

Erhvervslivets syn på tiltrædelse af Parisaftalen

Dette notat redegør for en række kommercielle aktørers holdninger til den grønne omstilling i forbindelse med en samlet konsekvensanalyse af en ophævelse af det territoriale forbehold for Parisaftalen.

Notatet er en sammenfatning af interviews blandt 21 centrale virksomhedsledere, som blev foretaget i perioden 20. juni – 10. oktober 2022 efter anmodning fra Departement for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø.

1. Indledning og metode

Det fremgår af koalitionsaftalen mellem Inuit Ataqatigiit og Siumut fra 2022, at der skal udarbejdes en analyse om Parisaftalens konsekvenser for samfundet, og at denne tidligst skal præsenteres til Inatsisartuts efterårssamling i 2022 for afgørelse.

Ophævelse af det territoriale forbehold indebærer, at der skal udarbejdes et nationalt klimabidrag (nationally determined contribution), som skal indleveres til FN og som italesætter nationale mål for reduktion af drivhusgasudledning.

En udarbejdelse af dette nationale klimabidrag ventes også at indebære en dialog med - og bidrag fra - erhvervslivet, om hvordan udledningen af drivhusgasser kan reduceres. Det er derfor af væsentlig interesse at inkludere kommercielle aktørers synspunkter på den grønne omstilling i nærværende analyse.

For at forstå virksomhedernes ståsted i forhold til den internationale udvikling inden for bæredygtighed, og for at forstå, hvad den grønne omstilling betyder for dem, er der gennemført en række kvalitative interviews. I disse interviews belyses de muligheder og barrierer, som følger af en ophævelse af det territoriale forbehold.

Der har i perioden 20. juni – 10. oktober 2022 været gennemført kvalitative interviews á 1-2 timers varighed af 21 virksomhedsledere eller bæredygtigheds-ansvarlige¹. Interviewene og den efterfølgende afrapportering er foretaget af en uafhængig konsulentvirksomhed med speciale i bæredygtig forretningsudvikling og med kendskab til grønlandske virksomheder og deres arbejde med bæredygtig udvikling².

Der er i udvælgelsen af virksomheder lagt vægt på et repræsentativt udsnit af væsentlige kommercielle aktører indenfor turisme, indenskærs og udenskærs fiskeri, transport, infrastruktur, byggeri, minedrift, engros og detail samt finans.

I samråd med Departement for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø (departementet) blev der udarbejdet en bruttoliste på i alt 22 virksomheder og organisationer. Heraf har 21 virksomheder deltaget. To interviews er foregået med en tredjepart, da to aktører ønskede at gennemføre interviewet på grønlandsk. Et af de interviewede organisationers synspunkter fremgår ikke af analysen, da de ikke er vendt tilbage med en godkendelse af formuleringer inden for tidsrammen af dette projekt. Notatet tager derfor udgangspunkt i synspunkterne blandt 20 virksomheder og organisationer i landet.

Notatet og dets konklusioner beror på holdninger fra disse 20 virksomheder og organisationer³, som udgør en betragtelig andel af landets samlede økonomi. Notatet vurderes at udgøre et solidt udgangspunkt for forståelsen af de kommercielle aktørers syn på muligheder og barrierer for den grønne omstilling.

¹ En samlet oversigt over virksomheder og interviewpersoner fremgår sidst i notatet.

² Analysen er foretaget af MIND YOUR BUSINESS

³ De interviewede virksomheder omtales ”erhvervslivet” i nærværende notat.

2. Erhvervslivets syn på barrierer og muligheder ved tiltrædelse til Parisaftalen og den grønne omstilling

Helt overordnet udtrykker de interviewede virksomheder stor opbakning til at tilslutte sig til Parisaftalen. Opbakningen sker uden undtagelser. Enkelte forholder sig desuden neutrale og er af den opfattelse, at Parisaftalen er et politisk spørgsmål, som politikerne skal tage stilling til.

Det fremgår af afsnit 7, at den store tilslutning er knyttet til en række forudsætninger, som handler om at skabe et fælles udgangspunkt og samarbejde om at definere og nå landets målsætninger.

Flertallet af de interviewede virksomheder mener, at det er ”det rigtige at gøre” i en tid, hvor klimaforandringerne får verdens øjne til at hvile på den smeltende indlandsis. Flere udtaler, at det er landets og befolkningens omdømme, der er på spil, når landet står udenfor Parisaftalen sammen med en lille kreds af lande. Andre påpeger, at det er at udvise rettighed omhu, da omstillingen til grønne energikilder er forbundet med store investeringer, som før eller siden vil være påkrævet alligevel.

Dertil kommer, at klimaforandringerne kan påvirke fiskebestandene og true en væsentlig indtægtskilde til landet, og at landet derfor har både en pligt og en interesse i at modvirke klimaforandringerne.

Nogle påpeger desuden, at landet kan påvirke de globale klimaforandringer i en positiv retning gennem investeringer i minedrift idet udvindingen af mineraler, som indeholder sjældne jordartsmetaller, er en forudsætning for at producere de grønne løsninger, som er i stor efterspørgsel verden over. Eksempelvis nævnes mineprojektet i Disko (udvinding af nikkel, kobber, platin og kobolt) at kunne levere tilstrækkeligt nikkel til flere hundrede millioner elbiler, hvoraf nikkelen efterfølgende kan genbruges.

Et ofte nævnt synspunkt er desuden, at en bæredygtig turismestrategi for landet hænger uløseligt sammen med en national grøn omstilling. Bæredygtig turisme indeholder blandt andet fokus på at opretholde en ren natur, reducere affald og skabe synlige indsatser, der fremmer et bæredygtigt miljø i vand og på land.

Samtlige aktører påpeger, at Grønland er og bliver en del af det globale samfund, og at der derfor også påhviler et ansvar som samfundet skal påtage sig. Det gælder også selvom landet strukturelt og geografisk har særlige betingelser og udfordringer. Det nævnes, at andre lande er værre stillet socialt og økonomisk og alligevel har tilsluttet sig Parisaftalen, og at Grønlands udfordringer derfor ikke fritager landet fra at handle på klimaforandringerne.

Flere virksomheder fremhæver, at det strategiske fokus på grøn omstilling i høj grad handler om at tiltrække udenlandske investorer. Erhvervslivets opbakning til Parisaftalen ses derfor også som et udtryk for, at de globale klimaudfordringer opfattes som en ”game-changer” for den kommercielle sektor og dermed også for den økonomiske udvikling. Det gælder i hele verden og derfor også i Grønland.

Den internationale udvikling på området er et tungtvejende argument blandt mange virksomheder, ikke mindst dem med internationale relationer. Det gælder både inden for turisme, import, eksport, lånebetingelser, transport samt virksomheder med udenlandske ejerforhold.

3. Internationale rammer under forandring

Den internationale regulering er under forandring, ikke mindst i EU, hvor der i disse år sker en rivende udvikling i lovgivningen, som sætter nye europæiske standarder, der får indvirkning på grønlandske virksomheder.

EU's Green Deal

Med afsæt i EU's forpligtelser til at opfylde Parisaftalen har EU vedtaget "EU's Green Deal". Det er en pakke med politiske initiativer, der skal bane vejen for EU's grønne omstilling, hvis endelige mål er klimaneutralitet senest i 2050.

Mange af de nye og kommende EU-krav er sektorspecifikke og stiller krav til reduktion af CO₂-udledning i eksempelvis byggeriet eller i transportsektoren.

EU-kravene omfatter endvidere horisontal regulering, som griber ind i andre og nye former for tilstødende emner påvirket af klimaforandringerne - eksempelvis dokumentation af virksomhedernes negative påvirkning af biodiversiteten i vand eller på land.

Nye rapporteringskrav

Ny EU-lovgivning harmoniserer og skærper kravene til virksomhedernes rapportering i det såkaldte "Corporate Sustainability Reporting Directive", som udover selve direktivet også indfører en række standarder, der forklarer, hvordan virksomhederne skal rapportere.

Direktivet lægger op til mere end 130 specifikke rapporteringsområder og er så omfattende, at det betegnes som et paradigmeskifte og et decideret opgør med årtiers tradition for, hvordan europæiske virksomheder har rapporteret om deres samfundsansvar.

Rapporteringen skal ledsages af dokumentation, som indgår i virksomhedernes revisionspåregnede årsrapporter på lige fod med økonomiske nøgletal. Rapporteringskravene medfører dermed et væsentligt og ændret fokus for den finansielle rapportering, når data om bæredygtighed også skal indgå som en del af ledelsesberetningen.

Kravene er i første omgang rettet mod de store virksomheder, men sætter en kædereaktion i gang hos mindre og mellemstore virksomheder i hele verden. De store virksomheder skal nemlig rapportere på hele deres værdikæde, herunder også deres underleverandører.

I realiteten betyder direktivet derfor, at alle mindre virksomheder, der leverer til større virksomheder, også på sigt kommer til at arbejde med målbare bæredygtighedstal.

Direktivet træder i kraft d. 1. januar 2023, så de nye regler skal indarbejdes i den bæredygtighedsrapportering, der omhandler regnskabsåret 2023.

SCIENCE BASED TARGETS

Science Based Target Initiative (SBTi) er et samarbejde mellem Carbon Disclosure Project (CDP), World Resources Institute (WRI), Verdensnaturfonden (WWF) og FN Global Compact (UNGC), som er skabt for at fremme ambitiøse klimatiltag i den private sektor. Virksomheder i hele verden tilslutter sig i stigende grad SBTi og arbejder med en metode, der specificerer, hvor hurtigt og hvordan virksomheden reducerer udledningen af drivhusgasser for at leve op til Parisaftalen og målet om at holde den globale opvarmning under 2 grader og helst under 1,5 grader.

I virksomhedernes beretning af CO₂-udledning differentieres mellem

Scope 1: Direkte udledning fra egen drift (fx forbrænding af olie)

Scope 2: Indirekte udledning forårsaget af købt energi

Scope 3: Indirekte udledning fra leverandører

Flere er de interviewede virksomheder, som har internationale relationer i forretningen, arbejder med bæredygtigheds-rapportering som led i deres årsberetning. Det gælder blandt andet det udenskærs fiskeri, som anser den grønne omstilling som et "license to operate" og et kundekrav i Europa og endvidere også GrønlandsBANKEN, Air Greenland og detailhandlen. Det er ligeledes et krav jf. årsregnskabsloven § 99 a, at der som supplement til ledelsesberetningen i grønlandske virksomheders årsrapporter redegøres for samfundsansvar, herunder miljøforhold og klimapåvirkning. Kravet gælder virksomheder under regnskabsklasse C og D.

Nukissiorfiit oplyser, at de får flere og flere henvendelser fra virksomheder, især større virksomheder, der ønsker at få oplyst deres bidrag til CO₂-udledning forårsaget af købt energi (Science Based Targets, Scope 2).

Virksomheder med internationale ejerforhold møder tilsvarende krav eller forventninger fra deres ejere.

EU's taksonomi for miljømæssig bæredygtighed

Et klimaneutralt EU i 2050 kræver betydelige investeringer i bæredygtige aktiviteter, herunder også fra private investorer. Derfor har EU vedtaget en anden og meget vidtgående lovgivning, der også udspringer af EU's Green Deal.

EU's -taksonomi for miljømæssig bæredygtighed oversætter EU's klima- og miljømål til en række kriterier, der fastsætter, hvornår en økonomisk aktivitet anses for at være miljømæssig bæredygtig. Taksonomien sigter på at omstille det finansielle system i EU, så det bliver nemmere at skelne imellem bæredygtige og ikke-bæredygtige investeringer med henblik på at motivere til mere bæredygtige investeringer. Det er et værktøj til brug for de finansielle aktører, men indbefatter samtidig en række rapporteringskrav til virksomheder.

Taksonomiforordningen indeholder krav om rapportering for europæiske finansielle institutioner og for børsnoterede virksomheder. Men det kan også blive relevant i det omfang en virksomhed leverer tjenester eller varer til rapporteringspligtige virksomheder eller hvis den skal indhente ekstern finansiering eller markedsføre sig som en bæredygtig virksomhed.

EU-taksonomien medfører, at investorer i stigende grad vil se efter og investere i bæredygtige aktiviteter, hvilket forventes at få en direkte effekt på Grønland som investeringsmål. Royal Arctic Line nævner som eksempel, at virksomheden netop har fornyet sin flåde, til en pris af cirka 1 mia. kr., inden for få år, hvilket kun kan ske ved at være attraktive over for investorer. Derfor arbejder Royal Arctic Line på at bruge data og give mulighed for at vise, hvordan virksomheden arbejder med CO2-udledningen.

Udvikling gør sig også gældende hos GrønlandsBANKEN, der inden for kort tid venter at kunne tilbyde differentierede låneprodukter. Disse låneprodukter differentieres således, at aktiviteter, der fører til en reduceret CO2-udledning tilbydes bedre lånebetingelser end dem som ikke reducerer CO2-udledning. Når det handler om billån og lån til renovering af bygninger vil GrønlandsBANKEN i stigende grad spørge ind til CO2-udledningen med henblik på at påvirke låntagere til at overveje de miljømæssige belastninger.

GrønlandsBANKEN har i flere år arbejdet målrettet med bæredygtighed og har markeret sine holdninger i ord og handlinger ved eksempelvis at stoppe udlån til nye joller og udskiftning af materiel i jollefiskeriet, som de ikke vurderer som biologisk eller økonomisk bæredygtigt.

Erhvervslivet rykker på bæredygtighed

Erhvervslivet har i de sidste 10-12 år i stigende grad haft fokus på samfundsansvar, hvor CSR Greenland har spillet en væsentlig rolle for at igangsætte, facilitere og inspirere virksomheder. Blandt andet har CSR Greenland hvert år et velbesøgt CSR-kursus for medarbejdere fra både offentlige og private virksomheder.

De internationale tendenser har i de seneste år sat yderligere skub i arbejdet med at koble virksomhedernes bæredygtighedsindsatser og forretningsstrategier sammen. I 2020–2021 gennemførte CSR Greenland projektet "IPUK – med kurs mod bæredygtig forretning" med 11 virksomheder. Projektet var støttet af Industriens Fond og havde til formål at tilføre viden om metoder og processer, der kobler bæredygtighed til vækst og forretningsudvikling. Erfaringer og værktøjer fra projektet er samlet i et SDG kompetencecenter hos CSR Greenland for at sikre en varig forankring i erhvervslivet og fremadrettet skabe synergi omkring verdensmål i den private sektor.

CSR Greenland ventes at gentage IPUK projektet i 2023 og tilbyder i øvrigt virksomheder at deltage i klimanetværk samt bæredygtigheds- og klimakurser, der går i dybden med at udvikle CO2-regnskaber og bæredygtighedsstrategier.

4. Data, energiforbrug og omkostninger

Spørgsmålet om data er helt centralt for erhvervslivet. En af udfordringerne er, at der på nogle områder ikke findes relevante data for Grønland, eksempelvis på energimærkning af boliger. Virksomhederne ytrer, at hvis virksomheder (og borgere) skal kunne tage et medansvar og arbejde for reelle CO₂-reduktioner, så er det nødvendigt at kunne måle på indsatsen. Det er også en forudsætning for at kunne fastsætte en reel baseline. Dette lader sig kun gøre med solide data.

Den grønne omstilling handler om at reducere mængden af fossile brændstoffer og erstatte med vedvarende energikilder. Udgangspunktet for erhvervslivet i denne omstilling er at have data på det nuværende og forventede energiforbrug, mængden af den aktuelle CO₂-udledning og at kunne anslå omkostninger, der forventes at være forbundet med CO₂-reduktioner. Derfor er der i analysen spurgt ind til disse forhold.

Ikke overraskende er svarene i meget høj grad betinget af om virksomhederne i dag har adgang til vedvarende energikilder, herunder især vandkraft, samt hvor energiintensive virksomhederne er i deres drift.

I det følgende er derfor redegjort for synspunkter hos de mest energiintensive virksomheder efterfulgt af et afsnit om data og energiforbrug fra de øvrige virksomheder i analysen.

Energiintensive virksomheder

Energiforbruget inden for primærerhverv og transport udgør en stor andel af virksomhedernes samlede omkostninger. Det gælder inden for luft- og søtransport, fiskeri og minedrift. Disse sektorer er ikke, eller kun delvis, elektrificerede, og for alle de nævnte sektorer udgør fossile brændsler derfor den primære energikilde. De adspurgte virksomheder oplyser, at mellem 10 og 35 pct. af virksomhedernes samlede omkostninger benyttes på brændsler.

Fiskeri

- **Forbrug af fossile brændsler**

Aktørerne inden for det udenskærs fiskeri anslår, at omkring 70-75 pct. af det samlede energiforbrug i sektoren, inklusive landanlæg, er baseret på fossile brændsler. Trawlerne og jollefiskeriet drives 100 pct. på fossile brændstoffer. Derfor er det først og fremmest trawlerne og de mindre joller, der bruger store mængder af fossile brændsler. Alene trawlerne skønnes et samlet forbrug på 30-40 mio. liter dieselolie om året og en samlet udledning på ca. 200.000 tons CO₂ om året.⁴

For de landbaserede fabrikker hos Royal Greenland og Polar Seafood er adgangen til vandkraft afgørende for deres CO₂-udledning. Det anslås, at ca. halvdelen af elforbruget aktuelt stammer fra fossile brændsler i forarbejdningen af fisk og rejer. Fabrikkerne i Sisimiut, Ilulissat og Nuuk har adgang til vandkraftbaseret elektricitet, mens processer i forarbejdningen, herunder varmeproduktion, er baseret på fossile brændsler.

For jollefiskeriet vurderes forbruget af brændsler i det indenskærs fiskeri at stige på grund udskiftning til store og mere benzinforgørende påhængsmotorer. Der gives dog også udtryk for, at de i nogen grad er mere energieffektive, og at CO₂-udslippet derfor antages at være nogenlunde uændret. For de små trawlere, vurderes udledningen at være nogenlunde den samme.

Fiskerierhvervet udtrykker et stort ønske om vandkraft i flere byer. Derudover efterlyser fiskerierhvervet et samarbejde mellem fiskeriet, Nukissiorfiit og Sikuki Nuuk Harbour, om etablering af landstrøm til skibe. Dette er en vigtig forudsætning for at fremme den grønne omstilling, via muligheden for at tilslutte sig landstrøm, når fartøjer ligger til kaj.

⁴ Der tages forbehold for disse tal, der er baseret på anslåede beregninger. Ikke alle virksomheder måler på CO₂-udledningen.

- **Alternativer**

For at mindske forbruget af fossile brændsler, og for at mindske sit klimaaftryk på kort sigt, har det udenskærs fiskeri fokus på, hvordan den kan reducere energiforbruget i de enkelte enhedsoperationer. Dette er muligt ved blandt andet regulering af sejlhastigheden, udstyr, dybden hvorfra der fiskes. Ligeså kan der på produktsiden ses på LCA (Livscyklusanalyser) for at finde veje til at reducere produkternes samlede CO2 udledning.

På lang sigt er den udenskærs fiskeri opmærksom på muligheden for at erstatte diesel med andre brændsler, der byder sig på markedet. Det er et område i stadig udvikling og branchen følger med i det. Aktørerne argumenterer dog for, at markedet for CO2 reducerende brændsler er meget lille, og priserne vil være højere end på standard olier. De udtrykker derfor, at selvom der er vilje og langsigtede mål for gradvis at gå over til mere bæredygtige brændsler, så er det på kort sigt et spørgsmål om pris, tilgængelighed og konkurrencekraft.

Inden for det indenskærs fiskeri vurderes elektrificerede motorer på lang sigt at være det primære alternativ til fossile brændsler. De teknologiske fremskridt går imidlertid, ifølge aktørerne, langsomt. Blandt andet fordi der skal tages hensyn til, at batteridrevne motorer er mindre energieffektive, når de udsættes for kulde. En omlægning vurderes derfor at ligge en del år ude i fremtiden og vil sandsynligvis kræve meget store batterier ombord. Det vides ikke, hvor store omkostningerne vil være.

- **Omkostninger i den grønne omstilling**

De største omkostninger for det udenskærs fiskeri ligger i investeringer i en ny trawlerflåde, der kan sejle på CO2- reducerende brændsler eller på energi baseret på Power2X. Investeringer i en ny trawlerflåde skal ses i lyset af, at en enkelt trawler koster 400-500 mio. kr. Selvom udgifterne kan reduceres ved at udskifte motorerne, så de kan sejle på andre brændsler, er der stadig tale om meget store investeringer. Dertil kommer, at det vil føre til markant øgede driftsomkostninger.

Uagtet teknologien er der tale om en investeringsstrategi over de næste 25-30 år, og derudover vil ibrugtagning af nye energikilder forudsætte, at energikilden er tilgængelig og tilpasset landets infrastruktur, geografi og klimaforhold.

Det indenskærs fiskeri afventer den teknologiske udvikling og har på nuværende tidspunkt ikke beregninger på omkostningerne i den grønne omstilling.

Transport

For Air Greenland, Royal Arctic Line og Polaroil er fossile brændstoffer den primære energikilde og derfor afgørende for den daglige drift.

- **Forbrug af fossile brændsler**

Ligesom i fiskerierhvervet, står skibene hos Polaroil og Royal Arctic Line for størstedelen af virksomhedens CO2-udledning med et anslået forbrug på hhv. 8-10 tons og 75 tons diesellole i døgnet. Polaroil estimerer et relativt fald i udledningen, da tankskibenes kapacitet er øget med ca. 30 pct. siden 2017. Det ændrer dog ikke ved, at Polaroil først og fremmest prioriterer forsyningssikkerhed.

Royal Arctic Line rapporterer årligt på sin CO2-udledning, som afhænger meget af vind og vejr. Virksomheden oplyser, at fokus indtil videre er på Science Based Targets Scope 1 og 2. Royal Arctic Line har dog ambitioner om at udvide overvågningen til også at omfatte CO2-udledning gennem Scope 3-aktiviteter.

Air Greenlands årlige forbrug af fossile brændstoffer udgør i omegnen af ca. 15 pct. af virksomhedens samlede omkostninger. Flyselskabet følger sin CO₂-udledning og oplyser, at CO₂-udledningen igennem en længere periode er reduceret pr. passager. Dette er et resultat af nyanskaffede og mere miljøvenlige fly. Men samtidig oplever Air Greenland flere rejsende, hvilket medvirker til at udligne den samlede CO₂-udledning.

- **Alternativer**

Biofuel er også i fokus i transportsektoren. Polaroil overvejer, hvordan virksomheden kan tage initiativ til at levere alternative flydende brændstoffer, som kan bidrage til CO₂-reduktion. Dette er blandt andet levering af biofuel til brug for krydstogtskibe, der eventuelt betaler for merprisen. Der er dog endnu ikke taget konkrete skridt i denne retning.

Royal Arctic Line anvender Heavy Fuel Oil (HFO)⁵ og har lovhjemmel hertil indtil 2029. Teknisk set kan Royal Arctic Line gå over til mindre klimabelastende brændstoffer – det er alene et økonomisk spørgsmål. På lang sigt er Royal Arctic Line opmærksomme på udviklingen af nye, grønne teknologier i skibsfarten. Det er virksomhedens ønske at omstille flåden i et tempo, som både tilgodeser øgede omkostninger og adgangen til teknologi og infrastruktur, der gør det muligt at tage teknologien i brug.

Air Greenland har positive forventninger til øget tilgængelighed af mindre klimabelastende brændsler over en 10-20-årig periode. Det gælder teknologier som brint og Power2X. Med hensyn til biofuel vurderer Air Greenland, at udbuddet for nuværende er for lille og priserne for høje, men at biofuel udgør et godt alternativ i en overgangsperiode frem mod syntetisk fremstillede bæredygtige brændstoffer.

Aktuelt arbejder Air Greenland på at nedbringe forbrug af brændstof og CO₂-udledning ved at indføre nye fly, benytte biofuel, optimere i flydriften og flyve anderledes og mere effektivt.

- **Omkostninger i den grønne omstilling**

Air Greenland forventer, uanset hvilke teknologier der tages i brug i fremtiden, investeringer på trecifrede millionbeløb på fly, der kan bruge mindre eller andre typer brændstof. Da der er tale om investeringer et godt stykke ude i fremtiden anser selskabet investeringer i ”carbon offset”⁶ som et muligt alternativ for at sikre et mindre tungt CO₂-regnskab.

For Royal Arctic Line vil det øge omkostningerne med omkring 80 mio. kr. om året at erstatte HFO med mindre klimabelastende dieselolie. Som selvstyrejet virksomhed er det et politisk spørgsmål at beslutte, hvorvidt Royal Arctic Line fortsat er undtaget for at skulle anvende mindre klimabelastende dieselolie. Det samme gælder beslutninger om at nedsætte sejlhastigheden eller frekvensen af anløb til havnene, som vil kunne reducere Royal Arctic Line’s CO₂-udledning. Sådanne ændringer vil få konsekvenser for virksomhedens kunder og dermed for virksomhedens økonomi.

For Polaroil er den grønne omstilling udfordret af at være forpligtet til at levere varer til mere end 50 bygger med færre end 400 indbyggere. CO₂-udledningen pr. indbygger er således omvendt proportional med byens/bygdens størrelse.

Minedrift

⁵ HFO anses som er et af verdens mest luftforurenende og klimaforandrende brændstoffer, som er meget vanskelig at oprense i tilfælde af udslip. Det internationale skibssamfund har forbudt brugen heraf i Antarktis.

⁶ Carbon-offsetting: investering i CO₂-reduktioner uden for egen virksomhed, eksempelvis skovrejsning eller internationale udviklingsprojekter, som reducerer udledningen i andre lande.

- **Forbrug af fossile brændsler**

Minedriften er drevet på fossile brændstoffer, hvilket skyldes, at adgangen til vedvarende energikilder ikke eksisterer i de områder, hvor der i dag er etableret minedrift. Derudover omfatter driften af miner også maskiner, køretøjer og skibe, som ligeledes er drevet på fossile brændsler.

Det anslås, at godt en tredjedel er mineselskabernes samlede omkostninger er relateret til energiforbrug. Selskaberne har derfor en økonomisk interesse i at reducere energiforbruget og dermed CO₂ udledningen og måler derfor meget præcist på deres energiforbrug.

- **Alternativer**

Godkendelse og finansiering af projekter i minedriften er bundet op på sikkerhed omkring energiforsyning. Derfor vil sol- eller vindenergi næppe kunne erstatte fossile brændstoffer i den nærmeste fremtid. Men mineselskaberne vurderer selv, at det er muligt at drive minedrift på en grønnere måde. Det vil forudsætte studier og pilotprojekter, der kortlægger, hvilke alternative energikilder, der teknisk og økonomisk lader sig gøre. Denne viden eksisterer ikke i dag⁷, og det er forbundet med omkostninger at undersøge og afprøve mulighederne for at etablere alternative energikilder. Dertil kommer, at mineselskaberne ikke anser det som sandsynligt, at eksterne finansieringskilder vil gå ind i den type af pilotprojekter, medmindre det politiske niveau er partner i pilotprojektet.

Tanbreez er et eksempel på, at mineselskaberne ønsker en grønnere profil. Virksomheden er endnu ikke i produktion, men har indgået aftale med Nukissiorfiit om at modtage energi baseret på vandkraft. Infrastrukturen til vandkraftbaseret energiproduktion eksisterer allerede i det område af Sydgrønland, hvor mineselskabet har søgt om tilladelse til minedrift. Aftalen med Nukissiorfiit forudsætter, at Tanbreez betaler etableringsomkostningerne, og er desuden knyttet til selskabets udnyttelsestilladelse. Mulighederne og ønsket om at udvinde i betydelig større mængder er til stede, og hvis det skal realiseres med vandkraft, vil det, udover en fornyet tilladelse også forudsætte en ny aftale med Nukissiorfiit. Det er uafklaret hvorvidt det rent teknisk kan lade sig gøre, ligesom der ikke foreligger detaljerede beregninger på, om anvendelse af vandkraft er økonomisk rentabelt for mineselskabet, når både drift og etableringsomkostningerne tages i betragtning.

Alt i alt ser mineselskaberne en klar gensidig interesse i at etablere samarbejde med det politiske niveau for derigennem at åbne døre til investeringsselskaber og pensionskasser og finde bedre finansieringsvilkår, der har til formål at bringe grøn energi ind i driften. Hvis det lykkes at drive mineselskaberne på en mere klimavenlig måde, vil det ifølge selskaberne være langt mere attraktivt for investorer at gå ind i projekterne.

Landet er i gang med at blive et mineland, og selskaberne ser et stort potentiale. Men de opfatter ikke landet som et mineland endnu. Hvis potentialet skal indfries, finder selskaberne det nødvendigt med et tæt og tillidsfuldt samarbejde. Dette samarbejde dækker over både at finde finansiering til grønnere minedrift og om rammevilkår, krav og betingelser, der ikke bebyrder mineselskaberne mere end andre sektorer på sammenlignelige områder. Der udtrykkes bekymring for om en eventuel tiltrædelse af Parisaftalen vil skabe yderligere forhindringer for minedrift i landet.

Energiforbrug fra øvrige virksomheder

⁷ Det nævnes, at der måske kan trækkes erfaringer fra Tusass' omstilling til grønne energikilder til gavn for mineindustrien (se afsnit nedenfor).

Nukissiorfiit leverer den vedvarende energi, primært fra vandkraft, svarende til cirka 72 pct. af elproduktionen. Det er de byer, der har adgang til vandkraft, der nyder fordel af den vedvarende energikilde.

Nukissiorfiits elproduktion udgør dog kun en mindre del af landets samlede forbrug, som primært er baseret på fossile brændsler leveret af hovedsageligt Polaroil til byer/bygder og virksomheder. På landsplan dækker vandkraft 18 pct. af energiforbruget, mens den oliebaseerede energi står for 82 pct.

Behovet og ønsket om mere vandkraft er knyttet op på investeringer i omegnen af 3,1 mia. kr. for Nuuk, Qasigianguit og Aasiaat. For så vidt angår Nuuk peger Nukissiorfiit på, at vandressourcen i vandkraftværket Utoqqarmiut Kangerluarsunnguut er faldende, og at beslutningen fra Inatsisartut om at udvide vandkraftværket er vigtig for at kunne opretholde det nuværende behov. Det understreges, at afskrivninger på vandkraftværk sker over 60 år, og at det derfor er afgørende, at de politiske beslutninger er langsigtede og sker uafhængig af de politiske vinde og konstellationer.

Tusass har et forholdsvis stort energiforbrug svarende til 5-10 pct. af virksomhedens samlede omkostninger. Virksomheden har i de seneste år arbejdet på at reducere omkostningerne ved at omlægge dieseldrevne stationer til grønne energikilder som sol og vindenergi. Der omlægges aktuelt to stationer om året. Udover en bedre og grønnere profil ser virksomheden god økonomi i at lægge om. Literprisen ligger på mellem 25-50 kr. grundet de logistiske omkostninger, der er forbundet med at drive stationerne og levere brændstof. Målet er at opnå forsyning fra vedvarende energikilder på mindst 50 pct. De fossile brændsler udgør i dag ca. 75 pct. på de 60 stationer. I byer med vandkraft er dieselforbruget minimalt. Omlægningen koster ca. 2,5 mio. kr. pr station, men der er til gengæld tale om investeringer, der både økonomisk og miljømæssigt er bæredygtigt mange år frem.

Energiforbrugets andel af det samlede omkostningsniveau er for mange virksomheder forholdsvis lille svarende til 0,5 – 5 pct. Mange er mere løntunge virksomheder, som eksempelvis Inuplan, eller virksomheder, der primært anvender vandkraft som energikilde.

Energiforbruget fra fossile brændsler i bygge- og anlægssektoren er forholdsvis beskedent og begrænset til køretøjer og maskiner. Flere virksomheder er i en proces, hvor der omlægges til hybrid- og elbiler. Processen for omlægning af større køretøjer og maskiner baseret på alternative brændsler, som kan fungere og serviceres her i landet, er endnu ikke på markedet. Da mange dieseldrevne køretøjer og maskiner kan holde mange år endnu, skal disse kunne afskrives over cirka 10 år. Ligeså er det en forudsætning, at strøm og infrastruktur er til stede, hvis bil- og maskinparken skal udskiftes. Betoncentralen og Permagreen anslår hver især samlede omkostninger på cirka 50 mio. kr. for at kunne elektrificere deres køretøjspark.

Ifølge Sikuki Nuuk Harbour er der behov for anlægsinvesteringer for at tilbyde landstrøm, hvor kapaciteten ikke er stor nok i dag, netop som det udenskers fiskerierhverv også understreger. En trawler har behov for 2-2,5 MW, mens store krydstogtskibe skal bruge 8 – 12 MW. For at kunne imødekomme disse behov og samtidig skabe en rentabel økonomi, kræver det meget lange afskrivninger.

Kalaallit Airports anslår, at når lufthavnene står færdige vil driften af disse overvejende kunne baseres på vedvarende energi. Som udgangspunkt indkøbes eldrevne trucks til bagagehåndtering og på længere sigt kunne det ifølge selskabet være interessant at foretage udskiftninger af eksempelvis servicebiler, transferbus, push back traktor, vandvogn, toiletvogn, de-icer og highloaders. Når teknologien bliver bedre, kan store køretøjer måske også blive aktuelle, såsom snerydningsudstyr, fule-truck og lastbiler. Alt i alt vil der være tale om indkøb for trecifrede millionbeløb.

Ikke desto mindre vil det være i tråd med en ønsket grøn profil og hænge godt sammen med en grøn turismestrategi, som også Hotel Arctic er stor tilhænger af. Hotellet er allerede i dag CO₂-neutralt i deres drift, der er baseret på solenergi og vandkraft.

Brugseni og Pisiffik har store energiudgifter i egen drift, som går til køle- og fryseopbevaring af fødevarer samt opvarmning af kontorlokaler, lagerbygninger og boliger. CO₂-udledningen afhænger fuldt ud af

tilgængeligheden af vandkraft og tre-cifrede millionbeløb nævnes for at kunne omlægge til bæredygtige energikilder i driften. Detailhandlen har desuden et stigende fokus på at måle CO₂-udledning for at nedbringe denne og dermed skabe en mere bæredygtig profil. I den sammenhæng ser handlen også på den indirekte udledning fra importen gennem især Royal Arctic Line og Air Greenland, ligesom de har sat en række interne initiativer i gang, eksempelvis på madspild og affaldshåndtering, for at reducere den indirekte CO₂-udledning.

5. Muligheder og markedsudvikling

De fleste af de adspurgte virksomheder opfatter den grønne omstilling som en markedsdrevet udvikling, der i stigende grad er et konkurrenceparameter. De ser bæredygtighed som en måde at skabe værdi gennem nye kommercielle muligheder eller ved for eksempelvis at fremstå mere attraktive for investorer og medarbejdere.

Fiskeri

For aktørerne inden for fiskerierhvervet, nævnes det, at det handler om at fastholde eksisterende kunder og skaffe nye, ikke mindst på det europæiske marked, men i stigende grad også på det asiatiske marked. Det handler endvidere også om forebyggelse af store miljø- og klimaændringer, som kan have indflydelse på livet i Grønland inklusive fiskerierhvervet som helhed og dermed økonomien. Kundekrav og livscyklusanalyser på fiskeprodukter styrer markedsudviklingen, og med et stigende fokus på især svine- og oksekødsproduktionens negative aftryk på klimaet er der gode markedsmuligheder for fiskerierhvervet. Dette forudsætter dog dokumentation på produkternes CO₂-udledning i hele værdikæden og behørig markedsføring af grønlandske produkter.

Turisme

Inden for turisme peger flere på behovet for en sammenhængende bæredygtig turismestrategi, som både skaber synlige resultater, økonomisk vækst og bidrager til at reducere CO₂-udledningen. Ræsonnementet er, at som en bæredygtig destination vil landet fremstå mere attraktiv for turister.

Desuden nævnes det synspunkt, at Grønland bør fokusere på 3-4 "hot spots" for turister og koncentrere en strategi omkring disse. Endelig peges der på den store interesse for landet som destination for krydstogtskibe og behovet for at diskutere, hvordan de kan understøtte økonomien og den grønne omstilling, hvilket nogle mener ikke er tilfældet i dag.

Detailhandlen

Det stigende fokus på social- og miljømæssig bæredygtighed hos den grønlandske befolkning betyder, at den grønne omstilling er et konkurrenceparameter for detailhandlen. Det handler om profil, kundepleje og en mere effektiv drift, som i sidste ende giver en bedre bundlinje. Derfor arbejder de adspurgte butikskæder strategisk med at koble bæredygtighed og forretningsstrategi sammen.

Byggeri og anlæg

Inden for bygge- og anlæg er opfattelsen, at der er et meget stort forretningsmæssigt potentiale på energirådgivning inden for nybyggeri og renoveringer samt på infrastruktur som vandkraftværker, elnet og bynet. Det gælder også på erhvervsudvikling generelt idet, forventningen er, at kommunerne vil efterspørge bæredygtige løsninger, hvis Grønland tilslutter sig Parisaftalen. Selvom markedet i byggeriet ikke er veludviklet endnu, så opfatter aktørerne alligevel den grønne omstilling som nødvendig for at være på forkant og dæmme op for udenlandske konkurrenter og for at kunne tiltrække udenlandske investorer.

Forsyning og infrastruktur

De interviewede repræsentanter fra virksomhederne udtrykker, at der er politisk værdi i at kunne signalere et CO₂-neutralt land, og derfor er investeringer i vandkraft en god business case og måske udgør det også en eksportmulighed. Der er stor opbakning til Selvstyrets investeringer i vandkraft, men det pointeres samtidig, at det er vigtigt at implementere de store beslutninger på en måde, så de skaber mest muligt samfundsmæssig og økonomisk værdi.

6. Behov og barrierer i den grønne omstilling

Forudsætninger for ophævelse af det territoriale forbehold

Erhvervslivets store opbakning til Parisaftalen følges op med en række anbefalinger og forudsætninger for at lykkes i den grønne omstilling:

Folkeoplysning om bæredygtighed

Der lyder fra virksomhederne en klar opfordring om at tage initiativ til kampagner og en langt større indsats på at skabe opmærksomhed i befolkningen om behov og fordele ved miljømæssig og økonomisk bæredygtig udvikling.

Fokus på klimabelastning

Flere virksomheder nævner problemstillingen omkring et manglende fokus på og transparens omkring enhedsomkostninger for produktion eller levering af eksempelvis vand, el, internet og forbrugsgoder. Varer og tjenesteydelser tilbydes til den samme pris, uanset hvor i landet de sælges, men der er meget stor forskel i det grønne regnskab. Enspriserne medfører usikkerhed om de reelle omkostninger (eksempelvis transportomkostninger) der er forbundet med varerne, hvilket skaber usikkerhed om, hvad der er mest rentabelt i den grønne omstilling. Dette skal ses i lyset af, at virksomhederne investerer i at reducere CO₂-udledninger, selvom gevinsten af disse investeringer er usikker, da de reelle omkostninger forbundet med ikke at konvertere til vedvarende energi er ukendte.

Det nævnes, at der både hos både Polaroil og Royal Arctic Line er et uudnyttet grønt potentiale ved at ændre brug af brændstoffer og ved at udnytte kapaciteten af tomme containere og tanke.

Langsigtede aftaler

Fra virksomhederne lyder en klar opfordring til at skabe politisk stabile, ambitiøse og langsigtede aftaler for den grønne omstilling, og at disse gøres gældende uanset regeringskonstellationen. Argumentet er gennemgående, at hvis landet skal arbejde seriøst med at nedbringe CO₂-udledningen, så er erhvervslivet nødsaget til at vide, hvad de politiske målepunkter er, uanset hvem der er ved magten.

Offentligt-Privat Samarbejde

Der lyder en meget stærk og enslydende opfordring til et langt stærkere samarbejde mellem det offentlige og private. Der er således enighed om, at hverken offentlige institutioner eller private virksomheder (herunder Selvstyreejede virksomheder) for alvor kan bidrage til den grønne omstilling uden et stabilt og tillidsfuldt samarbejde.

Der er derfor et stort ønske om, at Naalakkersuisut tager initiativ til at etablere et nyt og formelt Offentligt-Privat Samarbejde med erhvervslivet og dets organisationer for at drøfte CO₂-målsætninger. Disse drøftelser berører omfang og mål for investeringer og handlinger til at indfri CO₂-målsætningerne.

Baseline

Et af de områder, der er behov for en diskussion mellem erhvervslivet og Selvstyret er spørgsmål om baseline og målsætninger. Dette dækker over en gennemgang af, hvad udgangspunktet for CO₂-udledningen er, herunder de uundgåelige udledninger, der vedrører transport til og fra landet.

Et andet tema i forhold til at fastlægge en baseline går på minedriften, hvor der reelt ikke findes alternativer til fossile brændstoffer i dag. Mineindustrien i landet har til gengæld potentiale til at accelerere den grønne omstilling globalt, da udvinding af mineraler, som indeholder sjældne jordartsmetaller, er en forudsætning i produktionen af nye teknologier, der modvirker klimaforandringer. Mineindustrien kan derfor ses som en mulig løftestang i forpligtelserne til Parisaftalen, hvorfor flere taler for at dette skal indgå i det samlede CO₂-regnskab for landet.

Lige så stor, opbakningen til den grønne omstilling er i erhvervslivet, lige så komplicerede er problemstillingerne på vejen dertil. Derfor ønsker erhvervslivet, at baseline og CO2-målsætninger for landet fastsættes i et tæt samspil med erhvervslivet. I dette samspil skal der sikres enighed om udgangspunktet, ambitiøse og realistiske mål og konkrete handlinger der kan eksekveres.

Politiske reformer

For at understøtte den grønne omstilling nævnes behovet for politiske reformer, hvoraf følgende nævnes oftest:

Afgiftsstrukturer

Erhvervslivet anbefaler afgiftsstrukturer, der favoriserer vedvarende energikilder og gør det mindre attraktivt at anvende fossile brændstoffer. Opfattelsen er, at der er behov for at regulere på en måde, der skaber økonomiske incitamenter til den grønne omstilling, herunder indkøb af nye biler. I den forbindelse tales der dog også om at differentiere afgifter på diesel af hensyn til de energiintensive erhverv. Flere er dog uforstående over for, at Royal Arctic Line endnu ikke er overgået til en mindre klimabelastende brændstoftype.

Uddannelse og arbejdskraft

Et andet hovedtema er behovet for arbejdskraft i den grønne omstilling. Virksomhederne italesætter behovet for opkvalificering af arbejdsstyrken for at kunne løfte de opgaver, der følger af den grønne omstilling. Virksomhederne forudser, at efterspørgslen på blandt andet elinstallatører, elingeniører, maskinmestre, maskiningeniører og bæredygtighedsansvarlige vil stige i de kommende år. Erhvervslivet opfordrer derfor til at tage livtag på hele uddannelsesområdet med henblik på at skabe mere kvalificeret, lokal arbejdskraft.

Infrastruktur og byggeri

Prioriteringer inden for energi-infrastruktur og vandkraft fremhæves, da det er et område, der i den grønne omstilling for alvor kan flytte noget. Nybyggeri og renovering af boliger er også et område, som erhvervslivet opfordrer politikerne til at fokusere på i den grønne omstilling.

Oversigt over interviewpersoner

Virksomhed	Titel	Navn
Air Greenland A/S	CEO	Jacob Nitter Sørensen
Betoncentralen	Adm. direktør	Knud Erik Mogensen
Bluejay Mining plc	CEO	Bo Steensgaard
GrønlandsBANKEN A/S	Administrationsdirektør	Carsten Th. Pedersen
Hotel Arctic A/S	CEO	Morten B. Nielsen
Inuplan A/S	CEO	Ujaraq Rosing Petersen
Iron Bark A/S	CEO	Michael Jardine
Kalaallit Airports A/S	Projektdirektør	Aviaaja Karlshøj Knudsen
Kalaallit Nunaanni Brugseni	Salgs- og Økonomichef	Jes Nyborg
KNAPK ⁸	Direktør	Vittus Qujaukitsoq
KNI A/S (Polar Oil)	Teknisk chef	Tage Lindgaard
Nukissiorfiit	Projektchef	Ole Ziemer
Permagreen Grønland A/S	CEO	Jeppe Steffensen
Pisiffik A/S	CEO	Per Steen Larsen
Polar Seafood A/S	Projektkoordinator	Sikki Brøns
Qalerualinniat Aalisagarniallu Kattuffiat (QAK)	Sekretariatschef	Michael (Mikkili) Skourup
Royal Arctic Line A/S	Viceadm. Direktør og Bæredygtighedschef	Aviâja Lyberth Lennert og Line Tarp
Royal Greenland A/S	Corp. Sustainability manager	Lisbeth Due Schønemann-Paul
Sikuki Nuuk Harbour A/S	CEO	John Rasmussen
Tanbreez Mining Greenland A/S	Bestyrelsesformand	Bolethe M. Nielsen
TUSASS A/S	Chief Technology Officer CTO	Jonas Hasselriis

⁸ KNAPK er blevet interviewet, men deres synspunkter fremgår ikke af analysen, da de ikke er vendt tilbage med en godkendelse af formuleringer inden for tidsrammen af dette projekt