BY APPOINTMENT TO THE ROYAL DANISH COURT
Royal Greenland®

Transportkommissionen
Postboks 909
3900 Nuuk

18. juni 2010

Vedr.: Kommentarer til scenarie dokument af 21. maj 2010

Hermed vore kommentarer til scenarie dokumentet.

Ad Samfundsøkonomisk rentable investeringer:
Set fra fiskeindustriens og fiskeriets vinkel må det være samfundets interesse, at investering må ske ud fra det givne steders muligheder for erhverv, såsom fiskeri, mineral udvinding og andet.

Ad Nye erhvervsinitiativer og økonomiske konsekvenser heraf:
Det er klart, at i og med fiskerierhvervet såvel fiskeriproduktionen tilpasser sig til konkurrencen i forhold til internationalt fiskeri og fiskeproduktion, vil moderniseringer i fiskeriflåden og i produktionen betyde færre medarbejdere på sø og land. Det er allerede set i rejeproduktionen. Dette vil være givet og betyder at der vil være færre beskæftiget i fiskerisektoren.

Ad Erhvervsudvikling – mulige hovedtendenser:
Det er vigtigt, at Transportkommissionen lægger vægt på, at der er gode infrastrukturelle muligheder, de steder hvor der er gode erhvervsmuligheder. Der findes således erhvervsmuligheder der udnyttes i dag, men som har infrastrukturelle udfordringer på grund af dårlige havne faciliteter, hvor der er vanskelige forhold i relation til lodsning af skibe for at aftage færdigvarer til eksport. Eksempelvis kan det nævnes, at havnefaciliteten i Nuugaatsiaq kunne være bedre, idet der er potentiale for større produktion af hellefisk, da det er et godt og solidt hellefiskeområde.

Ad Fiskeriet:
Det er vigtigt at nævne, at da fiskerikommissionens arbejde var i proces, var optimismen omkring olie og ikke mindst potentialet for mineralefterforskning og derved job-kæde muligheder meget positive. Man anså job-kæde muligheden fra fiskerierhvervet og ikke mindst fiskeriproduktionen for gode. Vi må dog nok se i øjenene, at den internationale finanskrise,

Royal Greenland A/S
Hellebarden 7
DK-9230 Svenstrup J
Tel.: +45 9815 4400

CVR nr. A/S184991

har udskudt disse muligheder i mange år frem. Derfor bør man anse rejeproduktion på land som meget vigtig for beskæftigelsen i Grønland mange år frem i tiden. Dette betyder, at alternative beskæftigelsesmuligheder inden for mineral efterforskning samt udvendig af dette, formentligt er udskudt mange år ud i fremtiden. Derfor skal man være meget årvågen overfor ændring af mht. hvornår ændringerne kan ske. Vi anser, at produktion af kogte og pillede rejer vil være tilstede i mange år endnu, og derved betyder det, at landingspligten bør kalkuleres med at eksistere ligeså mange år, som man har kogt og pillede produktion af rejer. Det samme gælder landingspligten for hellefisk.

Transport kommissionen tager i deres antagelser om fiskeriet udgangspunkt i, at en skalreje er en uniform størrelse, hvilket ikke er tilfældet. Skalrejer produceres fra en count 260+ til en 50-90, men selvfølgelig med en meget forskellig værdi og omsættelighed. De rejer der tilgår land fra det havgående fiskeri, er de mindste rejer med den mindste værdi og den laveste omsættelighed i markedet. Skal man således se på alternativerne til at producere dem på land, vil det være en produktion ombord med efterfølgende eksport til Island eller Norge. Vore interne kalkulationer bekræfter, at jo større rejerne er, jo bedre er det at eksportere som skalrejer. Der synes ikke at være baggrund for at konkludere, at man i fremtiden ikke vil producere C&P men kun skalrejer, da det vil kræve væsentlig dybere analyser end baseret på eksportstatistikken, herunder analyser på de forskellige størrelsesfraktioner.

Ad Afledede turismeeffekter m.v.(side 62 afsnit 2.):
Der er ingen tvivl om, at der er og har været tilbagegang i erhvervsområdet, specielt pga. fiskeriets tilbagegang, som er flyttet længere nordpå. Det har bl.a. betydet lukning af rejefabrikken i Narsaq og i Alluitsup Paa. Endvidere har der været betydelig tilbagegang i torskebestanden i Sydgrønland, hvilket resulterer i at mange aktiviteter er lukket ned. Dette betyder implicit, at trafikken i Sydgrønland – når det gælder person- og godstransport er stærkt reduceret.

Ad Teknologisk og klimatisk udvikling / Skibe (side 73):
I Royal Greenland er vi dybt afhængige af logistisk set at kunne betjene vore internationale kunder på en effektiv, hurtig og økonomisk forsvarlig måde. Vi er i en hård konkurrencesituation, hvor der ikke alene konkurreres på pris, men i særdeleshed også på en effektiv logistik. I forhold til vore mange mindre lokale produktioner og indhandlingssteder i Grønland, stiller det naturligvis store udfordringer til logistikken internt i landet. I særdeleshed fordi vore behov hurtigt ændrer sig i fiskeriet samtidigt med at klimaet muliggør tidligere sejllads – i hvert fald til tider. Royal Arctic Bygdeservice betjener officielt de mindre destinationer i Grønland. Systemet er at eksportvarerne feedes ind til hovedbyerne med bygdeskibe for videre befordring mod Danmark i containere på større skibe. Sagen i praksis er dog den, at vi ofte selv er nødsaget til at flytte vore varer internt – typisk fra Bygd til By. Dette skyldes, at de lokale lagerkapaciteter har begrænsede muligheder for at opbevare eksportvarerne i større mængder til bygdeskibet ankommer og/eller der er ledig kapacitet. Hvis bygdeskibet i tillæg så har begrænset kapacitet eller er fyldt op, er problemet endnu større.

Økonomisk set afføder det nuværende system store ekstraomkostninger til Royal Greenland. Eksportvarerne flyttes to gange, først i et privat system og senere med Royal Arctic Bygdeservice. Sender vi i det normale rutesystem, får vi varerne fragtfrit fra Bygd til by, da fragten er indeholdt i atlantfragt raterne i kombination med det tilskud som bydeskibet får

via Grønlands Selvstyre. Når vi selv flytter varen internt foregår det med private aktører, og vi får ikke ubetydelige ekstra omkostninger, som må betales for sejladsen. Det vurderes, at udgiften gennemsnitligt andrager ca. kr. 1,50 pr kg fisk, som fragtes efter denne metode. Ud fra et markedsmæssigt synspunkt er fragtraterne dyre nok i forvejen grundet den lange afstand fra Grønland til markedet.

Dybest set kunne vi ønske en situation, hvor sejlplanen var langt mere fleksibel, og at der i højere grad ses på vore behov, frem for at se i sejlplaner der udarbejdes, langt før man kender til is forhold etc. Hvorfor f.eks. ikke sejle frem til diskområdet, når der er isfrit tidligere på året?

Scenarie dokumentet indeholder mange forskellige aspekter, og i den forbindelse er oplysningerne indsamlet hos.:

Produktions Direktør Lars Nielsen
Vice Direktør Paviaraq Heilmann
Adm. Direktør Flemming Knudsen

Vi står naturligvis til rådighed i forhold til en mundtlig dialog, såfremt der ønskes uddybning af ovennævnte aspekter.

Med venlig hilsen

Michael Riis