

## **TALEPUNKTER TIL FOLKETINGETS ERHVERVSUDVALG**

Det talte ord gælder

**Møde i Folketingets Erhvervsudvalg den 21. februar 2013  
vedrørende samrådsspørgsmål Q stillet af Kim Andersen  
(V).**

[Indledning]

Jeg er blevet bedt om at besvare 4 spørgsmål i dag. Inden jeg gør det, vil jeg gerne starte med at sige, at kompetencefordelingen mellem Danmark og Grønland i dag er en konsekvens af, at de grønlandske myndigheder siden 1979 har benyttet sig af muligheden for at overtage sagsområder. Først med hjemmel i hjemmestyreloven og siden i selvstyreloven.

Grønlands Selvstyre har i dag kompetencen på en lang række sagsområder, herunder erhvervsområdet, og selvstyret har overtaget råstofområdet den 1. januar 2010, men søfartsområdet er fortsat dansk kompetence.

Regeringen stiller ikke spørgsmålstegn ved Grønlands ret til at udøve sine kompetencer, ligesom vi ikke stiller spørgsmål ved selve selvstyreloven.

*[Spørgsmål Q: Ministeren bedes redegøre for, hvad de nye passager nord for Grønland betyder for dansk søfart. Hvad betyder det for verdenshandelen, og hvad betyder det for andre større søfartsnationer?]*

Der er tre drivkræfter bag et voksende erhvervspotentiale i passagerne nord for Grønland og for Arktis i det hele taget i disse år.

*For det første* smelter isen. Det er forventningen, at det i stigende grad vil skabe nye muligheder for søtransport ad nye, kortere ruter.

*For det andet* forventes nye muligheder for at udvinde råstoffer og energi.

*For det tredje* tager flere og flere turister på arktisk krydstogt for at opleve naturen i området.

Hvor stort potentialet er, og hvornår det kan udnyttes, afhænger af udviklingen i isens omfang og den teknologiske udvikling.

*[Beskrivelse af de nye passager]*

Jeg vil starte med at belyse, hvad det præcis er for nogen nye passager, vi taler om.

Det drejer sig for det første om Nordøstpassagen. Den går nord for Rusland og forbinder Europa og Asien.

Og så handler det for det andet om Nordvestpassagen. Den løber nord om Canada og forbinder den amerikanske vestkyst med østkysten og med Grønland og Europa.

Klimaforandringerne har betydet, at isen trækker sig tilbage noget af året og åbner op for sejlads. Samtidig bliver perioden gradvist længere og længere.

*[Isens tilbagetrækning i passagerne]*

Jeg har fået oplyst fra Danmarks Metrologiske Institut, at perioden, hvor havisen trækker sig tilbage, siden 1980'erne er forøget med ca. 20 dage. I store områder af det Arktiske Ocean er der i dag åbent vand om sommeren.

Det er primært isen ved Nordøstpassagen, der forsvinder. Nordvestpassagen åbnes kun i mindre grad. Det

skyldes lokale havstrømme, der enten fjerner eller samler driv-is i forskellige områder.

Desuden vil isens udbredelse med stor sandsynlighed reduceres yderligere i de kommende årtier. I sidste halvdel af dette århundrede forventes der stort set ikke at være is i Det Arktiske Ocean om sommeren.

I nordvestpassagen er der stort set ikke kommerciel sejlads i dag. Det skyldes, at der stadig er meget is, og det vil formentlig fortsætte i mange år frem.

I nordøstpassagen er udviklingen længere fremme. Specialiserede rederier driver allerede i dag kommerciel rutefart. Det drejer sig indtil videre om få gennemsejlinger pr. år, men interessen er stigende.

Forventningen i rederibranchen er, at Nordøstpassagen fremadrettet vil være den mest interessante af de to ruter.

Det skyldes isens tilbagetrækning, og at der på verdensplan fragtes flere varer mellem Asien og Europa.

Nordøstpassagen kan således være et reelt alternativ til de ruter, der bruges i dag.

Jeg vil dog minde om, at der er særlige udfordringer ved sejlads i arktiske farvande. Selv om sommeren er det ikke frit farvand. Der er blandt andet isbjerge at tage højde for.

*[Besparelser ved sejlads af passagerne]*

Sejlads gennem de to passager betyder besparelser i tid og brændstof og dermed mindre omkostninger for rederierne.

Dermed bliver det billigere og hurtigere at transportere varer fra fx Asien til Europa. Det kan også gøre det mere attraktivt at sejle varer i stedet for at anvende flytransport.

Der er ca. 21.000 kilometer fra London til Tokyo, hvis man sejler sydpå og gennem Suez-kanalen. Her kan der spares over 7.000 kilometer ved i stedet at sejle nordpå gennem Nordøstpassagen.

Tilsvarende strækker en tur mellem New York og Shanghai via Panama-kanalen sig over knapt 21.000

km. Sejler man i stedet ad Nordvestpassagen, kan man forkorte turen med 4.000 kilometer.

Der kan således opnås ret markante besparelser. Men det kræver særlige forholdsregler at sejle i de arktiske farvande, selvom isen er på tilbagetog.

Det stiller krav til, at skibene skal være konstrueret til forholdene. Det er også nødvendigt med assistance fra lodser med særligt kendskab til området. I Nordøstpassagen skal skibene desuden have isbryder-assistance.

*[Potentialet i ruterne for dansk søfart og andre søfartsnationer]*

På trods af de anderledes sejladeforhold er der et erhvervsmæssigt potentiale i passagerne.

De virksomheder, der vil kunne udnytte potentialet, er dem, der har kapacitet i form af is-forstærkede skibe og søfolk, der ved, hvordan man sejler i arktiske farvande.

De kompetencer findes i høj grad i dansk søfart.

Vi har en lang og stærk tradition for kvalitetsskibsfart. Vi har høje standarder for sikkerhed, sundhed og miljø.

Og vores rederier er kendt for godt købmandskab. Derfor har vi et bedre udgangspunkt for at udnytte mulighederne end mange andre søfartsnationer.

Virksomheder fra søfartsnationer med samme karakteristika som Danmark vil ganske sikkert også klare sig godt. Det er for eksempel Canada og Rusland, der ligesom os har et geografisk tilhørsforhold til Arktis.

Udover varetransport forventes udvinding af råstoffer og energi i det arktiske område også at kunne føre til mere aktivitet for skibsfarten.

Det forventes, at råstofferne skal transporteres ud af de arktiske egne ad søvejen. Sådan vækst i mineindustrien og offshore-industrien vil øge efterspørgslen efter forsyningskibe, serviceskibe og redningskibe.

Dertil kommer en ret ny forretningsmulighed, der handler om at beskytte boreplatforme ved at bryde drivis op i mindre stykker.

De nye muligheder medfører også nye udfordringer.

Der kommer således til at sejle flere skibe i blandt andet grønlandske farvande.

*[Regeringens initiativer for at styrke sejladsikkerheden i grønlandske farvande og Arktis]*

Hvis der ikke er styr på sikkerheden, kan det betyde en øget risiko for ulykker. Derfor arbejder regeringen aktivt på flere fronter for at styrke sejladsikkerheden i det arktiske område og i Grønland.

For det første har regeringen netop fremsat et forslag til ændring af søloven. Forslaget skal øge sejladsikkerheden ved Grønland, og vi fokuserer i første omgang særligt på skibe med mange passagerer, hvor de særlige grønlandske forhold og den stigende krydstogturisme gør, at vi bliver nødt til at sætte ind nu.

Jeg forventer at loven vil være et vigtigt skridt til at forebygge ulykker.

For det andet vil vi gerne sikre, at der er overblik over, hvor skibene befinder sig.

Alle større skibe er i dag udstyret med et automatisk identifikations-system (AIS), der leverer information

om andre skibes position, kurs, hastighed og andre vigtige oplysninger.

Det har vist sig at være et særdeles effektivt værktøj til at skabe overblik over skibstrafikken. Og dette overblik er af afgørende betydning for sikkerheden. Det gælder også i sårbare og risikofyldte farvande som de arktiske.

I de arktiske farvande er der enorme afstande og vanskeligt tilgængelige områder, hvilket kun muliggør automatisk overvågning i begrænset omfang.

Derfor gennemfører Søfartsstyrelsen i 2013 forsøg med overvågning af skibstrafikken ved hjælp af satellitter.

For det tredje arbejder regeringen i FN's internationale søfartsorganisation for, at der indføres skærpede internationale regler for arktisk sejlads.

Det er vigtigt, at vi har internationale regler for arktisk sejlads. Både for sikkerheden og havmiljøet i området, men også fordi det giver lige konkurrencevilkår for de virksomheder, der opererer i Arktis.

Det har stor betydning for danske rederier, som netop er kendetegnede ved at have et højt niveau for sikkerhed og miljø.

Regeringen arbejder i FN for få gennemført den såkaldte Polarkode.

Polarkoden er et internationalt regelsæt, der blandt andet skal sikre, at de skibe, der sejler i Arktis, er bedre rustet til forholdene. Skibene skal være bygget til at sejle i isfyldt farvand, og de skal have det nødvendige sikkerhedsudstyr om bord.

Det er forventningen, at Polarkoden er færdig i 2014.

Det er også vigtigt, at skibene sejles af folk med de rette kompetencer. Derfor arbejder vi sammen med en række andre lande på at indføre internationale krav til uddannelse af søfolk, der skal sejle i Arktis.

Jeg vil afslutte med at sige, at regeringen følger udviklingen i Arktis og på Grønland tæt.

Vi arbejder for at sikre et højt niveau af sejladsikkerhed og miljøbeskyttelse. Det gør vi gennem effektiv in-

ternational og national regulering, og derigennem understøtter vi også, at vores virksomheder kan udnytte potentialet i det arktiske og grønlandske område.