



Medlem af Inatsisartut Agathe Fontain, Inuit Ataqatigiit  
Inatsisartut  
/Her

**Svar på § 37-spørgsmål nr. 067 om Sikuki Nuuk Harbour A/S.**

26-03-2015  
Sags nr. 2015-112825  
Dok. nr. 1904451

Kære Agathe Fontain

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

Du har i henhold til § 37 i Forretningsordenen for Inatsisartut stillet Naalakkersuisut en række spørgsmål om anlæggelsen af en ny havn i Nuuk. Spørgsmålet er henvist til min besvarelse.

Min besvarelse af de rejste spørgsmål fremgår i rækkefølge nedenfor.

- 1. Er det korrekt, at Grønlands Selvstyre har fået udarbejdet 3 økonomiske rapporter om ny Nuuk Havn i perioden 2011-2013 (Transportkommissionen, Deloitte og Rambøll)?**

**Svar:**

Ja., det er korrekt, selvom Transportkommissionens rapport også omhandler andre havne end Nuuk, og andre transportmuligheder. Det skal tilføjes at den forretningsplan der blev udarbejdet af Deloitte og brugt som input i de samfundsøkonomiske analyser af Rambøll, er blevet revideret kraftigt af den nuværende bestyrelse i Sikuki Nuuk Harbour A/S. Det har medført en markant besparelse i anlægsomkostningerne.

- 2. Er det korrekt, at Transportkommissionen forudsatte gennemsnitlige årlige vækstrater i fragtmængderne til ny Nuuk Havn på 2,6%?**

**Svar:**

Det er korrekt, at Transportkommissionen forudsatte en gennemsnitlig vækst i den koncessionerede godsmængde i nordgående retning på 2,6 % pr. år frem til 2030 og på 1,5 % pr. år i sydgående retning.

- 3. Er det korrekt, at Deloitte og Rambøll forudsatte gennemsnitlige årlige vækstrater i fragtmængderne til ny Nuuk Havn på 1,5% og en gennemsnitlig årlig betaling fra råstofelskaber på 9 mio. kr. for anvendelse kajoplagsplads på en ny havn?**

**Svar:**

Ja. Det er korrekt for så vidt angår den samfundsøkonomiske analyse fra maj 2013. Her er der i basisscenariet taget udgangspunkt i en vækstrate på 1,5 %. Det skal tilføjes, at der er lavet en række følsomhedsanalyser på udviklingen i fragtrater. Der er således også gennemført analyser med udgangspunkt i både 0,5 % og 2,5 % vækst i fragtmængderne. Forventningen til indtægter fra råstofaktiviteter blev dog nedjusteret i den seneste forretningsplan fra Deloitte dateret d. 18. december 2013. Her er der forudsat arealleje på i alt 67,6 mio. kr. hvoraf omkring 5 mio. kr. er relateret til råstofaktiviteter.

- 4. Kan Naalakkersuisut oplyse, hvad de årlige gennemsnitlige vækstrater i fragtmængderne har været til Grønland de sidste 4 år (siden Transportkommissionens rapport)?**

**Svar:**

Royal Arctic Line har oplyst, at der i perioden 2011-2014 har været en negativ vækstrate på 4,69 %. Som følge af byggeriet af Nuuk Centeret i 2011 var der rekordhøje godsmængder i 2011, og derfor var det forventet, at godsmængderne i 2012 ville falde, men det store fald i 2013 var ikke forudset af Transportkommissionen.

- 5. Kan Naalakkersuisut oplyse, hvad den gennemsnitlige vækstrate i fragtmængderne til Grønland har været siden Hjemmestyrets indførelse i 1979?**

**Svar:**

Royal Arctic Line oplyser, at den gennemsnitlige vækstrate for 1979 til 2014 har været 0,41 %. Godsmængderne i 2014 er fortsat over niveauet fra omkring årtusindeskiftet, som oplyses at være det tidspunkt hvor kapacitetsbegrænsningen på den nuværende terminal begyndte at påvirke effektiviteten på Nuuk Havn i negativ retning.

- 6. Kan Naalakkersuisut oplyse, hvad Cairn og øvrige råstofselskaber betalte for oplagsplads i Grønland i 2010 og 2011, da olie- og mineralefterforskningen var på sit højeste?**

**Svar:**

Royal Arctic Havneservice har oplyst, at man i 2010 og 2011 i højsæsonen udlejede arealer til Arctic Base Supply til kr. 50,40 per kvadratmeter per måned for samlet 2,8 millioner kroner. Arctic Base Supply har af kommercielle årsager ikke ønsket at oplyse, til hvilken pris de har videreudlejet arealerne til Cairn.

- 7. Kan Naalakkersuisut oplyse, hvilke råstofselskaber der forventes at betale 9 mio. kr. årligt for oplagsplads i Nuuk Havn de kommende 10 år?**

**Svar:**

Af selskabets forretningsplan fremgår at der ikke er indregnet indtægter fra udbygningen af olie- og mineralindustrien, men at disse betragtes som potentielle yderligere gevinster. Der er tilsvarende foretaget følsomhedsanalyser på skibs- og vareafgifter samt udlejning af øvrige arealer med udgangspunkt i et meget forsigtigt skøn over fremtidige indtægter. Forudsætningerne bag forretningsgrundlaget for Sikuki Nuuk Harbour A/S betragtes derfor som forsigtige og tilpasset aktuelle konjunkturer.

- 8. I Transportkommissionens betænkning om ny Nuuk Havn forudsættes det på side 333, at efter anlæggelsen af Nuuk Havn skal være "2 ind chartrede 1100 TEU skibe, der kun sejler på Nuuk i Grønland og kun i højsæsonen". Det skal ses i sammenligning med den nuværende situation, hvor der er "3 stk. 700 TEU skibe, hvoraf 1 ind chartres". Kan Naalakkersuisut oplyse, hvad der normalt sker med den lokale arbejdskraft, når skibe ind chartres til sammenligning med, når skibe besejles af lokale rederier?**

**Svar:**

Royal Arctic Line oplyser, at indchartrede skibe på timecharter typisk vil være bemanded af ejeren og typisk med udenlandsk bemanning. Det kan i den forbindelse tilføjes, at de antagelser, Transportkommissionen har lagt til grund i sin analyse ikke nødvendigvis vil blive fulgt til punkt og prikke i en efterfølgende implementering. Det er korrekt, at der arbejdes med flere scenarier for besejling af Nuuk, når det nye havneanlæg er klart, og ét af scenarierne er at indchartre skibe. Dette kan enten ske med skibets egen besætning eller uden besætning, så Royal Arctic Line selv bemander skibene. Et tredje alternativ er, at Royal Arctic Line selv køber skibe, og det kan enten være efter eget nybygningsprogram eller ved køb af eksisterende skibe på verdensmarkedet. Det er på nuværende tidspunkt ikke afklaret, hvilken model, der er mest hensigtsmæssig.

- 9. I Transportkommissionens betænkning om ny Nuuk Havn omtales på side 320, "at den frigivne arbejdskraft som følge af forbedringer med en ny containerhavn får alternativ beskæftigelse".**

**Kan Naalakkersuisut oplyse, hvor den frigivne arbejdskraft på RALs skibe og havne skal finde alternativ beskæftigelse?**

**Svar:**

Royal Arctic Line oplyser, at det ikke umiddelbart forventes at være muligt at reducere i bemanningen på havnen i Nuuk. Der forventes dog en reduktion i overtidsbetaling til de ansatte, hvilket vil være en del af den effektiviseringsgevinst havneudvidelsen vil medføre. De nuværende Atlantskibe bemannes primært med besætninger bosiddende i Danmark. Der er ikke taget stilling til om de skibe, der skal indsættes når havneudvidelsen er færdig, skal indchartres på timecharter, hvor skibets ejer bemander skibene; eller på bareboat charter, hvor Royal Arctic Line bemander. Eller alternativt om skibene indkøbes nye eller brugte, hvor det vil være Royal Arctic Line, der bemander. Dette vil bero på en økonomisk vurdering af markedet i løbet af 2016. De ansatte, som bor i Grønland, vil blive tilbudt arbejde i rederiets øvrige skibe, der sejler ved Grønland. Overtallige ansatte, der primært vil være danske og færøske besætningsmedlemmer, vil skulle finde alternativ beskæftigelse.

**10. Er det korrekt, at en container med fisk fra Uummannaq området nu skal omlades 4 gange før den når det asiatiske marked (i Uummannaq, i Aasiaat, i Aalborg og i Rotterdam)?**

**Svar:**

Der vil ikke finde omladning sted i Uummannaq; men i det nuværende besejlingsmønster transporteres godset fra Uummannaq til Aasiaat, dernæst med Atlantskib via Nuuk til Aalborg, så med feeder til Rotterdam og sidst med skib fra Rotterdam til en havn i Fjernøsten, hvor der også foretages, ofte flere, omladninger inden destinationen.

**11. Er det korrekt, at en container med fisk fra Uummannaq området efter anlæggelsen af en ny Nuuk havn skal omlades 5 gange før den når det asiatiske marked (i Uummannaq, i Aasiaat, i Nuuk, i Aalborg og i Rotterdam)?**

**Svar:**

Der vil ikke finde omladning sted i Uummannaq; men i det nuværende besejlingsmønster transporteres godset fra Uummannaq til Aasiaat, dernæst med Feeder til Nuuk, så med Atlantskib til Aalborg, videre med feeder til Rotterdam og sidst med skib fra Rotterdam til en havn i Fjernøsten, hvor der også foretages, ofte flere, omladninger inden destinationen. Transittiden bliver dog ikke forlænget, da sejlmonstret

ikke ændres. Containeren skal blot flyttes fra et skib til et andet. Havneudvidelsen i Nuuk kan åbne mulighed for at det nuværende rutenet på sigt og med de rette samarbejdspartnere kan udvides til at omfatte direkte sejlads fra Nuuk til Rotterdam

**12. Hvad forventer Naalakkersuisut, at anlæggelse af en ny Nuuk Havn kommer til at koste?**

**Svar:**

Der er indgået kontrakt med Per Aarsleff om anlæggelse af Nuuk Havn til en anlægssum på i alt 551,4 mio. kr. excl. renter, reserver og tilvalgte optioner, men inkl. anlæg, bygninger, infrastruktur, mobilkraner, planlægningsomkostninger og uforudsete omkostninger.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga  
Med venlig hilsen



Kim Kielsen