realistisk?
- c. Så vidt vides afskrives en trawler regnskabsmæssigt over omkring 12 år. Hvad kan oplyses om de nye RAL-skibes regnskabsmæssige afskrivningsprofil?

### Spørgsmål 2: Andre operatørers muligheder

Udvalget er bekendt med, at private operatører håndterer bygdegods til bl.a. fåreholdersteder i Sydgrønland.

- a. Der ønskes en kort skitsering af RAL's og RAB's koncessionsrettigheder i fh.t. tredjemand som følge af den nye servicekontrakt.
- b. Afskærer servicekontrakten med RAB *reelt* eller *formelt* private operatører fra at gå ind på godstransportområdet?
- c. Hvilke visioner har Naalakkersuisut konkret for en øget privat deltagelse i godsforsyningen? Og hvilke konkrete muligheder ses for at realisere denne vision?
- d. Er det overvejet at sende godsforsyningen i udbud for at se om der allerede i dag findes alternativer til RAB?

### Spørgsmål 3: RAL/RAB's muligheder for at bidrage til finansieringen.

Det konstateres, at spørgsmål 3 vedrørende nedbringelse af de offentlige betalinger til godstransporten qua bl.a. de besparelser og rationaliseringer, som RAL har begyndt via deres Ninngarut projekt, ikke er *konkret* besvaret.

- a. Der ønskes en konkretisering af besvarelsen.
- b. Vil Naalakkersuisut aktivt tage initiativ til, at de realiserede og kommende besparelser og effektiviseringer i RAL kommer borgerne direkte til gode i form af nedsættelse af fragtrater?

### Spørgsmål 4: Långivers betingelser

Udvalget har i spg. 5 forespurgt til, om der er usikkerhed om långivers klausul om, at markedsværdien af skibene på intet tidspunkt må udgøre mindre end 110 % af værdien af lånet. Naalakkersuisut har oplyst, at der forhandles om en alternativ værdiansættelsesmodel for skibene m.h.p. at undgå problemer med denne klausul, og at RAL i en situation, hvor klausulen ikke kan efterleves, eventuelt kan tilbyde långiver alternativ sikkerhed, såsom f.eks. krydspant, i andre af RAL's skibe.

- a. Der ønskes en konkretisering af den alternative værdiansættelsesmodel.
- b. Der ønskes en konkret vurdering af RAL's muligheder for at efterleve klausulen baseret på den alternative værdiansættelsesmodel.
- c. Hvilke skibe vil RAL konkret kunne tilbyde långiver yderligere pant i, og hvilke gældsforpligtelser er der i forvejen i disse skibe?

### Spørgsmål 5: Finansieringen af de nye skibe

Udvalget har i spg. 14 forespurgt til lånevilkårene for RAL's lån på omkring 670 mio. kr. Udvalget har endvidere anmodet om en sammenligning med det udlandslån, som Naalakkersuisut for nyligt har optaget m.h.p. styrkelse af Landskassens likviditet. Naalakkersuisut har svaret, at RAL's lån er lidt højere forrentet end landskasselånet. I besvarelsen af spg. 15 oplyser Naalakkersuisut supplerende, at det anses som en fordel ved RAL's dyrere låneoptagelse i udlandet, at der kommer en løbende og seriøs kreditvurdering af selskabet.

- a. Hvorledes finansierede man de nuværende egne skibe i RAB's flåde og på hvilke overordnede vilkår?
- b. Der ønskes i form af en tabel en konkretisering af de reelle merudgifter på langt sigt ved RAL's låneoptagelse i fh.t. de vilkår, som Landskassen for nylig har lånt penge til.
- c. Ville det være muligt at indhente den eksterne kreditvurdering af selskabet på anden og billigere vis end ved at lade selskabet optage lån til en højere rente end den Landskassen skulle betale? – Betaler vi med andre ord en overpris for denne kreditvurdering?
- d. Hvorledes anses udsagnet om, at det er fordelagtigt, at selskabet selv indhenter udlandslån og dermed sikrer en seriøs kreditvurdering at harmonere med, at det sidste år blev nødvendigt at indskyde kapital i Royal Greenland A/S grundet koncernens store optag af udlandslån, som ikke længere kunne honoreres?
- e. Landsstyret har afvist en omdannelse af Nukissiorfiit til aktieselskab bl.a. med begrundelse om, at det er billigere for Landskassen at låne penge til Nukissiorfiits anlæg end det ville være for selskabet i aktieselskabsform selv at optage lån. Dette synes understøttet ved, at det nu angives, at RAL låner penge på ringere vilkår end dem Landskassen har opnået. Denne ulempe er angiveligt opvejet ved gevinsten ved en professionel og uafhængig kreditvurdering af RAL. Men ville en tilsvarende fordel så ikke også gøre sig gældende for Nukissiorfiit A/S?
- f. Har det været overvejet at anskaffe og betale de nye skibe successivt ("løbende") fremfor på én gang, og hvilke økonomiske konsekvenser ville dette i givet fald have?

### Spørgsmål 6: Nationaløkonomiske overvejelser

Det fremgår af besvarelsen af spg. 4, at der ikke er indhentet nationaløkonomiske vurderinger af den aktuelle sag, idet den alene anses betinget af driftsøkonomiske overvejelser i RAL. Finansudvalget deler ikke denne opfattelse.

Naalakkersuisut har i besvarelsen af spg. 7 anført, at RAB's fragtrater for gods til og fra bygder skulle stige med 310 % såfremt investeringsbidraget på omkring 15 mio. kr. årligt alene skulle betales af brugerne af RAB's skibe. Men besvarelsen bygger tilsyneladende på en præmis om, at størsteparten af gods til og fra bygderne fortsat skal transporteres gratis, idet der ikke betales fragt for gods til eller fra bygderne, såfremt dette også skal transporteres ved RAL.

- a. Umiddelbart må det ud fra en økonomisk vurdering antages, at gratis - eller i det mindste stærkt subsidieret - transport af bygdegods medfører en samfundsøkonomisk ineffektiv anvendelse af ressourcen (RAB's ydelser), idet der hermed skabes en overefterspørgsel efter ressourcen, som ikke modsvares af den af godstransporten genererede indtægt, hvilket medfører et samlet samfundsøkonomisk tab. Den foreslåede servicekontrakt og de underliggende præmisser herfor er i dette lys direkte modvirkende udviklingen af en selvstående økonomi og herunder lokalt og regionalt selvstående erhverv. Grønlands Økonomiske Råd har derudover påpeget, at den samlede offentlige gæld incl. gælden i aktieselskaberne stiger kraftigt i disse år, hvilket anses som poten-

tielt problematisk aht. landets samlede langsigtede muligheder for at overholde gældsforpligtelser og foretage større investeringer. RAL's skibskøb vil medvirke til en forøgelse af denne gæld. Også derfor er skibskøbet af nationaløkonomisk betydning. Samlet ønskes der derfor en fornyet besvarelse af spg. 4, i hvilken der anstilles en overordnet nationaløkonomisk vurdering af skibskøbet.

- b. Hvorfor har Naalakkersuisut overhovedet ikke undersøgt eller overvejet, om det i det hele taget er hensigtsmæssigt at opretholde en takststruktur, hvor den overvejende del af bygdegodset er fragtfrit?
- c. Der ønskes et nyt overslag over prisstigningen på gods til og fra bygderne baseret på en forudsætning om, at:
  - Ordningen jfr. hvilken den overvejende del af bygdegodset transporteres fragtfrit ophæves eller ændres til et begrænset subsidie, således at der fremover betales fragt til RAB for al transport af gods som RAB transporter – uanset om dette også skal transporteres med RAL.
  - Investeringsbidraget opkræves alene via fragtraterne i RAB.
- d. Hvad kan Naalakkersuisut oplyse om RAL's økonomiske muligheder for at indgå i et partnerskab omkring udvidelsen af havnen i Nuuk, såfremt nærværende oplæg godkendes?

### Spørgsmål 7: De tidsmæssige rammer

Naalakkersuisut har oplyst, at det er af betydning, at der træffes en snarlig beslutning i sagen.

- a. Udvalget ønsker klart redegjort for konsekvenserne, såfremt Udvalget ikke anser det som muligt at træffe en beslutning inden den angivelige deadline på lørdag.
- b. Udvalget ønsker klart redegjort for konsekvenserne, såfremt Udvalget afslår det ansøgte.
- c. Udvalget ønsker klart redegjort for hvorfor det ikke anses som hensigtsmæssigt at indgå en 1-årig servicekontrakt og dermed afvente transportkommissionens rapport samt det nærmere indhold af RUS, som forventes fremlagt på FM11.

Naalakkersuisutmedlemmet kan under samrådet lade sig ledsage af repræsentanter for RAL/RAB og Departementet.

Udvalget påregner at stille opfølgende spørgsmål under samrådet.

### Finansudvalgets beslutning

Med disse bemærkninger **udsætter** Finansudvalget sin stillingtagen til indstillingerne fra Naalakkersuisut med henblik på at afvente gennemførslen af ovennævnte **samråd** med Naalakkersuisutmedlemmet for Boliger, Infrastruktur og Trafik. I umiddelbar forbindelse med samrådet ønsker Udvalget desuden at modtage et skriftligt notat, evt. i form af et talepapir, på grønlandsk og dansk om de ovenfor anførte spørgsmål. Materialet fremsendes i elektronisk form til udvalgets sekretariat på e-mailadresse [nch@ina.gl](mailto:nch@ina.gl).

På Finansudvalgets vegne

Naaja Nathanielsen  
Formand for Finansudvalget