

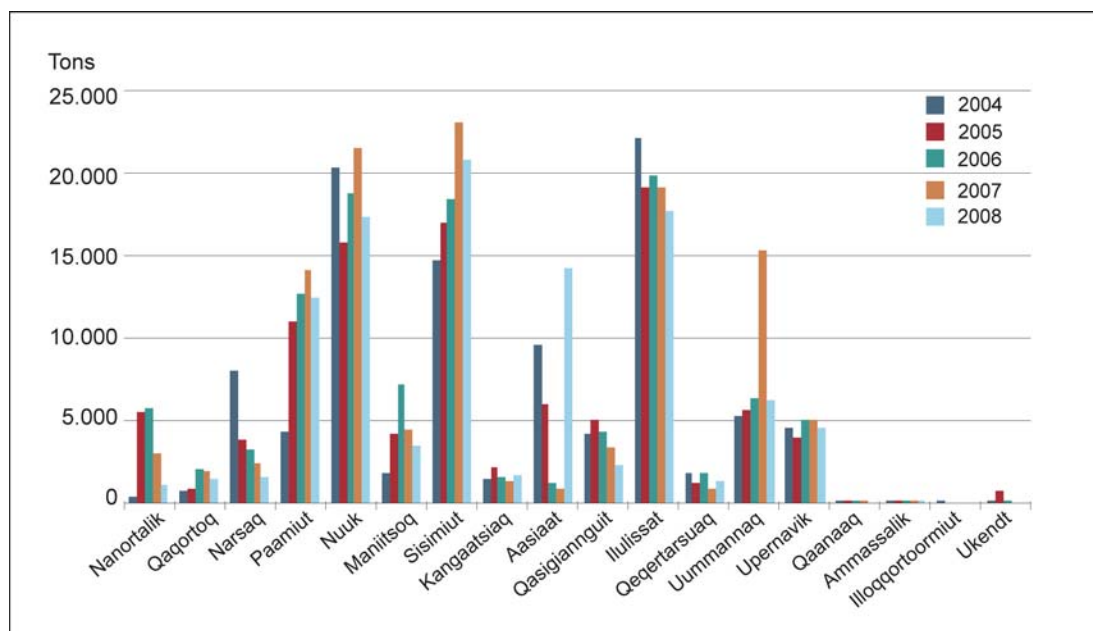
## 12 Sisimiut havn

Havnen i Sisimiut består af en række kaj anlæg, som tjener forskellige formål, herunder bl.a. en fiskerikaj (60 m), en atlantkaj (60 m), en lossekaj (50 m), en forsyningskaj (20 m), en skonnertkaj (10 m) og en liggekaj for mindre både (60 m), jf. Figur 12.2.1 og Figur 12.2.2. Der er desuden faciliteter til reparationer af skibe på det tidligere værft.

### 12.1 Nuværende forhold

Efter grønlandske forhold er havnen i Sisimiut en stor havn, der efter 2006 har været landets største indhandlingshavn for fisk og skaldyr, især rejer, jf. figur 12.1.1. Atlantkajen anvendes i dag af både containerskibe og store fiskefartøjer.

Havnen i Sisimiut kan anløbes af RALs største containerskibe med kapacitet til ca. 700 TEU, og havnens baglandsareal har en kapacitet til containere på ca. 500 TEU.



Figur 12.1.1 Indhandling af fisk og skaldyr i forskellige havne, 2004 - 2008.

Kilde: Grønlands Statistik, Statistikbanken.

Selv om Sisimiut Havn, efter grønlandske forhold, er en stor havn, opleves alligevel kapacitetsproblemer i havnen i form af mangel på liggepladser til fiskefartøjer, og særligt er der kapacitetsproblemer, når havnen samtidigt anløbes af containerskib og fiskefartøjer - især af store trawlere. Når kapacitetsproblemerne især rammer fiskefartøjer og ikke containerskibe fra RAL, hænger det sammen med de prioriteringsregler, der anvendes, hvor forsyning prioriteres før betjening af fiskefartøjer.

#### Anløb med krydstogtskibe

Atlantkajen anvendes også til passagerskibe, der servicerer dele af Grønlands vestkyst, og til krydstogtskibe, der kan lægge til kaj. Nogle krydstogtskibe er for store til, at de kan lægge til kaj. I disse tilfælde må der – selv om der måtte være kajplads - benyttes tenderbåde til ilandsætning af passagerer. Som det fremgår af tabel 10.2.4, blev Sisimiut i 2008 anløbet af 36 krydstogtskibe. Størstedelen af disse kunne lægge til ved atlantkajen.



#### Anløb af RALs skibe med gods

I 2008 udleverede RAL i alt ca. 75.000 m<sup>3</sup> gods i Sisimiut Havn, og samme år blev der til transport med RALs skibe indleveret ca. 148.000 m<sup>3</sup> gods i havnen. Den store forskel – i forholdet ca. 1 til 2 - i RALs godsmængder til og fra Sisimiut Havn skyldes primært, at fiskefartøjer lodser fisk og skaldyr i havnen til evt. bearbejdning i Sisimiut, hvorefter der sker transport fra Sisimiut med RALs skibe.

Af tabel 12.1.1 ses det også, at en meget stor andel af det afgående gods fra Sisimiut er temperaturreguleret gods, som primært er fra fiskeriet. Sammenholdt med de mængder af fisk og skaldyr (især rejer) som tilføres, må Sisimiut derfor siges at være en udpræget fiskerihavn.

Tabel 12.1.1 Gods til og fra Sisimiut Havn transporteret med RALs skibe, 2008.

Godstype	Til Sisimiut Havn		Fra Sisimiut Havn	
	Volumen (m <sup>3</sup> )	Vægt (tons)	Volumen (m <sup>3</sup> )	Vægt (tons)
Almindeligt gods	39.494	15.740	8.639	2.596
Temperaturreguleret	13.923	5.585	95.088	43.432
Transportudstyr	11.231	992	42.979	172
Bil, båd, entrepr.mask.	4.768	581	747	114
Flatrackgoods <sup>a</sup>	4.014	1.698	61	11
Andet	1.963	830	409	132
I alt	75.393	25.426	147.923	46.456

a) Gods med usædvanlige dimensioner, som ofte transporteres i åbne 20' eller 40' ISO containere beregnet for overhøjde.

Kilde: Regneark med godsmængder for 2008, som Transportkommissionen har modtaget fra RAL.

Til sammenligning svarer godsmængderne - målt i m<sup>3</sup> - til Sisimiut Havn til knap en tredjedel af godsmængderne til Nuuk Havn, mens mængderne - også målt i m<sup>3</sup> - fra Sisimiut Havn svarer til omkring trefjerdedele af mængderne fra Nuuk Havn. Karakteren af de to havne er dog meget forskellige, da Nuuk er en stor transithavn for almindeligt gods, mens havnen i Sisimiut stort set ikke har transitgods. Der har tidligere været transiteret gods i Sisimiut Havn til blandt andet Kangerlussuaq, men mængden af transitgods gennem Sisimiut Havn i dag er meget lille. RAL sejler i dag direkte til Kangerlussuaq fra Aalborg via Nuuk, og gods som skal nordpå transiteres via Aasiaat.

#### Anløb med trawlere

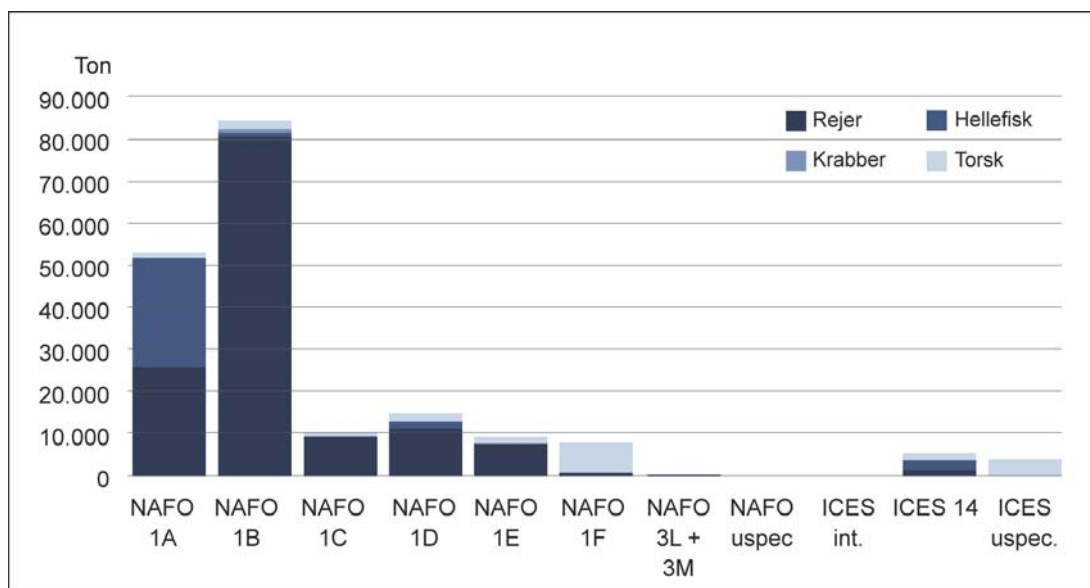
Figur 12.1.2 og Figur 12.1.3 viser dels søterritoriet omkring Grønland opdelt på NAFO- og ICES-områder og dels de hertil hørende fangstmængder.<sup>199</sup>

<sup>199</sup> NAFO står for "Northwest Atlantic Fisheries Organization". ICES står for "International Council for the Exploration of the Sea".



Figur 12.1.2 Kort over det grønlandske søterritorium med angivelse af administrative fiskeområder: NAFO- og ICES-områder.

Kilde: Grønlands Statistik, årbogsportalen 2010, <http://new.stat.gl/>.



Figur 12.1.3 Grønlandsk fangst af vigtige arter i 2007 fordelt på NAFO- og ICES-områder.

Anm.: Grønlands Statistik oplyser, at tallene er foreløbige.

Kilde: Grønlands Statistik, årbogsportalen 2010, <http://new.stat.gl/>.

Som det fremgår af Figur 12.1.3, foregår langt hovedparten af det grønlandske fiskeri ved Vestgrønland i områderne NAFO 1A-F, hvor de dominerende områder endvidere er NAFO 1A og 1B, der ligger fra Sisimiut og nordpå. Da havnen i Sisimiut er den nordligste havn, der er isfri hele året (en såkaldt åbenvandshavn), er denne havn af afgørende betydning for indhandlingen af de vigtigste arter, som det også fremgår af Figur 12.1.1.

Følgende forhold må inddrages, når Sisimiut Havns rolle som fiskerihavn i forhold til andre relevante fiskerihavne betragtes:

- Ved fiskeri i område 1A vil afstanden til Aasiaat og Ilulissat være kortere end afstanden til Sisimiut.
- Ved fiskeri i område 1B vest for Sisimiut er Aasiaat den nærmeste havn, der er et alternativ til havnen i Sisimiut. Afstanden til disse to havne er tilnærmelsesvis den samme.
- Ved fiskeri i område 1C vil afstanden til havnen i Nuuk være tilnærmelsesvis den samme som til havnen i Sisimiut.
- Ved fiskeri i områderne 1D, 1E og 1F vil Sisimiut aldrig være den nærmeste fiskerihavn.

Det gælder således, at der fra fiskeområderne ud for kysten næsten altid vil være en alternativ fiskerihavn i samme afstand eller nærmere end havnen i Sisimiut. Om fiskefartøjerne kan modtages disse steder afhænger dog både af havnekapaciteten i disse havne og af de tilknyttede fiskeforarbejdningsanlæg, hvis fangsten yderligere skal bearbejdes inden videreforsendelse.

Mens trawlere i det kystnære rejefiskeri, som ikke har produktion om bord, og som derfor især fangsten, som hovedregel vil søge nærmeste havn med forarbejdningsanlæg, har trawlerne i det havgående rejefiskeri, der alle har produktion om bord, mulighed for at gå til andre havne end den nærmeste. Denne mulighed udnyttes bl.a. i tilfælde, hvor lodsning forsinkes af kapacitetsproblemer i den nærme-

ste havn, idet det kan være mere kostbart ikke at udnytte en stor trawlers kapacitet end at gennemføre en længere sejlads til en anden havn.

I 2010 anvendes 7 trawlere i det havgående rejefiskeri, hvortil kommer 5 trawlere i det kystnære rejefiskeri, som også har produktionsfaciliteter om bord. Hertil kommer 30 trawlere uden produktionsfaciliteter om bord i det kystnære rejefiskeri. Dette er udtryk for en meget kraftig antalsmæssig tilbagegang, idet der i 2002 eksempelvis var 71 trawlere uden produktionsfaciliteter om bord i det kystnære rejefiskeri. Denne tilbagegang skal naturligvis ses i sammenhæng med, at kapaciteten på de tilbageværende trawlere er større.

De to største fiskeriselskaber er Royal Greenland A/S og Polar Seafood A/S. Det er imidlertid kun Royal Greenland, der har en fiskefabrik i Sisimiut. Polar Seafood har bl.a. fiskefabrikker i Nuuk og Aasiaat.

## 12.2 Udfordringer og foreslået udvidelse af kapacitet

Der er enighed blandt aktørerne i havnen om, at der er kapacitetsproblemer for især fiskefartøjer. Og særligt er der kapacitetsproblemer i form af ikke mindst manglende kajplads, når containerskib og fiskefartøjer/trawlere anløber havnen samtidigt.

For at løse kapacitetsproblemet har der været foreslået et projekt, hvor fiskerikajen udvides mod vest (ved brohovedet for olieudlevering), jf. figur 12.2.1. Udbygningen vil gøre det muligt, at containerskib og fiskefartøjer, herunder de store trawlere, kan anløbe havnen samtidigt, hvilket ikke er muligt i dag.

Projektet har endvidere omfattet en udvidelse af baglandsarealet til containerhåndtering m.m. ved bortsprængning af fjeld samt etablering af en køreforbindelse til den eksisterende containerhavn ved udvidelse af den eksisterende vej.



Figur 12.2.1 Havnen i Sisimiut.

Kilde: <http://dk.nunagis.gl/>.



Figur 12.2.2 Illustration af forslag til udvidelse af havnen i Sisimiut.

Kilde: Grønlands Hjemmestyre 2006. *Redegørelse for Havneudbygning*. Nuuk, maj 2006.

Udbygningsmuligheder og perspektiver i en udbygning af Sisimiut Havn er senest blevet belyst i rapporten *Sisimiut Havn. Udviklingsscenarier* fra oktober 2010.<sup>200</sup> I rapporten er de undersøgte udvidelsesmuligheder overordnet begrundet således:

"Fragtskibe, trawlere, krydstogtskibe og olieefterskibsskibe har i det første årti i 2000 måtte søge væk fra Sisimiut og over til Aasiaat og Nuuk Havne, hvor der er mere plads end i Sisimiut Havn.

De mangelfulde fysiske rammer i Sisimiut Havn betyder således, at fragtskibe, trawlere, krydstogtskibe og olieefterskibsskibe får større udgifter ved at sejle 200-300 km længere end de behøvede, hvis Sisimiut Havn havde tilstrækkelige forhold.", Rambøll Grønland (2010, side 4).

<sup>200</sup> Udarbejdet af Rambøll Grønland.



De på denne baggrund undersøgte udvidelsesmuligheder er opdelt i tre etaper med tilhørende anlægsomkostninger i 2010-prisniveau:

Etape 1: udvidelse af fiskeri-/industrikajen til 56,5 mio. kr.

Etape 2: forbindelse mellem fiskeri-/industrikajen og Atlantkajen til 77,4 mio. kr.

Etape 3: udvidelse af Atlantkajen til 111,4 mio. kr.

De samlede investeringer i de tre etaper beløber sig således til 245,3 mio. kr.

Rapportens skøn over de afledede samfundsøkonomiske fordele er sammenfattet i skema 12.2.1.

De tidligere undersøgelser har været koncentreret om etape 1, dvs. om en udvidelse af fiskeri-/industrikajen - også ofte alene benævnt fiskerikajen – med tilhørende bagland.<sup>201</sup> Transportkommissionens analyser vedrører også alene etape 1, der indebærer en kajforlængelse på omkring 100 m og etablering af et bagland med betydelige udvidelsesmuligheder. Dette svarer efter det foreliggende til de tidligere forslag til havneudvidelse og -udbygning i Sisimiut.<sup>202</sup>

Skema 12.2.1 Samfundsøkonomiske gevinster knyttet til de tre etapevise udbygninger af havnen i Sisimiut. Mio. kr.

<b>Efter etape 1:</b>	
Besparelser ved personaleudskiftninger på rejtrawlere ved i højere grad at anvende Sisimiut som basishavn. 20 trawlere/ 4. gange pr. år	1,80
Besparelse ved mindre sejltid til anden havn end Sisimiut. 50 gange pr. år	5,00
Besparelser efter etape 1, i alt	6,80
<b>Efter etape 2:</b>	
Besparelse på transport af råvarer og færdigvarer mellem Royal Greenland og Royal Arctic Line	1,20
Reduceret råvaretab ved lokaltransport	0,40
Effektivitetsforøgelse ved losning af trawlere	0,50
Reduceret liggetid for trawlere	0,25
Yderligere besparelse efter etape 2, i alt	2,35
<b>Alle etaper:</b>	
Afledede indkomsteffekter, alle tre etaper	10,00
Samfundsøkonomiske gevinster, i alt for alle tre etaper	19,15

Kilde: Rambøll Grønland (2010, side 30).

Sisimiut er med næsten 5.500 indbyggere landets næststørste by. Og som det er fremgået af afsnit 12.1, har Sisimiut havn efter 2006 været landets største indhandlingshavn for fisk og skaldyr, især rejer. Sammenhængende hermed udgør de udgående godsmængder – målt i m<sup>3</sup> – fra Sisimiut havn omkring trejerdedele af de udgående godsmængder fra Nuuk Havn.

<sup>201</sup> Fiskeri-/industrikajen er i figur 12.2.1 – som også i tidligere rapporter – betegnet fiskerikajen. Denne benævnelse vil blive benyttet i det følgende.

<sup>202</sup> Se bl.a.: Grønlands Hjemmestyre 2003. *Samfundsøkonomiske vurderinger af foreslåede havneudbygninger*. Udarbejdet af Havnegruppen. November 2003.



Om denne position kan fastholdes, kan der imidlertid stilles spørgsmålstejn ved, idet det i vurderingen heraf naturligvis må indgå, at manglende kapacitet i sig selv har bidraget til at underminere havnens relative betydning.<sup>203</sup> Royal Greenland har som anført en fiskerifabrik i Sisimiut. Selskabet har til Transportkommissionen oplyst, at der er ikke ubetydelige kapacitetsproblemer i Sisimiut Havn. Når dette alligevel kun relativt sjældent resulterer i ekstra liggedøgn, hænger det sammen med, at anløb af rejjetrawlerne sker efter nøje planlægning med havnen.<sup>204</sup> Anløbene forskydes eksempelvis til tidspunkter, hvor der er ledig kajplads, herunder også til natteanløb. Det kan også betyde, at havnen må anløbes, selv om skibet ikke er fuldt lastet. Royal Greenland har imidlertid ikke opgørelser eller skøn over, hvor store omkostninger dette påfører selskabet. Polar Seafood A/S – landets næststørste fiskeriselskab – har ikke en fiskefabrik i Sisimiut, men i bl.a. Nuuk og Aasiaat. Grundet bl.a. dette har Polar Seafood i 2010 haft betydeligt færre trawleranløb i Sisimiut end i 2009.<sup>205</sup>

I Rambøll Grønland (2010) fremhæves, som det også her fremgår af kapitel 10, at Sisimiut næst efter Ilulissat og Kangerlussuaq får flest krydstogtskibsanløb. Der peges i tilknytning hertil på, at de mest indbringende anløb af krydstogtskibe for den grønlandske samfundsøkonomi er dem, hvor der sker udskiftning af passagerer og/eller besætning i Grønland. Dette sker fortrinsvist i Kangerlussuaq. Som det også fremgår af tabel 10.2.4, har krydstogsturismen i de senere år taget et stort opsving, som givetvis kun midlertidigt vil blive bremset af den globale finanskrisen. Der er således her et betydeligt potentiale for Sisimiut Havn, såfremt Kangerlussuaq fastholdes som landets centrale atlantflughavn.

Der er p.t. meddelt 20 eneretstilladelser til efterforskning og udnyttelse af olie og gas i grønlandske farvande, jf. kapitel 3. De hertil knyttede aktiviteter fordrer basehavne til udskibning af materiel, mandskab, proviant m.v. Basehavne skal ligge så tæt som muligt på boreriggene i licensområderne for at minimere omkostningerne. Sisimiut kan blive hjemsted for enten den centrale off-shore havn eller for en sekundær havnemulighed i relation hertil. Denne mulighed er også anført i rapporten fra Rambøll Grønland.

### 12.3 Samfundsøkonomiske effekter

De samfundsøkonomiske effekter ved udbygningen af havnen i Sisimiut består på den ene side af omkostninger til nyanlæg samt til øgede omkostninger til drift og vedligehold af nyanlægget og på den anden side af de gevinster, der kan opnås ved at fjerne såvel nuværende som kommende kapacitetsproblemer. Som anført har Transportkommissionen, som nærmere begrundet i det følgende, kun indtaget etape 1 i det forslag til havneudbygning, der er skitseret i Rambøll Grønland (2010), i konkrete overvejelser. Det hertil hørende anlægsoverslag er på 56,5 mio. kr.<sup>206</sup> Hertil kommer årlige øgede drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, som kommissionen har anslået til 2 % af anlægssummen.

<sup>203</sup> Det er således anslået, at en forsinkelse på et døgn – en ekstra liggetid på et døgn – indebærer variable omkostninger med op mod 250.000 kr. for de store havgående rejjetrawlere.

<sup>204</sup> Dette fremgår også af, at øget liggetid kun er anslået at medføre en ekstra omkostning på 0,25 mio. kr. i skema 12.2.1. Dette svarer rundt regnet til et ekstra liggedøgn for en af de store havgående rejjetrawlere.

<sup>205</sup> Polar Seafood har oplyst, at deres rejjetrawlere i 2009 foretog hhv. 45 losninger i Nuuk og 17 losninger i Sisimiut. I 2010 frem til november var de tilsvarende tal hhv. 42 losninger i Nuuk og 3 losninger i Sisimiut.

<sup>206</sup> Transportkommissionen skal anføre, at der kan være en ikke uvæsentlig usikkerhed knyttet til dette anlægsoverslag. I Grønlands Hjemmestyre 2003. *Samfundsøkonomiske vurderinger af foreslåede havneudbygninger*. Udarbejdet af Havnegruppen. Nuuk, nov. 2003 blev anlægssudgifterne anslået til 70 mio. kr. i 2003-priser svarende til 86 mio. kr. i 2010-priser.



Det er Transportkommissionens vurdering, at den største usikkerhed knyttet til rentabiliteten af en havneudvidelse i Sisimiut er knyttet til de anførte besparelspotentialer. Transportkommissionen har generelt baseret sig på forsigtige antagelser over medtagne fordele såvel i relation til øgede indtægtsmuligheder som til mulige besparelser. Hertil kommer, at kommissionen som alt overvejende hovedregel ikke direkte har inkluderet fordele, der kan være meget vanskelige at henføre til bestemte projekter. I kapitel 10 er det således redegjort for, at det mulige potentiale fra off-shore faciliteter, fra krydstogsturisme og for løsninger af udenlandske trawlere ikke er henført og ikke kan henføres til bestemte havne – i hvert fald ikke med den nuværende viden.

Transportkommissionen er opmærksom på, at denne fremgangsmåde kan give et for statisk billede af en række muligheder. Derfor har kommissionen i to tilfælde afvejet fra denne ret så forsigtige fremgangsmåde. Det ene tilfælde er i relation til en evt. udvidelse af den eksisterende lufthavn i Ilulissat til 1.199 m, hvor det fremtidige og ukendte turistpotentiale er tillagt en afgørende betydning. Det andet tilfælde er netop i relation til en udbygning af havnen i Sisimiut.

Med en tidshorisont på 25 år og den af kommissionen generelt anvendte kalkulationsrente på 4 % vil en samfundsøkonomisk gevinst på 3,4 mio. kr. pr. år - under forudsætning af samme reale gevinst år for år - være tilstrækkelig til, at etape 1 i det skitserede projekt bliver lønsomt.

## 12.4 Vurdering

Som det fremgår af skema 12.2.1, skønnes det i Rambøll Grønland (2010), at der alene i direkte henførbare besparelser kan opnås en gevinst på 6,8 mio. kr. (1,8 mio. kr. ved besparelser på personaleudskiftninger på rejsetrawlere og 5 mio. kr. ved besparelser på reduceret sejltilid) ved at gennemføre etape 1. Lægges disse forudsætninger til grund, er etape 1 således klart samfundsøkonomisk rentabel.

Imidlertid har Transportkommissionen ikke inden for de opstillede tids- og ressourcemæssige rammer kunnet verificere grundlaget for disse oplysninger, idet det i tilknytning hertil skal anføres, at kommissionen først blev præsenteret for rapporten fra Rambøll Grønland ultimo november.

Som allerede anført, er det Transportkommissionens opfattelse, at det meget vel kan tænkes, at i hvert fald etape 1 af den foreslåede havneudvidelse i Sisimiut er samfundsøkonomisk rentabel.

Kommissionen skal derfor på ovenstående baggrund anbefale, at der nedsættes en hurtigt arbejdende arbejdsgruppe, der får til opgave at opstille en samfundsøkonomisk rentabilitetsanalyse af de foreslåede havneudbygninger i Sisimiut efter f.eks. de retningslinjer, som kommissionen har anvendt i relation til en evt. ny containerhavn i Nuuk. Kommissionen skal i tilknytning hertil anføre, at det i relation hertil kan være relevant at inddrage faktorer, som ellers ikke direkte er indgået i kommissionens analyser. Da det ikke mindst er besparelspotentialet/gevinstmulighederne, der efter kommissionens opfattelse bør underbygges, ville det være nærliggende at lade centrale aktører i havnen indgå i en sådan arbejdsgruppe, bl.a. repræsenterende Royal Arctic Line og Royal Greenland.

Sisimiut Havn har efter 2006 været landets største fiskerihavn. Udviklingen er i de senere år endvidere gået i retning af, at de vigtigste fiskerifelter er rykket nordpå, hvilket øger de nordlige havnes betydning for fiskerierhvervet, herunder også betydningen af Sisimiut Havn. Med de rådende konkurrenceforhold er det vigtigt, at fiskeriflåden kan betjenes så effektivt og omkostningsbilligt som muligt ved lastning og losning. Det er i øvrigt kommissionens vurdering, at betjeningen af fiskeriflåden bør tillægges en afgørende vægt i det fortsatte udredningsarbejde, i hvert fald så længe det ikke er afgjort, om landets centrale atlantlufthavn evt. skal flyttes fra Kangerlussuaq til Nuuk. I denne sammenhæng må det faldende antal trawlere i det kystnære fiskeri samt udviklingen i antal og kapacitet af øvrige fiskefartøjer inddrages.

Såfremt Kangerlussuaq fastholdes som landets centrale atlantlufthavn, vil det også være relevant at tillægge dette en særlig vægt i relation til en havneudvidelse i Sisimiut.

Ovenstående er igen årsagen til, at Transportkommissionen alene har set på etape 1 i den foreslåede udbygning af Sisimiut Havn.