

## [Ministeren for Grønland.]

produktion og salgsafdeling, transport og regnskab. Af disse har navnlig administrationsafdelingen et naturligt behov for hyppige personlige kontakter med institutioner og visse handelsforbindelser, som er beliggende i København. En udflytning af administrationsafdelingen og regnskabsafdelingen, som mest hensigtsmæssigt må placeres i forbindelse med administrationsafdelingen, vil således volde større vanskeligheder end udflytning af de øvrige funktioner. Transportafdelingen er mere afhængig af gode havne- og pakhushold end af en bestemt geografisk beliggenhed, og ved udflytning af transportafdelingen vil det være en fordel, hvis indkøbsafdelingen og salgsafdelingen flytter med.

Konklusionen af redegørelsen for disse enkelte funktioner og deres indbyrdes sammenhæng er, at den kgl. grønlandske handels nuværende organisatoriske form og varetagelsen af de opgaver, som i dag er pålagt Handelens enkelte funktioner, ikke er nogen hindring for en udflytning fra København af hele den kgl. grønlandske handels virksomhed, ligesom en delvis udflytning uden væsentlige ulemper vil kunne praktiseres, i hvilket tilfælde en samlet udflytning af transport-, indkøbs- og salgsafdelingen bør foretrækkes. Om den kgl. grønlandske handels fremtidige virksomhed henviser betænkningen bl. a. til, at der i betænkningen fra Grønlandsudvalget af 1960 er givet udtryk for den opfattelse, at staten gennem den kgl. grønlandske handels virksomhed fortsat må være en betydende faktor inden for det grønlandske erhvervsliv, uanset at de private næringsdrivende i de senere år har gjort sig stadig stærkere gældende. Endvidere omtales i betænkningen en prognose for godsomsætningen mellem Grønland og den øvrige del af landet, hvorefter det må forventes, at godsomsætningen næsten vil fordobles i perioden 1966-1975.

Udvalget har stillet det spørgsmål, om Handelens fremtidige virksomhed kan udføres fra den nuværende plads. Svaret herpå er behæftet med adskillige usikkerhedsmomenter, men kapaciteten på Handelens nuværende plads er dog allerede nu klart utilstrækkelig, og derfor er det hensigten at søge ekspeditionskapaciteten på pladsen forøget med ca. 50 pct. Endvidere er det jo

bekendt, at den kgl. grønlandske handel har truffet en samarbejdsaftale med Københavns Frihavn, hvorfra ca. 20 pct. af lasterne til Grønland i 1965 blev afskibet. Endelig har man som et forsøg truffet aftale med et speditjonsfirma i Ålborg om udskibning af varer til Umanaq og Upernavik. Udskibningerne fra Ålborg har i 1966 udgjort knap 4.000 t, hvilket svarer til ca. 5 pct. af Handelens samlede udskibninger.

Det kan imidlertid ikke heraf udledes, at den kgl. grønlandske handels fremtidige virksomhed herefter vil kunne udføres fra den nuværende plads med den planlagte kapacitetsforøgelse, når blot en del af transportfunktionen fortsat udflyttes til andre pladser i spidsbelastningsperioden. Den kgl. grønlandske handel har således over for udvalget oplyst, at man er i gang med undersøgelse af, om det vil være hensigtsmæssigt at gå over til anvendelse af storcontainere i Grønlandstrafikken, og at de skibe, der i givet fald skal transportere sådanne containere, vil blive væsentligt større og stille andre krav til udskibningshavnen end de skibe, KGH benytter i dag.

I de tre kapitler, jeg her i korte træk har redegjort for, er der givet en indgående analyse af den kgl. grønlandske handels virksomhed med henblik på at finde ud af, hvilke krav der sammen med kravet i egnsudviklingsmæssig henseende måtte stilles til det sted, hvortil eventuel udflytning kunne tænkes. Udvalget har imidlertid på baggrund af de nævnte usikkerhedsmomenter med hensyn til udviklingen i Grønlandstrafikken ikke haft mulighed for at bedømme dimensioneringen af den kgl. grønlandske handels anlæg ved eventuel udflytning, men for at kunne give havneadministrationen i de byer, som undersøgelsen har omfattet, et indtryk af størrelsesordenen af de anlæg, den kgl. grønlandske handel eventuelt vil få brug for, har man fundet det nødvendigt som en arbejdshypotese at opstille ret præcise tekniske krav til havneanlæg, kajlængde og vanddybde.

Som det fremgår af redegørelsen for havne- og besejlingsforholdene i Hanstholm, Ålborg, Nørresundby, Frederikshavn og Esbjerg, vil det i alle disse byer være muligt at fremskaffe havne- og kajarealer nogenlunde svarende til de opstillede krav.