

SAMFUNDSØKONOMISKE VURDERINGER
AF FORESLÅEDE HAVNEUDBYGNINGER

UDARBEJDET AF HAVNEGRUPPEN

November 2003

Grønlands Hjemmestyre
Direktoratet for Boliger og Infrastruktur

Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse.....	2
Tabeloversigt.....	3
Indledning:.....	4
Resume.....	5
Definitioner.....	7
Lands- og kommuneplanlægning.....	8
Grundlæggende samfundsøkonomiske betragtninger.....	9
Når kronen ruller.....	10
Offentlig kasseøkonomisk konsekvensberegning af investering i havneanlæg.....	12
Andre samfundsøkonomiske betragtninger.....	12
Hurtigere gods til slutdestination.....	12
Flere skibsanløb til slutdestination.....	13
Færre ompakninger og omladninger af godset.....	13
Mindre ventetid/liggetid.....	13
Opgave- byrdefordelingen.....	14
Sikkerhed.....	14
Historiske godsmængder.....	16
Befolkningsudviklingen.....	21
Konklusion Befolkning.....	24
Erhvervsstrukturen og -udviklingen.....	25
Turisme.....	25
Konklusion Turisme.....	26
Fiskeri.....	27
Konklusion Fiskeri.....	27
Andre erhverv.....	28
Konklusion Andre Erhverv.....	28
Ændrede havnebehov som følge af offentlige investeringer.....	29
Godshåndteringsstrukturen.....	30
Gennemgang af de enkelte havne i byer.....	33
NANORTALIK:.....	33
QAQORTOQ:.....	33
Økonomi, Qaqortoq.....	34
NARSAQ:.....	34
Økonomi, Narsaq.....	35
PAAMIUT:.....	35
NUUK:.....	35
Økonomi, Nuuk.....	37
MANIITSOQ:.....	37
SISIMIUT:.....	38
Økonomi, Sisimiut.....	39
KANGAATSIAQ:.....	39
AASIAAT:.....	39
QASIGIANNGUIT:.....	39
ILULISSAT:.....	40
QEERTARSUAQ:.....	40

UUMMANNAQ:	40
Økonomi, Uummannaq.....	41
UPERNAVIK:	41
QAANAAQ	42
Økonomi, Qaanaaq	42
AMMASSALIK:.....	43
ILLOQQORTOORMIUT:.....	43
Bygder.....	43
Itilleq.....	43
Saattut	43
Nutaarmiut	44
Innaarsuit.....	44
Bilag 1 Kontrolberegning af priser	45
Bilag 2 Godsmængder 2000-2002	46
Bilag 3 Samfundsøkonomisk kvantificering af mindskede ligge- og losningstider for trawlere	47
Bilag 4 Samfundsøkonomisk kvantificering af mindskede transitgodshandling.....	48

Tabeloversigt

Tabel 1 Kronen ruller, Illustration af multiplikatoreffekt.....	11
Tabel 2 Engangsinvestering og årlig udgift for en havneinvestering på kr. 1,0 mio.	12
Tabel 3 Modtagne godsmængder 2000-2002 (m3).....	16
Tabel 4 Afsendte godsmængder 2000-2002 (m3)	17
Tabel 5 Transitgodsmængder 2000-2002 (m3).....	18
Tabel 6 Samlede godsmængder 2000-2002 (m3)	19
Tabel 7 Regionsvis opgørelse af godsmængderne 2000-2002 (m3).....	20
Tabel 8 Befolkningen i de enkelte kommuner 1992-2002.....	21
Tabel 9 Scenarium 1, Samme relative befolkningsandel som i 2002	22
Tabel 10 Scenarium 2, Nuuk, Illulisat og Sisimiut vokser med 0,2% om året.....	23
Tabel 11 Scenarium 3, Ilulissat og Sisimiut stiger med 0,2% årligt Nuuk med 0,5% årligt	23
Tabel 12 RAL's nuværende skibsflåde	30

Indledning:

I april 2002 blev ”Udbygningsplan for Grønlands Havne” udarbejdet af Niras Greenland A/S for Direktoratet for Boliger og Infrastruktur (herefter Niras havneudbygningsplan) offentliggjort.

Direktoratet for Boliger og Infrastruktur fandt ikke anbefalingerne tilstrækkelig underbygget rent samfundsøkonomisk, hvorfor der blev nedsat en arbejdsgruppe med det formål at analysere holdbarheden i de gjorte forudsætninger i Niras havneudbygningsplan samt udarbejde relevante konsekvensanalyser til belysning af, hvilken havneudbygningsstrategi, der bør følges.

Det skal understreges at der ikke er tale om en sektorplan for havneområdet men en analyse med udspring i de anbefalinger der gives i Niras havneudbygningsplan.

Arbejdet er i vid udstrækning foretaget af Rambøll Grønland A/S for den tekniske dels vedkommende og af Serrasoq ApS for den samfundsøkonomiske dels vedkommende.

Selve havnegruppen har bestået af:

Per Correl Christensen, Direktoratet for Infrastruktur og Boliger (indtil 1/2-2003)
Ove Henning Nielsen, Direktoratet for Infrastruktur og Boliger (fra 1/2-2003)
Lars Dyrlov Madsen, Direktoratet for Fiskeri, Fangst og Landbrug
Kunuk Olsen, Økonomidirektoratet, Mogens Møller Walsted, Direktoratet for erhverv
Jørn Hansen, Rambøll Grønland A/S
Martin Ben Shalmi, Serrasoq ApS.

Havnegruppen har i sit arbejde inddraget såvel APK, KNAPK, NUKA A/S, Royal Greenland A/S, Greenland Tourism A/S – Grønlands Turistråd, Royal Arctic Line A/S samt Grønlands Erhvervsråd. Andre interessenter herunder Artic Umiaq Line A/S har på lige fod med ovenstående været inviteret med til de indledende drøftelser men ønskede ikke at deltage.

Havnegruppen har i forbindelse med udarbejdelsen af såvel FFL-2003 version 1 som FFL-2003 version 2 afgivet foreløbige anbefalinger, som er blevet indarbejdet i de respektive landsstyre forslag til hovedkonto 80.00.80 Dispositionsbeløb til påbegyndelse af projekteringer.

I forbindelse med arbejdet er landsplaner og kommuneplaner blevet gennemgået, og der er foretaget kontrolberegning af de i Niras havneudbygningsplan anførte investeringsbeløb for 3 forslag. Kontrolberegningerne er vedlagt som bilag 1 til rapporten.

Resume

Rent samfundsøkonomisk finder havnegruppen kun, at der er behov for ændring af havnefaciliteterne i Qaanaaq, Uummannaq, Sisimiut og Nuuk.

Ændringen i Uummannaq afhænger imidlertid af om hvorvidt den nye containerhavn i Upernavik kan benyttes af containerfeederskibe. Dette forhold bør teknisk undersøges forinden havnen i Uummannaq ombygges til en feederhavn.

Havnegruppen kan ikke med de nuværende data afgøre, hvorvidt investering i en ny containerhavn i Nuuk eller en ændret indretning af de eksisterende havnefaciliteter er mest fordelagtigt. Det anbefales derfor, at der gennemføres en nærmere analyse af alternative muligheder i Nuuk – gerne i form af en egentlig Cost-Benefit-analyse.

I arbejdet omkring udarbejdelsen af denne rapport er der blevet afdækket nogle uhenigtsmæssige forhold i Itilleq, Saattut, Nutaarmiut og Innaarsuit, hvorfor havnegruppen anbefaler, at disse forhold udbedres.

Endelig har arbejdet afdækket et behov for mere optimal servicering af turister og passagerer generelt. Det anbefales derfor, at der udarbejdes et koncept for hvorledes modtagefaciliteterne skal være på en havn. Konceptet skal efterfølgende afprøves som et pilotprojekt i en udvalgt havn af turistmæssig interesse.

Ved at forbedre losseforholdene i Qaanaaq, fx ved etablering af en køredæmning kan løsningen foregå markant hurtigere end nu, hvor det tager 7-10 dage at losse. Mindsket ligge- og lossetid betyder sparede omkostninger i Royal Arctic Line A/S.

Ved at etablere en feederhavn i Uummannaq bliver det muligt at containerisere gods til såvel Uummanaq som Upernavik. Det vil give besparelser hos såvel Royal Arctic Line A/S i form mindstede driftsomkostninger som hos kunderne i form af mindskede handlings- og ompakningsomkostninger. Gods til Uummannaq og Upernavik forventes også at ankomme 1-2 dage tidligere end nu. Det anbefales at etablere havnen i det nuværende havneområde. Der har været ønsker fremme om at placere Uummannaqs feederhavn i Spraglebugten. Denne løsning kan som udgangspunkt ikke anbefales da det vurderes den vil være væsentligt dyrere end etablering i det nuværende havneområde. Såfremt det viser sig at Spraglebugthavnen kan anlægges inden for samme anlægsramme som en havn i det nuværende havneområde har havnegruppen ingen indvendiger herimod. Opmærksomheden skal dog henledes på at Uummannaqs vejnet ikke er dimensioneret til tung trafik, hvorfor der vil komme en del følgeinvesteringer enten i vejnet eller i nye pakhusfaciliteter.

Royal Arctic Line har anført at det af hensyn til sikkerhed for mandskab og materiel ikke er forsvarligt at anløbe den nye containerhavn i Upernavik med større skibe. Dette forhold skal teknisk undersøges forinden Uummannaq havn ombygges.

Havnen i Sisimiut har mangel på liggepladser til kuttere og små trawlere primært i vinterperioden. Der mangler ligeledes kajplads på fiskerikajen, da der er mange samtidige indhandlingsoperationer. Endelig er der behov for en separering af trafikken på havnen, dels af hensyn til sikkerheden, dels af hensyn til en mere optimal arbejdsgang på havnen. Havnegruppen finder ikke belæg for en egentlig udvidelse af atlantkajen. Udvidelsen af fiskerikajen vil give kortere liggetider og dermed færre omkostninger for kutter- og trawlerejerne. Etablering af liggepladser for kuttere og små trawlere vil spare tid i forbindelse med ankomst og afgang. Omlægningen af trafikken vil øge effektiviteten samt mindske risikoen for ulykker.

Godsmængderne til og fra Nuuk stiger stødt. Der er lange ventetider for lastning og losning af kuttere og trawlere, dels som følge af et stigende antal kuttere og trawlere, dels som følge af stigning i havnens øvrige aktiviteter. Der er endvidere behov for såvel regulering af trafikken som separering af turister og skibspassagerer fra havnens øvrige aktiviteter for dels at øge effektiviteten på havnen, og dels mindske risikoen for ulykker.

Havnegruppen finder ikke belæg for etablering af en atlanthavn i Sydgrønland, da der hverken i godsmængder eller i befolkningsudviklingen er tegn på et sådant behov. Endvidere vil en atlanthavn i Sydgrønland ikke kunne benyttes regelmæssigt i storisperioden, men vil ofte være lukket for de store atlantskibe i perioden maj-august. Når havneforholdene i Nuuk er blevet optimeret, vil der være rigeligt plads til at have godset til Sydgrønland i transit og besejle Sydgrønland med feederskibe, som ikke generes væsentligt af storisforholdene.

I Itilleq er den eksisterende kaj så forfalden, at den bør renoveres, og i samme omgang udvides.

I Saattut er der ikke vanddybde nok til at større fartøjer kan anløbe, hvorfor det anbefales at anløbsbroen udvides - eventuelt også med en tilhørende vej.

I Nutaarmiut er der ingen anløbsfaciliteter, hvorfor det anbefales at der etableres en containerkaj.

I Innaarsuit er den eksisterende anløbsbro for lille til at håndtere de skibe der benyttes, hvorfor det anbefales at den gøres bredere og forsynes med tilstrækkelige fortøjningsarrangementer og fendere.

En markant forøgelse af torskefangsten eller fangsten af andre kommercielle fiskearter kan give samfundsøkonomisk belæg for havneudvidelser, hvorfor dette løbende må overvåges.

Definitioner

Atlanthavn

Er en havn som de store atlantgående skibe kan anløbe. I øjeblikket er der 2 store atlantgående skibe: Nuka Arctica og Naja Arctica. Havnen kan håndtere containere op til 40 fod. Vanddybde ca. 12 meter.

Feederskibshavn

Er en havn som feederskibe samt mindre atlantgående skibe kan anløbe. Havnen kan håndtere containere op til 40 fod. Vanddybde ca. 9 meter.

Bygdecontainerkaj

Er en havnekaj i en bygd som kan håndtere MC-containerne. En MC-container rummer ca. 7 m³. Vanddybde ca. 6 meter.

TEU

Måleenhed for hvor mange 20-fods containere et skib kan laste. Står for **T**wenty foot **E**quivalent **U**nit.

Lands- og kommuneplanlægning

I forbindelse med forarbejdet for nærværende rapport er de kommuneplaner og kommuneplanstillæg som forefindes i Direktoratet for Infrastruktur og Boligers planlægningsafdeling blevet gennemgået med henblik på at fremdrage koordineringer mellem kommuneplanerne og Niras havneudbygningsplan.

Alle kommuner har indleveret planer for kommunale områder og bygder. Beskrivelserne er for det meste holdt i overordnede generelle termer.

Langt de fleste planer indeholder redegørelser for hvilke erhvervstyper der forefindes på de enkelte lokaliteter herunder også havnefaciliteter.

Generelt – dog undtaget Aasiaat - indeholder planerne ingen nedskreven politik for udvikling af områderne herunder også havneområderne. Der kan således ikke drages sammenlignende konklusioner fra disse kommuneplaner til Niras havneudbygningsplan.

Ingen af Landsplanredegørelserne indeholder overordnede planer på havneområdet, hvorfor det ikke er muligt at holde Niras havneudbygningsplan op mod en vedtagen udbygningsplan.

Af disse årsager anbefales det, at man tilrettelægger igangsætningen af udbygningen af hele havneområdet således, at den kan indpasses i og afstemmes med en overordnet struktur- og erhvervspolitik.

Indtil den overordnede struktur og erhvervspolitik foreligger kan det kun anbefales at igangsætte umiddelbart samfundsøkonomisk rentable projekter.

Grundlæggende samfundsøkonomiske betragtninger

En investering skal kun foretages, hvis den er rentabel, dvs. giver overskud.

Offentlige investeringer er kendetegnet ved at ”overskuddet” er svært at måle, da det meste ”overskud” kommer i form af serviceforbedringer.

Når man samfundsøkonomisk skal vurdere en investering, vil den ”pris” man sætter på serviceforbedringerne oftest være bestemmende for om investeringen er rentabel eller ej.

På trods af at en investering ikke er samfundsøkonomisk rentabel, kan den alligevel blive foretaget af politiske hensyn.

Som anført tidligere anbefales det udelukkende at gennemføre de aktiviteter som er samfundsøkonomisk rentable indtil der foreligger en overordnet struktur- og erhvervspolitik som kan kædes sammen med havnebehovet i de enkelte lokaliteter.

Ved investeringer i nye eller ændrede havneanlæg er følgende parametre som minimum relevante:

- Anlægsinvesteringens størrelse og levetid
- Ændring i havneanlæggets drifts- og vedligeholdelsesomkostninger
- Ændringer i omkostninger ved gods- og passagertransport
- Serviceforbedringer ved gods- og passagertransport
- Ændringer i omkostninger for trawlere, kuttere og jollefiskere
- Vurdering af om der skabes ændrede erhvervsmuligheder

Herudover skal det naturligvis undersøges om der er, eller om der i løbet af planlægningshorisonten forventes at opstå, et behov for havneudvidelser. Det der i den forbindelse som minimum er relevant at undersøge er:

- Historiske godsmængder
- Befolkningsudviklingen
- Indhandlings- og liggeforhold for trawlere, kuttere og jollefiskere
- Erhvervsmæssige tiltag, der substantielt kan ændre på havnebehovet
- Sikkerhedsmæssige forhold
- Strukturen i godshåndteringen

I hovedtræk anbefaler Niras havneudbygningsplan investering i

- | | |
|--------------------------------------|--------------|
| • Udbygning af havnen i Narsaq | kr. 75 mio. |
| • Nybygning af atlantkaj i Uummannaq | kr. 48 mio. |
| • Udbygning af Sisimiut havn | kr. 70 mio. |
| • Bygning af ny containerhavn i Nuuk | kr. 240 mio. |
| • Turistbådsforbedringer i Ilulissat | kr. 10 mio. |
| • Containerbelægning i Tasiilaq | kr. 7 mio. |

- Etablering af betonramper i Qaanaaq og Ittoqqortoormiit kr. 10 mio.
- Diverse bygdeanlæg kr. 20 mio.

I alt **kr. 480 mio.**

Et hurtigt samfundsøkonomisk regnestykke over rentabiliten af de af Niras anbefalede investeringer på kr. 480. mio. kan opstilles således:

- | | |
|--|--------------------|
| • Mistede renteindtægter (5%) | ca. kr. 24.000.000 |
| • Afskriving på investeringen (2%) | ca. kr. 9.600.000 |
| • Øgede drifts- og vedligeholdelsesomkostninger (1,5%) | ca. kr. 7.200.000 |
| • I alt øgede udgifter og manglende indtægter | ca. kr. 40.800.000 |

For at investeringerne på 480 mio. kr. bliver rentable, skal der således ske årlige omkostningsreduktioner og serviceforbedringer for ca. kr. 40.800.000

Det er såvel Direktoratet for Infrastruktur og Boligers som Havnegruppens opfattelse, at de nuværende havne danner brugbare rammer for såvel gods- som skibspassagerbefordringen, hvorfor nyinvesteringer i havneanlæg kun bør foretages, hvor der er en direkte driftsmæssig besparelse eller en substantiel serviceforbedring.

Når kronen ruller

Der er valgt at gennemføre en ”kasseøkonomisk analyse” med udgangspunkt i det offentlige under et. Denne metode er valgt da den for beslutningstagerne, dvs. Landsstyret og Landstinget, er nem at overskue og forstå.

I en kasseøkonomisk analyse sammenlignes en investering med den bedste alternative anvendelse af investeringssummen. Såfremt investeringens værdi overstiger alternativinvesteringens værdi bør investeringen foretages, og modsvarende bør investeringen ikke foretages, såfremt investeringens værdi er mindre end alternativinvesteringens.

Som alternativinvestering skal vælges den økonomisk mest fordelagtige investering med en løbetid svarende til investeringens levetid. Det er her valgt at definere alternativafkastet til 5% årligt, da det vurderes at det reelle alternativ til investeringerne er anbringelse i værdipapirer.

For at kunne udføre samfundsøkonomiske beregninger er det nødvendigt at have kendskab til samfundets indkomstmultiplikatorer – eller populært sagt hvor mange gange kronen ruller. Eksemplet nedenunder illustrerer hvad en multiplikator er:

Tabel 1 Kronen ruller, Illustration af multiplikatoreffekt

<p>Hjemmestyret bygger en havn til 100 mio. kr. Samfundets indkomst er steget med 100 mio. kr.</p> <p>Entreprenøren importerer materialer for 30 mio. kr.; investerer i maskiner og materiel samt afholder driftsomkostninger for 15 mio. kr., betaler løn til medarbejderne for 40. mio. kr. samt har et overskud på 15. mio. kr. hvoraf de 5,25 mio. kr. skal betales i selskabsskat. Samfundets indkomst stiger med $(15+40+15-5,25) = 64,75$ mio. kr. idet de 30 mio. kr. er forsvundet ud af landet og hjemmestyret har opsuget de 5,25 mio. kr. i skat.</p> <p>Medarbejderne betaler skat for $(40*0,40) = 16$ mio. kr., køber mad og tøj mm for 16. mio. kr. samt betaler husleje i deres offentligt ejede bolig og sparer op for de sidste 8 mio. kr. Samfundets indkomst er steget med 16 mio. kr.</p> <p>Maskin- og materielvirksomhederne importerer køretøjer for 5 mio. kr. samt betaler indførselsafgifter til hjemmestyret for 5 mio. kr. Der udbetales lønninger for 1 mio. kr. og afholdes driftsomkostninger for 1. mio. Af overskuddet på de 3 mio. kr. betales 1,75 mio. kr. i skat. Samfundets indkomst er steget med $(1+1+3-1,75) = 2,25$ mio.</p> <p>Fødevarerbutikkerne og tøjbutikkerne importerer varer for 6 mio. kr. betaler løn til medarbejdere for 4 mio. kr. samt øvrige udgifter for 2 mio. Af overskuddet på de 3 mio. kr. betales 1,75 mio. kr. i skat. Samfundet indkomst er steget med $(4+2+3-1,75) = 7,25$ mio. kr.</p> <p>Etc. etc.</p>
--

Kronen ruller, der skabes aktivitet, der genereres lønninger, der købes varer, dem der sælger varer udbetaler lønninger, køber andre varer, dem der sælger andre varer udbetaler lønninger ...

Jo flere gange kronen ruller jo større velfærd skabes der i samfundet.

Som eksemplet ovenfor illustrerer taber kronen hastighed, hver gang der sker en import og hver gang det offentlige opsuger pengene via skatter og afgifter.

Den samlede samfundsindkomstforøgelse sat i forhold til det oprindelige beløb kaldes en multiplikator.

Der findes imidlertid ikke tilstrækkelige nationaløkonomiske data til at belyse disse, hvorfor det ud fra generelle samfundsøkonomiske betragtninger antages at bygge- og anlægsmultiplikatoren er på 2,0¹

¹ Grønland antages at være kendetegnet som en keynesiansk lille åben økonomi med en marginal forbrugskvote i størrelsesordenen 0,9 og en marginal importkvote på 0,456 (Grønlands Statistiks Input-Outputmodel fra 1992)

Offentlig kasseøkonomisk konsekvensberegning af investering i havneanlæg

Tabel 2 Engangsinvestering og årlig udgift for en havneinvestering på kr. 1,0 mio.

	Udgift	Forudsætning
Havneinvestering	1.000.000	
Lønninger	200.000	20%
Andre udgifter	650.000	Residual
Overskud	150.000	15%
Selskabsskat	52.500	35%
Afledte virkninger	1.000.000	Multiplikator = 2
Lønninger	250.000	25%
Andre udgifter	550.000	Residual
Overskud	200.000	20%
Selskabsskat	70.000	35%
Virkning på den samlede offentlige kasse		
Investering	1.000.000	
A-skat løn	-180.000	40%
Selskabsskat	-122.500	35%
I alt engangsudgift	697.500	
Afskrivning	20.000	2%
Drift- og vedligehold	15.000	1,5%
Alternativrente af engangsudgift	34.875	5%
I alt årlig udgift	69.875	

Som det fremgår af Tabel 2 vil de samlede offentlige kasser have en nettomerudgift på kr. 697.500, hver gang der foretages en investering på kr. 1,0 mio. i havneanlæg. De 302.500 kommer altså umiddelbart igen i form af personskat og selskabsskat.

Det fremgår ligeledes af Tabel 2, at investeringen for at være rentabel årligt skal have et afkast på mindst kr. 69.875,-

Andre samfundsøkonomiske betragtninger

Havneudvidelser og de deraf følgende ændringer i godsbesejlingen afstedkommer en del serviceændringer, hvoraf mange ikke er mulige at kvantificere. Det vil dog næsten altid kunne bestemmes om serviceændringen har en positiv eller negativ indvirkning på samfundsøkonomien.

Hurtigere gods til slutdestination

Hvis gods kommer frem hurtigere betyder det at varer med begrænset holdbarhed kan sælges i flere dage hvorfor det giver friskere varer og mindre kassation. Dette har primært betydning på kølevarer dvs. Frugt, Grønt, Kød og Mejeriprodukter.

Hurtigere gods giver også en lavere pengebinding.

Hurtigere gods vil have en positiv indvirkning på samfundsøkonomien.

Flere skibsanløb til slutdestination

Hvis der ankommer flere skibe betyder det at lagerbeholdningerne kan sættes ned, hvilket giver lavere pengebinding.

Endvidere betyder flere skibsanløb at man i en situation, hvor arbejdet er stoppet pga. mangel på materiale, mangel på materiel eller mangel på reservedele, kan komme hurtigere igang igen. Det skal hertil bemærkes at ikke alle ting kan flyves ind, hvorfor betragtningen er relevant.

Flere skibsanløb vil have en positiv indvirkning på samfundsøkonomien.

Færre ompakninger og omladninger af godset

Hver gang gods skal omlastes og ompakkes er der omkostninger forbundet hermed. Jo flere omlastning/ompakninger jo flere skader vil der uvægerligt komme på godset.

Da gods over atlanten transporteres i containere vil gods til en slutdestination som ikke er en containerhavn kræve ompakning.

Færre ompakninger og omladninger vil have en positiv indvirkning på samfundsøkonomien.

Mindre ventetid/liggetid

Et skib, hvad enten det er en trawler, en kutter eller et godstransportskib er en produktionsenhed med en substantiel pengebinding. Et sådant kapitalapparat skal udnyttes så godt som muligt for at det kan skabe så meget værdi til ejerne som muligt. Ligger en kutter stille i havnen, tjenes der ingen penge.

Relevant i fiskerisammenhæng er værdien af den mistede fangst som følge af liggetiden. Fiskeriet har normale liggedage som følge af reparationer og vedligeholdelse samt lodsning og lastning, disse skal ikke tages med i betragtning. Det der skal tages med i betragtning er ekstra liggedage som følge af manglende eller utilstrækkelige losse- og

lastningsfaciliteter i det omfang sådanne liggedage ikke kan benyttes til reparationer og vedligeholdelse og derved spare på de normale liggedage.

Relevant i godstransportsammenhæng er de omkostninger der er forbundet med at skibet ligger en ekstra dag, dvs. typisk lønninger og udgifter forbundet med at holde skibet i drift. Relevant kan også være den alternative indtjening man kunne have hvis skibet var beskæftiget med godstransport i stedet for blot at ligge. Der kan endelig være nogle stykvisse omkostninger hvis man som følge af antallet af liggedage og dermed manglende kapacitet bliver nødt til at indchartre yderligere kapacitet. Modsvarende kan en reduktion i antallet af liggedage give mulighed for at udchartre kapacitet.

Opgave- byrdefordelingen

Det er hjemmestyret, der opfører og ejer de ca. 260 anlæg spændende over kaj anlæg, anløbsbroer, læmoler, pontonanlæg, bøjer og fortøjningsanlæg, iswirer, fyrafmærkninger m.m.

Da det er hjemmestyret, der ejer anlæggene, er det også hjemmestyret, der har vedligeholdelsesforpligtelsen for disse, jf. landstingsforordning nr. 4 af 29. oktober 1999 om anlæg, vedligeholdelse og drift m.v. af Hjemmestyrets havneanlæg.

Ansvar for servicefaciliteterne på havnene såsom læskure, toiletter, informationsstandere etc. er den enkelte kommunes.

Tilsvarende er de trafikale problemstillinger en kommunal opgave som skal løses i samarbejde med havnemyndigheden.

Anlæg til jollefiskere og fritidsformål er ligeledes den enkelte kommunes ansvar.

Kraner på kaj anlæg tilhører virksomhederne, hvorfor vedligeholdelsen samt eventuel flytning er virksomhedernes ansvar.

I hovedtræk kan opgave-byrdefordelingen opsummeres til at være at Hjemmestyret skal sørge for at der er kaj anlæg så personer og gods kan komme sikkert i land, mens de øvrige forhold enten er kommunernes eller virksomhedernes ansvar. Drifts- og vedligeholdelsesforpligtelsen har man over for de anlæg man har anlægsforpligtelsen over for.

Mindre liggetid/ventetid vil have en positiv indvirkning på samfundsøkonomien.

Sikkerhed

Royal Arctic Line A/S anfører nedenstående betragtninger som havnegruppen er enige i og fremlægger uredigerede.

På alle havne er der i dag en uheldig sammenblanding af tung trafik, truckkørsel, privat bilkørsel og gående, hvilket udgør en sikkerhedsrisiko for den enkelte. Alle havne har historisk set været offentligt tilgængelige for alle, uden nævneværdig afspærring.

Dog vil de internationale antiterror-initiativer, der nu er vedtaget som en del af SOLAS-konventionen (Safety-Of-Life-At-Sea) sandsynligvis medføre at adskillige havnefaciliteter skal sikres ved indhegning og adgangskontrol, således at dette forhold bringes i orden.

De nye SOLAS regler (ISPS code) indebærer at havne, der indgår i international skibsfart, fra den 1. juli 2004 skal have etableret udvidede sikkerhedsforanstaltninger.

Der er ingen tvivl om at de nye krav vil berøre og omfatte de havne i Grønland, der modtager skibe i international fart. Havne, der efter 1. juli 2004 ikke lever op til de nye sikkerhedskrav får meget svært ved at deltage i internationale transportkæder med gods og passagerer. Eksempelvis vil USA kræve af alle skibe, at de 10 forgående udenlandske havne er certificerede. I modsat fald vil skibe fra ikke-certificerede havne blive ankret op uden for amerikansk havn i flere dage og grundigt undersøgt før havneanløb bliver tilladt.

For mindre havne, der kun sjældent modtager et skib i international fart vil der være mulighed for at etablere et ad-hoc beredskab, der skal kunne træde til i det omfang og i den tid det måtte være nødvendigt. Et ad-hoc beredskab vil kunne opnå international certificering og registrering igennem IMO på linie med et varigt beredskab. Havne, der kun indgår i kystsejlads vil ikke blive berørt.

Det er havnegruppens anbefaling at disse forhold skal indgå i de kommende prioriteringer på havneområdet.

Historiske godsmængder

Tabel 3 Modtagede godsmængder 2000-2002 (m3)

	2000	2001	2002	2001	2002
	Modtaget	Modtaget	Modtaget	INDEX 2000=100	
Nanortalik	14.707	14.541	12.583	98,9	85,6
Qaqortoq	44.489	40.638	36.379	91,3	81,8
Narsaq	18.120	17.362	18.584	95,8	102,6
Ivittut	1.711	1.473	1.683	86,1	98,3
Paamiut	20.122	22.662	20.502	112,6	101,9
Nuuk	318.713	314.980	389.136	98,8	122,1
Maniitsoq	36.449	40.006	40.157	109,8	110,2
Sisimiut	88.045	85.132	103.236	96,7	117,3
Kangaatsiaq	1.637	1.670	2.730	102,0	166,7
Aasiaat	66.956	62.707	61.584	93,7	92,0
Qasigiannuit	14.471	11.071	11.421	76,5	78,9
Ilulissat	41.617	37.067	44.417	89,1	106,7
Qeqertarsuaq	2.606	3.382	2.499	129,8	95,9
Uummannaq	12.920	15.197	13.355	117,6	103,4
Upernavik	20.064	17.848	15.266	89,0	76,1
Qaanaaq	1.960	2.670	1.368	136,2	69,8
Tasiilaq	15.028	14.474	17.510	96,3	116,5
Illoqqortoormiut	1.006	1.338	767	132,9	76,2
Andet	7.046	13.836	10.061	196,4	142,8
I alt	727.668	718.053	803.240	98,7	110,4

Kilde: Royal Arctic Line A/S samt Serrasoq ApS

Som det fremgår af Tabel 3, er der en del udsving fra år til år. Dette kan primært henføres til ændringer i bygge- og anlægsaktiviteterne i de enkelte byer. De eneste byer som over perioden har en absolut vækst over 5.000 m³ er Sisimiut (15.191 m³) og Nuuk (70.423 m³)

Tabel 4 Afsendte godsmængder 2000-2002 (m³)

	2000	2001	2002	2001	2002
	Afsendt	Afsendt	Afsendt	INDEX 2000=100	
Nanortalik	12.619	13.612	11.005	107,9	87,2
Qaqortoq	39.989	38.499	34.038	96,3	85,1
Narsaq	14.812	16.565	14.591	111,8	98,5
Ivittut	2.146	1.603	1.622	74,7	75,6
Paamiut	15.918	17.346	14.248	109,0	89,5
Nuuk	296.254	318.635	360.465	107,6	121,7
Maniitsoq	35.902	31.229	38.567	87,0	107,4
Sisimiut	79.606	63.317	77.656	79,5	97,6
Kangaatsiaq	2.890	3.039	4.447	105,2	153,9
Aasiaat	44.664	40.076	45.245	89,7	101,3
Qasigiannugit	12.215	8.551	9.144	70,0	74,9
Ilulissat	41.283	35.751	45.340	86,6	109,8
Qeqertarsuaq	7.831	6.970	7.509	89,0	95,9
Uummannaq	17.893	21.459	18.992	119,9	106,1
Upernavik	25.300	21.285	17.886	84,1	70,7
Qaanaaq	5.873	5.716	4.224	97,3	71,9
Tasiilaq	17.176	20.303	19.115	118,2	111,3
Illoqqortoormiut	3.305	4.649	1.934	140,7	58,5
Andet	9.408	11.221	7.686	119,3	81,7
I alt	685.084	679.824	733.714	99,2	107,1

Kilde: Royal Arctic Line A/S samt Serrasq ApS

Som det fremgår af Tabel 4, er det et broget billede der tegner sig med svingninger op og ned i de afsendte godsmængder. Det er interessant at se, at der kun er stigning i godsmængderne *fra* Nuuk, Maniitsoq, Kangaatsiaq, Aasiaat, Ilulissat, Uummannaq samt Tasiilaq.

Den eneste by som over perioden har en absolut vækst over 5.000 m³ er Nuuk (64.211 m³). Det er primært fiskeriets indhandlinger som har betydning for mængden af afsendt gods. Af samme grund vil tilstedeværelsen af indhandlingsskibe eller fjernelse af indhandlingsskibe få en stor betydning på såvel de modtagne som de afsendte godsmængder.

Tabel 5 Transitgodsmængder 2000-2002 (m³)

	2000	2001	2002	2001	2002
	Transit	Transit	Transit	INDEX 2000=100	
Nanortalik	240	90	4	37,5	1,9
Qaqortoq	12.104	10.618	10.317	87,7	85,2
Narsaq	405	1.230	2.258	303,6	557,3
Ivittut	0	0	1		
Paamiut	0	40	1		
Nuuk	102.299	108.714	130.076	106,3	127,2
Maniitsoq	2.193	1.897	1.533	86,5	69,9
Sisimiut	41.018	34.504	20.534	84,1	50,1
Kangaatsiaq	0	0	11		
Aasiaat	45.918	38.059	48.298	82,9	105,2
Qasigiannuguit	727	12	8	1,7	1,1
Ilulissat	513	134	55	26,1	10,8
Qeqertarsuaq	6	5	3	84,5	43,2
Uummannaq	507	210	204	41,5	40,3
Upernavik	404	646	92	159,9	22,8
Qaanaaq	7	1	2	15,9	28,0
Tasiilaq	1.066	1.568	2.850	147,1	267,4
Illoqqortoormiut	2	0	0	0,0	0,0
Andet	0	0	0		
I alt	207.411	197.728	216.247	95,3	104,3

Kilde: Royal Arctic Line A/S samt Serrasoq ApS

Transitgods er gods som losses i en havn for at blive lastet på et andet skib. Transitgodsmængderne indgår ikke i godsmængderne i de 2 forrige tabeller.

Ud fra Aasiaat forsynes Uummannaq.

Ud fra Sisimiut forsynes Upernavik.

Ud fra Nuuk forsynes Sydgrønland samt Maniitsoq, Qasigiannuguit og Ilulissat.

Gods til og fra byderne vil også typisk være transitgods.

Det store fald i transitgodsmængden i Sisimiut skyldes at forsyningen af Uummannaq blev flyttet til Aasiaat.

Den eneste by som over perioden har en absolut vækst over 5.000 m³ er Nuuk (27.777 m³).

Såfremt godstransporten til Uummannaq bliver containeriseret vil det medføre et fald i mængden af transitgods i såvel Sisimiut som Aasiaat.

Tabel 6 Samlede godsmængder 2000-2002 (m³)

	2000	2001	2002	2001	2002
	I alt	I alt	I alt	INDEX 2000=100	
Nanortalik	27.567	28.243	23.593	102,5	85,6
Qaqortoq	96.582	89.755	80.734	92,9	83,6
Narsaq	33.337	35.157	35.433	105,5	106,3
Ivittut	3.858	3.076	3.305	79,7	85,7
Paamiut	36.040	40.047	34.751	111,1	96,4
Nuuk	717.266	742.329	879.677	103,5	122,6
Maniitsoq	74.544	73.132	80.257	98,1	107,7
Sisimiut	208.669	182.953	201.427	87,7	96,5
Kangaatsiaq	4.527	4.709	7.188	104,0	158,8
Aasiaat	157.538	140.842	155.127	89,4	98,5
Qasigiannguit	27.413	19.634	20.573	71,6	75,0
Ilulissat	83.414	72.952	89.813	87,5	107,7
Qeqertarsuaq	10.443	10.357	10.011	99,2	95,9
Uummannaq	31.321	36.866	32.551	117,7	103,9
Upernavik	45.768	39.779	33.244	86,9	72,6
Qaanaaq	7.840	8.387	5.594	107,0	71,4
Tasiilaq	33.270	36.345	39.475	109,2	118,7
Illoqqortoormiut	4.313	5.987	2.702	138,8	62,6
Andet	16.454	25.057	17.746	152,3	107,9
I alt	1.620.163	1.595.606	1.753.201	98,5	108,2

Kilde: Royal Arctic Line A/S samt Serrasoq ApS

Af Tabel 6 fremgår de samlede godsmængder i de enkelte kommuner samt en indeksering heraf. I bilag 2 er angivet godsmængderne for hvert af årene 2000-2002 for de enkelte kommuner fordelt på by og bygd samt hvorvidt det er afsendt, modtaget eller transitgods.

De eneste byer som over perioden har en absolut vækst over 5.000 m³ er Nuuk (162.411 m³ = ca. 7.061 20-fods containere), og Maniitsoq (5.713 m³ = ca. 286 20-fods containere) og Ilulissat (6.399 m³ = ca. 278 20-fods containere).

For at skabe et bedre overblik over godsets regionsvise fordeling er tallene fra Tabel 6/Tabel 3 samlet her nedenunder.

Tabel 7 Regionsvis² opgørelse af godsmængderne 2000-2002 (m3)

	2000	2001	2002	2001	2002
	I alt	I alt	I alt	INDEX 2000=100	
Sydgrønland	197.383	196.278	177.816	99,4	90,1
Nuuk	717.266	742.329	879.677	103,5	122,6
Øvrige Midtgrønland	283.213	256.085	281.684	90,4	99,5
Diskobugtområdet	283.335	248.494	282.712	87,7	99,8
Nordgrønland	84.929	85.031	71.389	100,1	84,1
Østgrønland	37.583	42.332	42.177	112,6	112,2
Andet	16.454	25.057	17.746	152,3	107,9
I alt	1.620.163	1.595.606	1.753.201	98,5	108,2

Kilde: Royal Arctic Line A/S samt Serrasøq ApS

Af Tabel 7 fremgår at Nuuk og Østgrønland vokser, mens de andre regioner falder. Der er således intet belæg ud fra godsmængderne for at anlægge atlanthavne i Sydgrønland.

² Sydgrønland = Nanortalik, Qaqortoq, Narsaq, Ivittut og Paamiut. Øvrige Midtgrønland = Sisimiut og Maniitsoq. Diskobugt = Kangaatsiaq, Aasiaat, Qasigianniguit, Ilulissat og Qeqertarsuaq. Nordgrønland = Uummannaq, Upernavik og Qaanaaq. Østgrønland: Ammassalik og Illoqqortoormiut. Andet = Pituffik, Daneborg, Danmarkshavn, Mestersvig, Nerlerit Inaat og Thule Air Base.

Befolkningsudviklingen

Tabel 8 Befolkningen i de enkelte kommuner 1992-2002

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Stigning 92->02	Stigning 97->02
Nanortalik	2.681	2.693	2.679	2.660	2.605	2.590	2.550	2.577	2.555	2.524	2.516	-165	-74
Qaqortoq	3.570	3.512	3.568	3.577	3.550	3.475	3.487	3.481	3.416	3.403	3.365	-205	-110
Narsaq	2.086	2.107	2.081	2.138	2.077	2.081	2.088	2.087	2.082	2.072	2.051	-35	-30
Ivittuut	194	216	215	222	184	187	170	171	164	156	153	-41	-34
Paamiut	2.440	2.462	2.408	2.325	2.320	2.222	2.180	2.110	2.085	2.079	2.014	-426	-208
Nuuk	12.751	12.653	12.935	13.148	13.286	13.300	13.427	13.566	13.838	14.042	14.272	1.521	972
Maniitsoq	3.985	3.939	3.949	3.892	3.866	3.885	3.872	3.791	3.725	3.745	3.703	-282	-182
Sisimiut	5.222	5.108	5.089	5.228	5.365	5.364	5.445	5.385	5.371	5.894	5.960	738	596
Kangaatsiaq	1.443	1.490	1.520	1.522	1.518	1.565	1.502	1.495	1.495	1.501	1.505	62	-60
Aasiaat	3.519	3.521	3.469	3.418	3.306	3.360	3.398	3.460	3.446	3.453	3.404	-115	44
Qasiqiannguit	1.681	1.653	1.646	1.627	1.620	1.600	1.534	1.569	1.516	1.501	1.462	-219	-138
Ilulissat	4.571	4.487	4.492	4.497	4.548	4.634	4.625	4.629	4.663	4.608	4.781	210	147
Qeqertarsuaq	1.185	1.188	1.191	1.177	1.162	1.149	1.123	1.056	1.050	1.057	1.067	-118	-82
Uummannaq	2.594	2.605	2.624	2.666	2.708	2.760	2.774	2.785	2.761	2.730	2.738	144	-22
Upernavik	2.513	2.593	2.660	2.727	2.794	2.811	2.872	2.883	2.902	2.868	2.903	390	92
Qaanaaq	833	868	876	881	879	870	875	857	864	875	854	21	-16
Ammassalik	2.920	2.931	2.924	2.969	2.966	2.943	2.936	2.913	2.911	2.927	2.979	59	36
Illoqqortoormiut	538	527	524	519	506	522	563	558	551	548	549	11	27
Andet	659	564	569	539	603	653	655	714	729	262	266	-393	-387
												0	0
I alt	55.385	55.117	55.419	55.732	55.863	55.971	56.076	56.087	56.124	56.245	56.542	1.157	571

Kilde: Grønlands Statistik samt Serrasoq ApS

Som det fremgår af Tabel 8 har ingen byer i Sydgrønland haft befolkningstilvækst hverken set over de sidste 10 år eller set over de sidste 5 år. Nuuk har en befolkningstilvækst der overstiger den totale befolkningsstigning i Grønland. For Sisimiuts vedkommende skyldes tilvæksten primært at Kangerlussuaq fra og med år 2001 indgår i befolkningstallet. Fjernes denne effekt har Sisimiut stort set ingen befolkningstilvækst haft de seneste 5 år. Ilulissat har en stabil befolkningstilvækst. Den kraftige befolkningstilvækst i Upernavik fra 92 til 97 er fladet ud i de sidste 5 år. Uummannaqs befolkningstilvækst fra 92-97 er helt ophørt og der er nu tale om en befolkningsnedgang fra 1997-2002. Ammassalik og Illoqqortoormiut har haft et meget svingende befolkningstal, men set over perioden er der tale om en lille vækst.

Baseret på Grønlands Statistiks befolkningsprognose er der opstillet 3 scenarier for hvorledes befolkningsudviklingen i de enkelte kommuner kunne tænkes at være.

- Scenarium 1: De enkelte kommuners relative andel af befolkningen er som i 2002.
- Scenarium 2: Nuuks, Sisimiuts og Ilulissats relative befolkningsandel stiger med 0,2% om året. Afvandringen sker jævnt fra de øvrige byer.
- Scenarium 3: Sisimiut og Ilulissats relative befolkningsandel stiger med 0,2% om året. Nuuks relative befolkningsandel stiger med 0,5% om året. Afvandringen sker jævnt fra de øvrige byer.

Tabel 9 Scenarium 1, Samme relative befolkningsandel som i 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nanortalik	2.516	2.519	2.520	2.521	2.521	2.521	2.519	2.517	2.516	2.514	2.513
Qaqortoq	3.365	3.369	3.371	3.372	3.372	3.371	3.369	3.367	3.365	3.363	3.360
Narsaq	2.051	2.053	2.055	2.055	2.055	2.055	2.054	2.052	2.051	2.050	2.048
Ivittut	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153
Paamiut	2.014	2.016	2.017	2.018	2.018	2.018	2.017	2.015	2.014	2.013	2.011
Nuuk	14.272	14.287	14.297	14.302	14.302	14.298	14.291	14.279	14.273	14.262	14.253
Maniitsoq	3.703	3.707	3.709	3.711	3.711	3.710	3.708	3.705	3.703	3.700	3.698
Sisimiut	5.960	5.966	5.970	5.972	5.972	5.971	5.968	5.963	5.960	5.956	5.952
Kangaatsiaq	1.505	1.507	1.508	1.508	1.508	1.508	1.507	1.506	1.505	1.504	1.503
Aasiaat	3.404	3.408	3.410	3.411	3.411	3.410	3.408	3.406	3.404	3.402	3.399
Qasigiannuit	1.462	1.464	1.465	1.465	1.465	1.465	1.464	1.463	1.462	1.461	1.460
Ilulissat	4.781	4.786	4.789	4.791	4.791	4.790	4.787	4.783	4.781	4.778	4.774
Qeqertarsuaq	1.067	1.068	1.069	1.069	1.069	1.069	1.068	1.068	1.067	1.066	1.066
Uummannaq	2.738	2.741	2.743	2.744	2.744	2.743	2.742	2.739	2.738	2.736	2.734
Upernavik	2.903	2.906	2.908	2.909	2.909	2.908	2.907	2.904	2.903	2.901	2.899
Avanersuaq	854	855	855	856	856	856	855	854	854	853	853
Ammassalik	2.979	2.982	2.984	2.985	2.985	2.984	2.983	2.980	2.979	2.977	2.975
Illoqqortoormiut	549	550	550	550	550	550	550	549	549	549	548
Udenfor	266	266	266	267	267	266	266	266	266	266	266
I alt	56.542	56.603	56.640	56.659	56.660	56.646	56.616	56.570	56.545	56.503	56.465

Kilde: Grønlands Statistik samt Serrasoq ApS

I Scenarium 1 sker der stort set ingen ændringer i forhold til den nuværende situation.

Tabel 10 Scenarium 2, Nuuk, Illulisat og Sisimiut vokser med 0,2% om året

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nanortalik	2.516	2.492	2.466	2.440	2.413	2.385	2.357	2.328	2.300	2.271	2.242
Qaqortoq	3.365	3.332	3.298	3.263	3.227	3.190	3.152	3.113	3.076	3.037	2.999
Narsaq	2.051	2.031	2.010	1.989	1.967	1.944	1.921	1.897	1.875	1.851	1.828
Ivittut	153	152	150	148	147	145	143	142	140	138	136
Paamiut	2.014	1.994	1.974	1.953	1.931	1.909	1.886	1.863	1.841	1.818	1.795
Nuuk	14.272	14.401	14.523	14.641	14.755	14.865	14.970	15.071	15.177	15.279	15.382
Maniitsoq	3.703	3.667	3.630	3.591	3.551	3.510	3.468	3.426	3.384	3.342	3.300
Sisimiut	5.960	6.080	6.197	6.312	6.426	6.537	6.647	6.755	6.865	6.973	7.081
Kangaatsiaq	1.505	1.490	1.475	1.459	1.443	1.427	1.410	1.392	1.376	1.358	1.341
Aasiaat	3.404	3.371	3.337	3.301	3.264	3.227	3.188	3.149	3.111	3.072	3.034
Qasigiannuit	1.462	1.448	1.433	1.418	1.402	1.386	1.369	1.353	1.336	1.320	1.303
Ilulissat	4.781	4.899	5.016	5.131	5.244	5.356	5.467	5.575	5.686	5.795	5.904
Qeqertarsuaq	1.067	1.057	1.046	1.035	1.023	1.011	999	987	975	963	951
Uummannaq	2.738	2.711	2.684	2.655	2.626	2.595	2.565	2.533	2.502	2.471	2.440
Upernavik	2.903	2.875	2.845	2.815	2.784	2.752	2.719	2.686	2.653	2.620	2.587
Avanersuaq	854	846	837	828	819	810	800	790	781	771	761
Ammassalik	2.979	2.950	2.920	2.889	2.857	2.824	2.790	2.756	2.723	2.689	2.655
Illoqqortoormiut	549	544	538	532	526	520	514	508	502	495	489
Udenfor	266	263	261	258	255	252	249	246	243	240	237
I alt	56.542	56.603	56.640	56.659	56.660	56.646	56.616	56.570	56.545	56.503	56.465

Kilde: Grønlands Statistik samt Serrasoq ApS

I scenarium 2 begynder de store byer at trække fra de øvrige. Der er i vid udstrækning tale om en videreførelse af de tendenser vi har set de seneste 10 år.

Tabel 11 Scenarium 3, Ilulissat og Sisimiut stiger med 0,2% årligt Nuuk med 0,5% årligt

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nanortalik	2.516	2.478	2.439	2.399	2.358	2.317	2.275	2.233	2.191	2.149	1.958
Qaqortoq	3.365	3.314	3.262	3.209	3.154	3.099	3.043	2.986	2.931	2.874	2.618
Narsaq	2.051	2.020	1.988	1.956	1.923	1.889	1.855	1.820	1.786	1.752	1.596
Ivittut	153	151	148	146	143	141	138	136	133	131	119
Paamiut	2.014	1.984	1.952	1.920	1.888	1.855	1.821	1.787	1.754	1.720	1.567
Nuuk	14.272	14.570	14.863	15.151	15.435	15.714	15.989	16.259	16.535	16.805	17.076
Maniitsoq	3.703	3.647	3.590	3.531	3.471	3.410	3.349	3.286	3.225	3.163	2.881
Sisimiut	5.960	6.080	6.197	6.312	6.426	6.537	6.647	6.755	6.865	6.973	7.081
Kangaatsiaq	1.505	1.482	1.459	1.435	1.411	1.386	1.361	1.336	1.311	1.285	1.171
Aasiaat	3.404	3.353	3.300	3.246	3.191	3.135	3.078	3.021	2.965	2.908	2.649
Qasigiannuit	1.462	1.440	1.417	1.394	1.370	1.346	1.322	1.297	1.273	1.249	1.138
Ilulissat	4.781	4.899	5.016	5.131	5.244	5.356	5.467	5.575	5.686	5.795	5.904
Qeqertarsuaq	1.067	1.051	1.034	1.017	1.000	983	965	947	929	911	830
Uummannaq	2.738	2.697	2.654	2.611	2.567	2.522	2.476	2.430	2.385	2.339	2.130
Upernavik	2.903	2.859	2.814	2.768	2.721	2.674	2.625	2.576	2.528	2.480	2.259
Avanersuaq	854	841	828	814	801	787	772	758	744	729	665
Ammassalik	2.979	2.934	2.888	2.841	2.792	2.744	2.694	2.644	2.594	2.545	2.318
Illoqqortoormiut	549	541	532	523	515	506	496	487	478	469	427
Udenfor	266	262	258	254	249	245	241	236	232	227	207
I alt	56.542	56.603	56.640	56.659	56.660	56.646	56.616	56.570	56.545	56.503	54.594

Kilde: Grønlands Statistik samt Serrasoq ApS

Scenarium 3 er det scenarium som havnegruppen finder mest realistisk. Nuuk, Ilulissat og Sisimiut trækker flere og flere mennesker til sig. Ifølge scenarium 3 bor således 55% af befolkningen i disse 3 byer i år 2012 mod 44% i øjeblikket.

Konklusion Befolkning

Såfremt godsmængden kun varerede med befolkningen er der ikke behov for anlæggelse eller ændring af eksisterende havne bortset fra Nuuk, samt eventuelt Sisimiut og Ilulissat.

Erhvervsstrukturen og -udviklingen

Forskellige erhverv har forskellige krav til en havns indretning. Der er derfor vigtigt at kende omfanget af de forskellige erhvervs aktiviteter i den enkelte by.

De påkrævede indhandlingsfaciliteter varierer med om der er tale om jollefiskere, kuttere eller havgående trawlere.

Turismen har dels behov for faciliteter til tusejldsoperatører, og dels behov for landgangsfaciliteter for krydstogtskibe o. lign.

Bygge- og anlægssektoren har behov for godshåndtering af såvel almindeligt gods, langt gods og til tider farligt gods. Jo mere byggeri, jo større godsmængder.

Detailsektoren har behov for godshåndtering af såvel almindeligt som temperaturreguleret gods.

Fiskefabrikkerne har behov for hurtig og nem adgang til frysecontainere.

Jo mere erhverv, jo mere gods.

Endelig kan der være landsplanmæssige forhold, som tilsiger, at havnen af disse årsager skal udvides.

Nedenfor gennemgås udvalgte erhvervs ønsker til havneudvidelser.

Turisme

Turismen genererer i sig selv ikke et behov for nye havne, men stiller krav til indretningen af den enkelte havn.

Det er vigtigt, at der er nem adgang til landsætning og ombordstigning til såvel zodiacs/feederbåde som turbåde. Dette kunne være en tidevandstrappe en pontonbro eller lignende som holdes fri for anden trafik.

Havne, hvor krydstogtskibe lægger til kaj skal have passagerdelen adskilt fra de øvrige aktiviteter på havnen, for at mindske risikoen for ulykker.

Der er behov for at etablere servicefaciliteter på havnene for at imødegå turisternes behov. Dette er som minimum:

- Planche med bykort, vigtige oplysninger samt telefonnumre
- Toiletfaciliteter (skal fremstå hygiejniske og rene) kan eventuelt være mobile

- Mulighed for telefonering mod betaling med kreditkort eller andet
- Gratis taxatilkaldetelefon
- Postkasse
- Læskure
- Tydeligt markerede redningskranse

I byer hvor der er busser bør der være en tydeligt afmærket busholdeplads væk fra havnens øvrige aktiviteter.

Greenland Tourism A/S – Grønlands Turistråd har opstillet følgende rangering af de turistrelaterede havneudvidelsesbehov:

Prioritet 1

- Nanortalik, Qaqortoq, Narsaq, Narsarsuaq, Nuuk, Kangerlussuaq, Sisimiut, Ilulissat, Uummannaq og Qeqertarsuaq

Prioritet 2

- Maniitsoq, Aasiaat, Upernavik, Qaanaaq, Ammassalik samt bygder, der ligger langs kysten

Prioritet 3:

- Paamiut og Qasigiannugit samt bygder der ikke ligger langs kysten.

Konklusion Turisme

Havnegruppen finder at sikkerhedsproblemerne med en ureguleret blanding af krydstogtpassagerer og svær godstrafik er alvorlig, hvorfor der lokalt bør arbejdes med at finde passende skiltning, godsfrie korridorer eller lignende.

Havnegruppen finder ikke, at problemerne nødvendiggør egentlige nyanlæg af havne eller ændrede fysiske indretninger af eksisterende havne.

Med henblik på en løsning af de øvrige turistrelaterede problemstillinger, finder havnegruppen, at der bør udarbejdes et konkret pilotprojekt omkring, hvorfor det anbefales, at der optages en projekteringsbevilling til dette arbejde, med henblik på igangsætning af arbejderne i 2004. Opmærksomheden henledes høfligst på afsnittet omkring opgave- byrdefordelingen.

Ilulissat kunne med fordel være det sted, hvor pilotprojektet gennemføres.

Fiskeri

Baseret på oplysninger fra Royal Greenland A/S, NUKA A/S, APK og KNAPK samt de oplysninger, der findes i Niras havneudbygningsplan, er der for nuværende udelukkende væsentlige fiskerimæssige problemstillinger i Sisimiut og i Nuuk.

I det omfang der sker væsentlige ændringer i fangsterne af kommercielle arter, kan der opstå et behov for ændringer af havne af fiskerimæssige hensyn. Disse ændringer kan ske meget hurtigt, hvorfor det ofte ikke er muligt at forudse og planlægge ændrede havneanlæg.

Relevant for en samfundsøkonomisk betragtning er antallet af spildtimer = manglende fisketimer som følge af havnenes begrænsning.

Et optimalt fiskeri for en trawler eller kutter er at skibet tager ud, fylder lasten op, sejler tilbage, bliver losset, skifter besætning, tager nye forsyninger ombord og tager ud igen. Herved udnyttes kapitalapparatet mest muligt, og der kan fiskes næsten kontinuerligt. Er der ikke plads til at losse, ligger skibet stille, og der tjenes ingen penge.

Som situationen er i Nuuk, kan der i øjeblikket vælges mellem to onder. Enten tager man ind, når lasten er fyldt op, og afventer at det bliver ens tur til blive losset, eller man får en losningstid måneder i forvejen, og tager så ind og lossere, selvom lasten ikke er fyldt op.

Oplysninger fra APK, som havnegruppen har efterberegnet, viser, at et liggedøgn for en søkogende rejetrawler koster samfundet ca. kr. 200.000 i mistet fangstværdis.

På baggrund af oplysninger fra KNAPK og Fiskeridirektoratet estimeres et liggedøgn at koste ca. kr. 45.500 i mistet fangstværdis for en ståltrawler i det kystnære fiskeri, ca. kr. 6.000 i mistet fangstværdis for en hellefiskefisker og ca. kr. 7.000 i mistet fangstværdis for et krabbefartøj.

Da hellefiskefiskere typisk er sig selv og derfor ikke udskifter besætning, men tager hjem og holder fyraften når indhandlingen er overstået, er liggedøgnsbetragtningen kun delvis relevant for disse.

Konklusion Fiskeri

Der er behov for at ændre på ligge- og losningsforholdene i Sisimiut, og på losningsforholdene i Nuuk.

I takt med at nye arter bliver kommercielle, og fangsten af nuværende kommercielle arter stiger, kan der opstå behov for ændringer af eksisterende havneforhold.

Sparede liggeomkostninger for trawlere og kuttere bidrager markant til at gøre investeringerne samfundsøkonomisk rentable.

Andre erhverv

Havnebehovet set fra de landbaserede erhvervs side varierer primært med befolkningsudviklingen og med bygge- og anlægsaktiviteten. Befolkningsudviklingen fremgår af tidligere afsnit.

På baggrund af fragtrelaterede byggesagsopstillinger har Rambøll Nuuk A/S og Serrasog ApS estimeret, at en anlægsaktivitet på kr. 1,0 mio genererer en øget fragtmængde på ca. 80 m³.

Specielle erhverv fx. råstofudvinding og større fremstillingsvirksomhed kan forudsætte, at der etableres eller ændres ved havnefaciliteterne. Havnegruppen har ikke kunnet vurdere, hvorvidt der inden for en kortere årrække vil opstå et sådant behov, men er grundlæggende af den opfattelse, at det som udgangspunkt ikke er en problemstilling for det offentlige. Havnegruppen finder at sådanne direkte virksomhedsrelaterede udvidelsesbehov bør være en del af virksomhedens etableringsomkostning omend der dog kan være samfundsøkonomiske betragtninger som gør, at det kan betale sig for det offentlige at etablere sådanne havnefaciliteter, men det kommer an på en konkret vurdering.

Konklusion Andre Erhverv

Det ligger uden for havnegruppens kompetence at gætte på et eller flere fremtidsscenarioer omkring olieudvinding, zinkraffinaderier og andre lignene erhvervsprojekter.

I det omfang sådanne projekter skal vurderes, skal ændringer af de nuværende havneforhold medtages i vurderingen af projektets rentabilitet.

Ændrede havnebehov som følge af offentlige investeringer

Større offentlige investeringer kan ændre havnebehovet så det bliver nødvendigt at foretage udvidelser før det ellers var planlagt.

Af nuværende større potentielle offentlige anlægsinvesteringer som *kan* give anledning til havneændringer kan nævnes en eventuel vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

En vej vil give mulighed for at forsyne Kangerlussuaq fra Sisimiut løbende frem for nu hvor man opbygger meget store lagre i Kangerlussuaq, da man kun har 2 forsynings-skibs-anløb årligt.

Havnegruppen er umiddelbart af den opfattelse at den skitserede havneløsning i Sisimiut kan klare den nuværende godsmængde til såvel Sisimiut som Kangerlussuaq.

Godshåndteringsstrukturen

Godshåndteringen er primært afhængig af, hvordan havnene er dimensioneret, og hvilke skibe man råder over. I Tabel 12 er vist, hvilke skibe Royal Arctic Line A/S råder over, og hvad de primært benyttes til i øjeblikket.

Tabel 12 RAL's nuværende skibsflåde

Navn	Type	Længde	Lasteevne	Nuværende anvendelse
NAJA ARCTICA	Containerskib, bygget 1995	133 meter lang	Laster 782 containere (TEU)	Sejler i fast rutefart mellem Aalborg, Nuuk, Sisimiut og Aasiaat
NUKA ARCTICA	Containerskib, bygget 1995	133 meter lang	Laster 782 containere (TEU)	Sejler i fast rutefart mellem Aalborg, Nuuk, Sisimiut og Aasiaat
ARINA ARCTICA	Containerskib, bygget 1984	110 meter lang	Laster 283 containere (TEU)	Feederskib Nanortalik-Sisimiut, Atlantskib med direkte forbindelse til byerne i Sydgrønland samt besejling af Østgrønland
IRENA ARCTICA	Containerskib, bygget 1995	109 meter lang	Laster 378 containere (TEU)	Feederskib Nanortalik-Sisimiut, Atlantskib med direkte forbindelse til byerne i Sydgrønland samt besejling af Østgrønland
KISTA ARCTICA	Stykgodsskib, bygget 1973	94 meter lang	Laster ca. 4500 kbm stykgods	Grønlands østkyst fra Danmarkshavn til Tasiilaq. Desuden anvendes skibet i forbindelse med årets første anløb af havnene i Diskobugten samt Uummannaq og Upernavik.
M/S ANDERS OLSEN	Distriktfartøj bygget i 1976.		Har 160 kbm. lasteplads samt kan medtage 12 passagerer.	Bygdesejlad i Midtgrønland. Er sat til salg.
ANGAJU ITTUK	Distriktfartøj bygget i 1984		Har 286 kbm lasterum og 71 kbm fryserum. Skibet kan have 12 passagerer ombord.	Bygdesejlad i Midtgrønland samt i Upernavik
ANGUTEQ ITTUK	Distriktfartøj bygget i 1983		har 320 kbm. lasteplads og 71 kbm fryserum Skibet kan ikke medtage passagerer	Bygdesejlad i Sydgrønland
AQQALU KITTUK	Distriktfartøj bygget i 1983 har		286 kbm lasterum og 71 kbm fryserum. Skibet kan have 12 passagerer ombord.	Bygdesejlad i Diskobugten
JOHANNA KRISTINA	Distriktsfartøj bygget i 1960		med et 220 kbm. lastrum. Skibet kan medtage 12 passagerer.	Bygdesejlad Ammassalik
PAJUT- TAAT	Lastskib bygget i 1979.		Skibet har 1.349 kbm lasterum og 396 kbm fryserum	Feederskib Aasiaat, Uummannaq med bygder
GREEN IGLOO			1600 kbm	Indchartret feederskib Sisimiut, Aasiaat, Upernavik med bygder samt Qaanaaq med bygder

Kilde: Royal Arctic Line A/S

I øjeblikket kan havnen i Uummannaq ikke håndtere containerskibe, hvorfor godset til Uummannaq fragtes i et skib, der kun kan håndtere stykgods. Billedlig talt sejler dette skib side om side med det skib, der sejler gods til Upernavik og Qaanaaq. Ved at bygge en containerhavn i Uummannaq kan alt gods til Uummannaq, Upernavik og Qaanaaq containeriseres, hvorved der spares handlings- og ompakningsomkostninger idet Upernavik allerede kan håndtere containerskibe.

Godset til Uummannaq kommer i øjeblikket i containere over atlanten, men skal ompakkes for at kunne komme til slutdestinationen. Der hvor ompakningen sker (Sisimiut eller Aasiaat), kræves der plads, som kan være udslagsgivende for dimensioneringen af havnearealet.

Royal Arctic Line A/S har oplyst at de står over for udskiftningen af 2 skibe og overvejer i den forbindelse forskellige løsninger på godshånderingen. Disse er naturligvis forbundet med anlæggelsen eller ændringen af havnene.

Royal Arctic Line A/S og Niras Havneudbygningsplan foreslår, at der etableres en atlant-havn i Narsaq, og at der nybygges en containerhavn i Nuuk. Tanken var angiveligt, at atlantskibene skulle gå ind til Narsaq, sætte alt godset til Sydgrønland af og herefter sejle videre til Nuuk, Sisimiut og Aasiaat, hvorefter skibet skulle returnere til Aalborg eventuelt via Nuuk.

Havnegruppen skal ikke udråbe sig til eksperter i skibslogistik, men blot anføre, at der som tidligere påvist, hverken er befolkningsmæssig indikation eller godsmængdemæssig indikation for, at der er behov for en atlanthavn i Sydgrønland. Endvidere vil den skitserede sejlplan medføre, at Sydgrønland modtager gods mellem 0-7 dage hurtigere end nu mens gods til andre destinationer på vestkysten vil modtage gods 1-2 dage langsommere end nu. Da godsmængderne i Sydgrønland som vist i Tabel 7 udgør 10,5% af den samlede vestkystgodsmængde giver denne besejlingsstruktur en samfundsmæssig markant forringelse. Den samlede forringelse bliver gennemsnitligt $(+7 \cdot 0,105 - 1,5 \cdot 0,895 = -0,6075)$ 0,6075 dages forsinkelse af godset til hele Vestgrønland i forhold til det nuværende besejlingsmønster.

Da der, uanset om der bygges en atlanthavn i Sydgrønland eller ej, skal foretages en ændring af havneforholdene i Nuuk, forekommer det havnegruppen mere logisk at atlantskibene sejler Aalborg-Nuuk-Aalborg. Der vil så kunne være atlantskib i Nuuk hver 7. dag. De kommende 2 nye skibe kunne så benyttes som feederskibe – et nordgående og et sydgående. Ved at vælge denne løsning, opnås en forbedring af gods besejlingen af Nuuk (52 % af vestkystgodsmængderne), dels i form af hyppigere anløb (5 ekstra atlantskibe om året), og dels i form af hurtigere sejltid for de skibe der pt. går ind i Sydgrønland før der sejler til Nuuk. Dele af Sydgrønland vil opleve en forringelse af gods besejlingen med 0-7 dage, mens andre vil opleve en forbedring. Det øvrige Midtgrønland og Nordgrønland vil stort set være upåvirket af en sådan ændring men det afhænger af den nærmere logistik. Herudover ”spares” udgiften til atlant-havnen i Sydgrønland.

For at løfte en sådan 7-dages frekvens kræves der mere kapacitet på den nordgående feedertrafik end den nuværende.

En bevarelse af den nuværende besejlingsstruktur er også en mulighed og ej heller denne struktur giver anledning til bygning af en atlanthavn i Sydgrønland.

Gennemgang af de enkelte havne i byer

NANORTALIK:

Nanortalik har fremsendt planer for havneudvidelse. Der anføres heri at udvidelse af havnen kan forekomme nødvendig, når og hvis guldminen evt. kommer igang med produktion.

Det er gruppens indstilling, at der ikke investeres i havneanlæg i Nanortalik, idet de nuværende faciliteter ses som tilstrækkelige til de for byen påkrævede funktioner som forsyning, fiskeri og passagertrafik.

Nalunaq I/S, der driver guldminen, etablerer selv passende havneforhold i nærheden af minen.

QAQORTOQ:

Qaqortoq Kommune har i 2002/2003 udarbejdet forslag til havneplan, - blot er den ikke offentliggjort og indarbejdet i Kommuneplanen endnu.

Planerne omfatter flere forhold, som har direkte tilknytning til fiskeri og erhverv rettet mod turisme mv. samt etablering af anlæg rettet mod marinaen som benyttes af private. Der er i denne redegørelse kun taget stilling til containerhavnsplanerne.

Anlægsudgifterne anført for udvidelse af atlantkaj i Niras havneudbygningsplan er vurderet og fundet for højt ansat. Investeringen kan formodentlig reduceres med op til 30% i forbindelse med en nøjere forundersøgelse som baggrund for et egentlig projekt.

Den tekniske løsning vurderes som reel. Men behovet kan ikke ses, hverken ud fra befolkningsudvikling eller ud fra fragtmængderne. Endvidere vil en besejlingsstruktur Aalborg-Sydgrønland-Nuuk etc. medføre signifikante forringelser af godsbesejlingen af det øvrige Vestgrønland. Sydgrønland har kun 10,5% af den samlede godsmængde på vestkysten.

Royal Arctic Line A/S oplyser, at en atlanthavn ikke kan benyttes af de store atlantskibe i perioden maj-august grundet storis.

Havnegruppen anbefaler på denne baggrund derfor, at der ikke etableres en atlanthavn i Sydgrønland.

Økonomi, Qaqortoq

Anlægsudgift, svarende til gennemsnittet af Rambøll Nuuk A/S's og Niras Greenland A/S's overslag	46.500.000
Samlet offentlig initial nettoudgift ud fra en kasseøkonomisk betragtning	32.433.750
Årlig afskrivning, ud fra en levetid på 50 år	930.000
Årlig drifts- og vedligeholdelsesomkostninger (1,5%)	697.500
Årlig alternativrente af den samlede offentlige initiale nettoudgift (5,0%)	1.621.688
I alt engangsudgift	32.433.750
I alt årlige driftsudgifter	3.249.188
Samfundsøkonomiske fordele: Hurtigere fragt til Sydgrønland Sparede transithandlingsomkostninger for gods til Qaqortoq	663.384
Samfundsøkonomiske ulemper: Langsommere fragt til Vestkysten bortset fra Sydgrønland	
Bibetingelser: Storisen kan lukke havnen i op til 5 måneder	

De årlige driftsudgifter på kr. 3.249.188 skal vejes op mod de sparede transithandlingsomkostninger på kr. 663.384. Herudover vil anlæggelsen og den deraffølgende godshåndteringsstruktur give en samfundsøkonomisk foringelse, da gods til vestkysten gennemsnitligt vil ankomme 0,6 dage senere end nu.

NARSAQ:

Se Qaqortoq.

Havnegruppen anbefaler, at der ikke etableres en atlanthavn i Sydgrønland.

Økonomi, Narsaq

Anlægsudgift	75.000.000
Samlet offentlig initial nettoudgift ud fra en kasseøkonomisk betragtning	52.312.500
Årlig afskrivning, ud fra en levetid på 50 år	1.500.000
Årlig drifts- og vedligeholdelsesomkostninger (1,5%)	1.125.000
Årlig alternativrente af den samlede offentlige initiale nettoudgift (5,0%)	2.615.625
I alt engangsudgift	52.312.500
I alt årlige driftsudgifter	5.240.625
Samfundsøkonomiske fordele: Hurtigere fragt til Sydgrønland Sparede transithandlingsomkostninger for gods til Narsaq	319.708
Samfundsøkonomiske ulemper: Langsommere fragt til Vestkysten bortset fra Sydgrønland	
Bibetingelser: Storisen kan lukke havnen	

De årlige driftsudgifter på kr. 5.240.625 skal vejes op mod de sparede transithandlingsomkostninger på kr. 319.708. Herudover vil anlæggelsen og den deraffølgende godshåndteringsstruktur give en samfundsøkonomisk foringelse, da gods til vestkysten gennemsnitligt vil ankomme 0,6 dage senere end nu.

PAAMIUT:

Der er ingen planer om udbygning af havnefaciliteterne.

NUUK:

Scenarierne om befolkningsudviklingen og de konstaterede fragtmængder viser, at der er behov for at udbygge Nuuk containerhavn og fiskerihavn betydeligt for at tilgodese de mange skibsanløb.

NIRASs rapport beskriver flere senarier, som der er redegjort for hver for sig. Ud fra de påpegede problemer forekommer det udenfor enhver tvivl, at der må ske en eller anden form for udbygning såfremt containerisering skal gennemføres med fuld effekt.

Der er flere forhold som vurderes hver for sig:

- godsmængder/container omsætning, herunder skibsanløb, frekvenser
- fiskeri,- indhandlingsmængder, herunder skibsanløb, frekvenser

- passagerområdet, skibsanløb, frekvenser
- trafikforholdene omkring godsterminal, fiskefabrik.
- jollehavnen

Et gennemgående princip i havnegruppens drøftelser er, at havneområder i mindst mulig udstrækning skal bruges af ”private” mennesker og at henlægning af både – store som små – principielt skal ske andet steds end hvor gods, passagerer mm. håndteres.

Dette princip betyder bl.a.

- at jollebroerne fjernes til anden placering
- at containeromladning til andre destinationer kan flyttes sammen med atlantkaj på admiralitetsøerne uden at den Nuuk-lokale godsspedition bliver flyttet, - dvs der vil grundlæggende ikke være behov for at flytte eller etablere pakhus.
- at kutterkaj alene anvendes af kuttere og større både
- at fiskerikaj alene anvendes til indhandling til fiskefabrikkerne.
- at passagerer kan anvende den sydvestlige del af den nuværende atlantkaj
- at bytrafikken kan saneres så sammenblanding med gods-, fiskeri- og passagerhåndteringen undgås.

Principielt kan de i Niras havneudbygningsplan anførte udbygninger anbefales gennemført, men under hensyntagen til ovennævnte vil en større del – ca. 50 mill.kr. af de anførte omkostninger på ca. 240 mio. kr. - kunne udskydes i en del år, indtil befolkningstilvæksten og dermed det Nuuk-lokale behov for fiskerierhverv og andre småerhverv med havnerelationer er steget. Det skal endvidere fremhæves at der som tidligere anført er store forskelle i de gennemregnede prisoverslag mellem Niras og Rambøll. Såfremt tendensen holder og man skal lægge Rambølls tal til grund er der ikke tale om en investering på 240 mio. kr. men ”kun” på ca. 160. mio. kr.

Naturligvis vil der være nogle ”driftsomkostninger” i form af transport af Nuuk-lokale containere som skal tømmes, fordeles i mindre colli og fordeles/udleveres til byens kunder. Men med en reel gennemførelse af containerisering, må det anses som en rimelig forudsætning af de fleste ankomne containere kan afleveres hele til modtageren, som derefter selv tømmer og tilbageleverer disse, - som f.eks. Nuuk Imeq gør idag og som andre større internationale containerhavne gør det.

Løsningen er meget kompleks og havnegruppen anbefaler, at der gennemføres yderligere detailplanlægning i samarbejde med kommunens planlægningsafdeling og byens erhvervsliv før den endelige plan vedtages til gennemførelse.

Økonomi, Nuuk

NUUK	
Anlægsudgift	240.000.000
Samlet offentlig initial nettoudgift ud fra en kasseøkonomisk betragtning	167.400.000
Årlig afskrivning, ud fra en levetid på 50 år	4.800.000
Årlig drifts- og vedligeholdelsesomkostninger (1,5%)	3.600.000
Årlig alternativrente af den samlede offentlige initiale nettoudgift (5,0%)	8.370.000
I alt engangsudgift	167.400.000
I alt årlige driftsudgifter	16.770.000
Samfundsøkonomiske fordele:	
Hurtigere fragt til Nuuk	
Mindskede liggeomkostninger for trawlere	12.800.000
Mindskede liggeomkostninger for kuttere	
Hurtigere udlevering af fragt	
Mindsket risiko for ulykker	
Samfundsøkonomiske ulemper:	
Lejlighedsvis langsommere fragt til Sydgrønland	
Bibetingelser:	
Havnen har nået fuld kapacitetsudnyttelse, hvorfor der skal etableres større eller ændrede havneforhold	

De årlige driftsudgifter på kr. 16.770.000 skal vejes op mod de estimerede øgede samfundsmæssige værdier som følge af mindskede liggeomkostninger for trawlere på kr. 12.800.000 altså umiddelbart en manko på kr. 3.970.000. På plussiden er desuden de ikke kvantificerede nævnte forhold og på minussiden den lejlighedsvis langsommere fragt til Sydgrønland. Det skal anføres at der hersker betydelig usikkerhed omkring anlægsudgiften på de kr. 240.000.000 jf. også bilag 1. Havnegruppen finder at summen af de resterende ikke kvantificerede forhold burde overstige den umiddelbare manko og finder således investeringen samfundsøkonomisk rentabel. Havnegruppen anbefaler dog at der udføres nærmere undersøgelser af hvilken løsning for Nuuk havn der bør vælges herunder at der udføres en cost-benefitanalyse af den valgte løsning. Undersøgelsen skal også nærmere belyse omkostningerne ved havnebyggeriet.

MANIITSOQ:

Maniitsoq kommune har meddelt Grønlands Hjemmestyre, at der foretages indledende sonderinger omkring etableringen af en ny rejefabrik i Maniitsoq, hvilket kan medføre behov for investering i havneanlæg.

Da der endnu ikke foreligger konkrete planer, vil havnegruppen ikke tage stilling til eventuelle udbygninger i Maniitsoq.

SISIMIUT:

Angående havnens arbejdssikkerhed og funktionalitet kan havnegruppen anbefale, at trafik, kundebetjening (gods ind- og udlevering), passagerhåndtering mv. adskilles bl.a. som anført i Niras havneudbygningsplan ved en forlægning af vejforløbet, så der dannes plads til modtagelse af kunder fra byen, vareud- og indlevering til samme, parkering mv. og ved at pakhusets servicekontorer og kundeadgang ændres tilsvarende (mindre bygningsændringer).

Desuden, at den allerede etablerede off-shorekaj defineres til anvendelse til passagerskibsanløb (det bliver den delvis idag), og i forbindelse hermed, at havnearealet med containere afspærres ved denne kaj. Kajen kan naturligvis anvendes af andre også når det koordineres med passagerskibsanløbene (et par gange om ugen).

Anløb af store trawlere sker i forbindelse med losning af frossen last og ombordtagning af emballage mv. til brug for næste tur samt bunkring. Anløbene sker idag koordineret med fragtskibsanløbene.

Dette kan naturligvis pga. vejrlig kolidere en gang imellem, men det vurderes ikke, såfremt koordineringsarbejdet fortsættes, at være nødvendig med en udvidelse af atlantkajen af den årsag.

Containerpladsen synes tilstrækkelig stor, såfremt den forannævnte separering af trafikken og godshåndtering sker og Uummanaq etableres som feederskibshavn, således at omladning af nordgående gods i Sisimiut fremover undgås helt.

Derimod kan der være behov for udvidelse af fiskerikajen, hvor der sker direkte indhandling til reje-/krabbefabrikken og ombordtagning af emballage.

Da der er forholdsvis mange kuttere og små trawlere som indhandler i Sisimiut (om vinteren også fartøjer fra lukketvandsbyer), vil det være en væsentlig serviceforbedring at udvide kajanlægget.

Økonomi, Sisimiut

SISIMIUT	
Anlægsudgift, svarende til gennemsnittet af Rambøll Nuuk A/S's og Niras Greenland A/S's overslag	13.000.000
Samlet offentlig initial nettoudgift ud fra en kasseøkonomisk betragtning	9.067.500
Årlig afskrivning, ud fra en levetid på 50 år	260.000
Årlig drifts- og vedligeholdelsesomkostninger (1,5%)	195.000
Årlig alternativrente af den samlede offentlige initiale nettoudgift (5,0%)	453.375
I alt engangsudgift	9.067.500
I alt årlige driftsudgifter	908.375
Samfundsøkonomiske fordele:	
Mindskede liggeomkostninger for trawlere	2.575.300
Mindskede liggeomkostninger for kuttere	
Mindsket risiko for ulykker	
Samfundsøkonomiske ulemper:	
Ingen	
Bibetingelser:	
Store liggepladsproblemer om vinteren når indhandlingen til Aasiaat og Ilulissat er lukket.	

De øgede driftsudgifter på kr. 908.375 skal holdes op mod de estimerede mindskede liggeomkostninger for trawlere på 2.575.300, hvortil kommer de øvrige samfundsøkonomiske fordele som samlet set bidrager positivt til samfundsøkonomien.

KANGAATSIAQ:

Der er ingen planer om udbygning af havnefaciliteterne.

AASIAAT:

Der er ingen planer om udbygning af havnefaciliteterne.

QASIGIANGUIT:

Der er ingen planer om udbygning af havnefaciliteterne.

ILULISSAT:

På baggrund af oplysninger fra såvel Royal Arctic Line A/S som fra Greenland Tourism A/S – Grønlands Turistråd, finder havnegruppen at mulighederne for en adskillelse af turismefaciliteter og gods, samt fiskerifunktionerne bør vurderes nærmere blandt andet for at mindske risikoen for ulykker.

Turismefaciliteter kunne overvejes udbygget i et område af havnen som ikke anvendes til lystbåde, til fiskerifartøjer og til godshåndtering. Dette kan ske efter en nærmere planlægning i samråd med kommunen og private udbydere af turistarrangementer.

Ilulissat havn er en meget kompleks havn, hvorfor det er nødvendigt at foretage nærmere planlægninger og analyser af de nødvendige samfundsøkonomiske forsvarlige og nødvendige ændringer i de nuværende forhold før en endelig plan føres ud i livet.

Ilulissat kunne være den havn, hvor turismepilotprojektet blev iværksat.

QEQERTARSUAQ:

Der er ingen planer om udbygning af havnefaciliteterne.

Dersom eksport af vand bliver en realitet, kan der være tale om en revurdering og udvidelse baseret på detailplanlægning under nye forudsætninger.

UUMMANNAQ:

Der er i 1999 udarbejdet projekt vedrørende udvidelse af den eksisterende havn. Projektet tager højde for anløb af de af RAL planlagte containerskibe med en dybgang på op til 8 m. Når kajen ikke anvendes af feederskib anvendes den som fiskerikaj.

Der har været talt meget for (fra kommunens side og fra nogle skibsførere fra RAL), at en havneudvidelse bør ske i Spraglebugten.

Der er imidlertid ingen dokumenterede og statistisk registrerede fakta, som underbygger dette ønske, hvorfor denne løsning som udgangspunkt ikke kan anbefales, da det vurderes at den vil være væsentligt dyrere end etablering i det nuværende havneområde. Anlægges havnen i Spraglebugten vil det være nødvendigt at gennemgå byens vejnet for at sikre denne (breddeforhold, bæreevner, stigninger mv.) til tung trafik, hvilket det nuværende vejnet ikke er beregnet til. Det er sandsynligvis forbundet med ikke ubetydelige omkostninger at skulle sikre vejnettet til containertransport gennem byen.

Såfremt det viser sig, at Spraglebugthavnen kan anlægges inden for samme anlægsramme som en havn i det nuværende havneområde (= 48,1 mio. kr.) har havnegruppen ingen indvendinger herimod.

En forudsætning for anlæggelsen af feederskibshavnen i Uummannaq er at feederskibshavnen i Upernavik kan anløbes af feederskibe. Der er fra Royal Arctic Line

A/S rejst tvivl herom, hvorfor dette forhold skal undersøges forinden der træffes beslutning om etablering af en feederskibshavn i Uummannaq.

Såfremt Upernavik kan anløbes af feederskibe anbefaler havnegruppen, at der etableres en feederskibshavn i Uummannaq i tilknytning til det nuværende havneområde. Havnegruppen kan ikke anbefale etablering af en feederskibshavn i Spraglebugten.

Økonomi, Uummannaq

UUMMANNAQ	
Anlægsudgift	48.100.000
Samlet offentlig initial nettoudgift ud fra en kasseøkonomisk betragtning	33.549.750
Årlig afskrivning, ud fra en levetid på 50 år	962.000
Årlig drifts- og vedligeholdelsesomkostninger (1,5%)	721.500
Årlig alternativrente af den samlede offentlige initiale nettoudgift (5,0%)	1.677.488
I alt engangsudgift	33.549.750
I alt årlige driftsudgifter	3.360.988
Samfundsøkonomiske fordele:	
2 dages hurtigere atlantfragt til Uummanaq	
Færre skader på godset	
Besparelser på godshåndteringen	3.690.225
Besparelser på besejlingen af Uummannaq og Upernavik	
Øget krydstogsturisme	
Samfundsøkonomiske ulemper:	

Den årlige driftsudgift på kr. 3.360.988 skal vejes op mod besparelser på godshåndteringen på kr. 3.690.225, hvortil yderligere kommer de ikke kvantificerede samfundsøkonomiske fordele.

UPERNAVIK:

En forudsætning for anlæggelsen af feederskibshavnen i Uummannaq er at feederskibshavnen i Upernavik kan anløbes af feederskibe. Der er fra Royal Arctic Line A/S rejst tvivl herom, hvorfor dette forhold skal undersøges forinden der træffes beslutning om etablering af en feederskibshavn i Uummannaq.

Havnegruppen anbefaler at der udføres tekniske undersøgelser af Upernavik Containerhavn med henblik på at fastslå om havnen kan benyttes som feederskibshavn.

QAANAAQ

Qaanaaq har normalt to årlige skibsanløb. Losning udføres med pramme fra opankret skib til en fladbundet strandlinie. Ca. 150 meter fra kysten er der et kystparallelt stenrev, som ikke kan passeres ved lavvande, og fladbundsstrækningen bag stenrevet er ligeledes problematisk ved vigende vandstand. Forholdene indebærer, at losningsoperationen ofte forlænges med adskillige dage, og der er en relativ høj brækagerisiko for indgående gods. Det foreslås, at der etableres en køredæmning fra kyst til stenrev som en stenkastning afgrænset af gabionrækker³ på hver side. Udenfor stenrevet afsluttes med et brohovede for anløb af lossepramme. Losningsoperationen gøres hermed uafhængig af tidevandet

En lastning og losning tager i øjeblikket 7-10 dage og forventes at kunne nedbringes til 2-3 dage svarende til en forbedring på 5-8 dage pr. skib.

Den enkelte gabion kan udføres på stedet af lokal ufaglært arbejdskraft. Det forventes derfor, at projektet vil kunne aktivere en lokal arbejdsindsats.

Der vil være drifts- og vedligeholdelsesudgifter f.eks. til oprensning af evt. tilsanding og naturligvis bevarende vedligehold af dæmningsanlæggene og fortøjningerne mv.

Økonomi, Qaanaaq

QAANAAQ	
Anlægsudgift	7.000.000
Samlet offentlig initial nettoudgift ud fra en kasseøkonomisk betragtning	4.882.500
Årlig afskrivning, ud fra en levetid på 50 år	140.000
Årlig drifts- og vedligeholdelsesomkostninger (1,5%)	105.000
Årlig alternativrente af den samlede offentlige initiale nettoudgift (5,0%)	244.125
I alt engangsudgift	4.882.500
I alt årlige driftsudgifter	489.125
Samfundsøkonomiske fordele:	
10-16 færre liggedage årligt	
Færre skader på godset	
Besparelser på godshåndteringen	401.924
Samfundsøkonomiske ulemper:	
Ingen	

³ En gabion er en trådnetskurv som fyldes med småsten

Den årlige driftsudgift på kr. 489.125 skal vejes op mod besparelser på godshåndteringen på kr. 401.924, hvortil yderligere kommer de ikke kvantificerede samfundsøkonomiske fordele.

AMMASSALIK:

I NIRASs havneudbygningsplan anføres prioritering af belægning på havneanlægget som tilgodeser modtagelsen af containere som eneste modtageform.

Havnegruppen kan anbefale, at der prioriteres belægning, såfremt de nuværende godsfor-
syningsskibe udfases og containerskibe indsættes som eneste forsyning.

Havnegruppen finder at der forud for en igangsætning af projektet skal optages forhandlinger med Royal Arctic Line A/S, så det dokumenteres at fragtændringen vil ske, og at den for Royal Arctic Line A/S er driftøkonomisk rigtig.

ILLOQQORTOORMIUT:

Illoqqortoormiut har fået etableret faciliteter til bedring af losse- og lasteforholdene. Der er ingen planer om yderligere udbygning af havnefaciliteterne.

Bygder

Itilleq

Da den eksisterende kaj er en ældre kvaderstenskonstruktion som ikke længere kan repareres inden for et rimeligt vedligeholdelsesbeløb og da Royal Arctic Bygdeservice A/S har påpeget en del uhensigtsmæssigheder anbefaler havnegruppen at havnen udbygges/nybygges så den vil kunne anvendes af bygdefartøjer i rimeligt omfang.

Saattut

Da der ikke er tilstrækkelig vanddybde til at fartøjer fra Royal Arctic Bygdeservice A/S kan anløbe anbefales det af forsyningsårsager at der bygges en containerkaj (til MC-containere) – eventuelt med tilhørende vej.

Nutaarmiut

Der er i øjeblikket ingen anløbsfaciliteter. Af hensyn til forsyningssikkerheden samt af hensyn til passager- og godstransporten anbefales det at etablere en anløbsbro med afsætningsplads til MC-containerne.

Innaarsuit

For at gøre anløb fra Royal Arctic Bygdeservice A/S så sikker som muligt er der behov for at gøre anlægsbroen bredere samt forsyne den med forsvarlige fortøjningsarrangementer og fendere.

Bilag 1 Kontrolberegning af priser

Bilag 2 Godsmængder 2000-2002

Bilag 3 Samfundsøkonomisk kvantificering af mindskede ligge- og losningstider for trawlere

Bilag 4 Samfundsøkonomisk kvantificering af mindskede transitgodshandling