

10 Godsbefordring

Dette indledende kapitel om godsbefordring er koncentreret om fire hovedemner. I afsnit 10.1 har kommissionen redegjort for den afgrænsning, der er lagt til grund i analysen heraf. Afsnit 10.2 indeholder i fortsættelse heraf en oversigt over de generelle forhold og forudsætninger, der er specifikke i relation til godsbefordring. Afsnit 10.3 omhandler de potentielle mer-indtægter, som det grønlandske samfund kan få, hvis der skabes bedre havnefaciliteter. Endelig vedrører afsnit 10.4 havne uden for eksisterende byer og bygder, dvs. havne i forbindelse med mineprojekter o. lign.

Problemstillinger i relation til godsbefordring analyseres i kapitlerne 11-13. I kapitel 11 analyseres en mulig udvidelse af Nuuk havn. Nuuk havn udgør i dag den centrale atlanthavn i Grønland og anvendes således som hovedhavn for trafikken over Atlanten. I kapitel 12 analyseres en mulig udbygning af havnen i Sisimiut. Endelig belyser kapitel 13 problemstillinger for andre havne i landet.

10.1 Kommissionens afgrænsning af dens opgaver i relation til godsbefordring

Transportkommissionen har, som anført i afsnit 2.5, afgrænset sig fra at inddrage betjeningen af byggerne med gods, der forestås af Royal Arctic Bygdeservice på basis af en servicekontrakt. Dette skyldes, som også anført i afsnit 2.5, at der arbejdes på en 20-årig servicekontrakt på dette område med virkning fra 1. januar 2011. Denne aftale indbefatter bl.a. indkøb af nye bygdeskibe til at varetage betjeningen.

Det skal desuden bemærkes, at Transportkommissionen ikke har forholdt sig til havnenes drifts- og vedligeholdelsesmæssige udfordringer i forhold til rammebevillingerne samt til mindre anlægsprojekter, herunder eksempelvis ønsker til nye faciliteter.

10.2 Generelle forhold og forudsætninger for analyserne af godsbefordring

Stort set al godsforsyning af byer og bygder sker ad søvejen, hvorfor landets havneanlæg er meget centrale, når godsbefordring skal analyseres. Det følgende giver en kort oversigt over havnenes størrelse m.v. samt over de godsmængder og ankomster, som går gennem havnene.

Nuværende forhold i byhavne

Tabel 10.2.1 giver en oversigt over forholdene i byhavnene opdelt efter regioner. Det fremgår, at der er stor variation i såvel havnenes kapacitet som i baglandet til havnene. Havnes og baglandets kapacitet er udtrykt ved fire forhold i Tabel 10.2.1: dybgang, maks. skibslængde ved kaj, skibsstørrelse for containerskibe målt i TEU og baglandets kapacitet målt i TEU.¹⁹⁰ De fleste havne har en dybgang på 7 m og kajlængder på over 110 m. Kun fem havne kan modtage containerskibe på 700 TEU og derover, og det er kun i Nuuk havn, at der kan modtages containerskibe på over 1000 TEU. Nuuk havn kan, som det fremgår, modtage containerskibe på op til 1500 TEU. Endelig viser Tabel 10.2.1, at det kun er i to tilfælde, at baglandets kapacitet er større end 1000 TEU, i Aasiaat og i Nuuk.

¹⁹⁰ TEU står for Twenty-foot Equivalent Units, og en TEU svarer således til en standard 20 fods container.



Tabel 10.2.1 Havneforhold i byer.

By	Kapacitet bagland, TEU	Dybgang, meter	Maks. skibslængde ved kaj, meter	Skibsstørrelse, TEU
Region Nord				
Aasiaat	1.500	7	150	750
Qasigiannnguit	290	7	150	750
Ilulissat	300	7	113	550
Qeqertarsuaq	-	-	-	-
Uummannaq	60	3,5	80	100
Upernavik	300	7	113	550
Qaanaaq ^a	-	-	-	-
Kangaatsiaq ^b	-	-	-	-
Region Midt				
Paamiut	150	7	113	550
Nuuk	1.800	10	175	1.500
Maniitsoq	350	7	113	550
Sisimiut	500	7	150	750
Region Syd				
Nanortalik	50	7	113	550
Qaqortoq	450	7	113	550
Narsaq	200	7	150	750
Region Øst				
Ittoqqortoormiit ^c	-	-	-	-
Tasiilaq	200	7	113	550

a) Der er ingen egentlig havn i Qaanaaq.

b) Havnen i Kangaatsiaq betjenes kun af bygdeskibe.

c) Der er et mindre kajanlæg i Ittoqqortoormiit, men RAL har valgt at benytte et landgangsfartøj ved betjeningen af byen.

Kilde: Indhentede oplysninger fra RAL og Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik.

Isforholdene sætter begrænsninger for sejladser i de fleste områder. Havne i Diskobugten nord for Sisimiut kan besejles i sommerhalvåret fra ca. medio maj til og med november, mens den nordligste del af vestkysten endnu kun kan besejles en kort periode om sommeren. Vestkysten mod nord til og med havnen i Sisimiut er isfri stort set hele året. I dele af forårs- og sommerperioden kan havnene i Sydgrønland være spærret på grund af storisen fra Østgrønland. Havnene på østkysten kan kun besejles en kort periode om sommeren pga. isforhold.

Skibsanløb

Atlanttrafikken foregår med dedikerede containerskibe. De største af RAL's skibe er Nuka og Naja Arctica på hver 700 TEU. Disse atlantskibe anløber i dag fire havne i Grønland (Narsaq, Nuuk, Sisimiut og Aasiaat). Irena og Mary Artica på hhv. 400 og 500 TEU anvendes også til atlanttrafikken af RAL. Disse skibe anløber ovenstående havne samt havnene i Nanortalik og Tasiilaq. De øvrige havne betjenes med feederskibe og/eller bygdeskibe.

Tabel 10.2.2 viser, hvor ofte de forskellige byhavne anløbes med godsskibe.

Tabel 10.2.2 Skibsanløb med godstransport i byer.

By	Atlanttrafik	Feedertrafik
Region Nord		
Aasiaat	1 pr. uge ^b	-
Qasigiannuguit	-	I perioder
Ilulissat	-	1 pr. uge ^b
Qeqertarsuaq	-	-
Uummannaq	-	-
Upernavik	-	-
Qaanaaq ^a	-	Ca. 2 pr. år
Region Midt		
Paamiut	-	1 pr. uge
Nuuk	1 pr. uge	1 pr. uge
Maniitsoq	-	1 pr. uge
Sisimiut	1 pr. uge	1 pr. uge
Region Syd		
Nanortalik	Ca. 1 pr. måned	1 pr. uge
Qaqortoq ^c	-	1 pr. uge ^b
Narsaq	Ca. 1 pr. måned ^d	1 pr. uge
Region Øst		
Ittoqqortoormiit		2 pr. år
Tasiilaq	Ca. 5 pr. år	2 pr. år

a) Ikke en egentlig havn, blot et anløbssted.

b) I den isfri periode.

c) Fra 2010 anløbes Qaqortoq ikke længere af Atlantskibe, jf. RAL Mastersejlplan 2010.

d) RAL har i 2010 omlagt anløb af Narsaq til primært feederanløb, da Atlantskibene ofte blev forsinket pga. storis, jf. RAL Mastersejlplan 2009 og 2010.

Kilde: RAL Masterplan 2010, version 1. juli 2010.

Sydgrønland er plaget af storis i perioder mellem maj og august, og her kan atlantskibene ofte ikke anløbe byerne. I denne periode anvendes Nuuk til omlastning til et feederskib med en højere isklasse, som har lettere ved at forcere isen.

Frugtmængder

Tabel 10.2.3 giver en oversigt over den historiske udvikling i godsmængderne i form af antallet af modtagne og afsendte containere omregnet til TEU for de forskellige havne.



Tabel 10.2.3 Modtagne og afsendte containere (TEU) i perioden 2000 til 2009 fordelt på havne.

År	Ilulissat	Maniit-soq	Nanortalik	Narsaq	Nuuk	Paa-miut	Qaqortoq	Qasigi-annguit	Sisimiut	Tasiilaq	Upernavik	Uummannaq	Aalborg	Aasiaat	I alt
2000	4.529	5.572	N.a	2.215	42.779	2.404	5.209	1.937	11.566	888	365	249	41.935	8.509	128.157
2001	4.045	3.781	1.373	2.224	45.044	2.539	4.627	1.548	9.983	654	263	299	40.624	7.171	124.175
2002	4.691	4.131	1.314	2.264	48.914	2.170	4.366	1.526	9.911	800	225	220	45.562	7.772	133.866
2003	4.846	3.547	1.216	3.515	46.717	2.164	3.994	1.572	10.180	772	183	254	46.345	8.139	133.444
2004	4.952	3.356	1.562	4.046	55.397	2.947	4.454	1.535	10.382	703	372	303	47.292	8.774	146.075
2005	5.420	4.614	1.689	3.998	53.367	3.746	5.826	1.867	13.856	1.847	479	387	56.382	9.697	163.175
2006	5.541	5.750	1.189	3.909	65.084	5.099	6.486	1.080	14.941	1.858	309	158	56.463	11.598	179.465
2007	5.492	5.802	1.387	3.880	63.979	5.242	5.483	1.536	15.484	1.873	293	441	55.870	12.440	179.202
2008	5.969	5.734	1.353	3.779	67.847	4.704	5.519	1.719	15.931	1.528	408	413	57.511	14.476	186.891
2009	5.556	5.161	1.213	4.009	60.133	3.401	5.319	1.776	13.645	1.537	293	519	54.727	14.901	172.190

Anm.: Containere i transit er talt med som en modtaget og afsendt container i transithavnen.

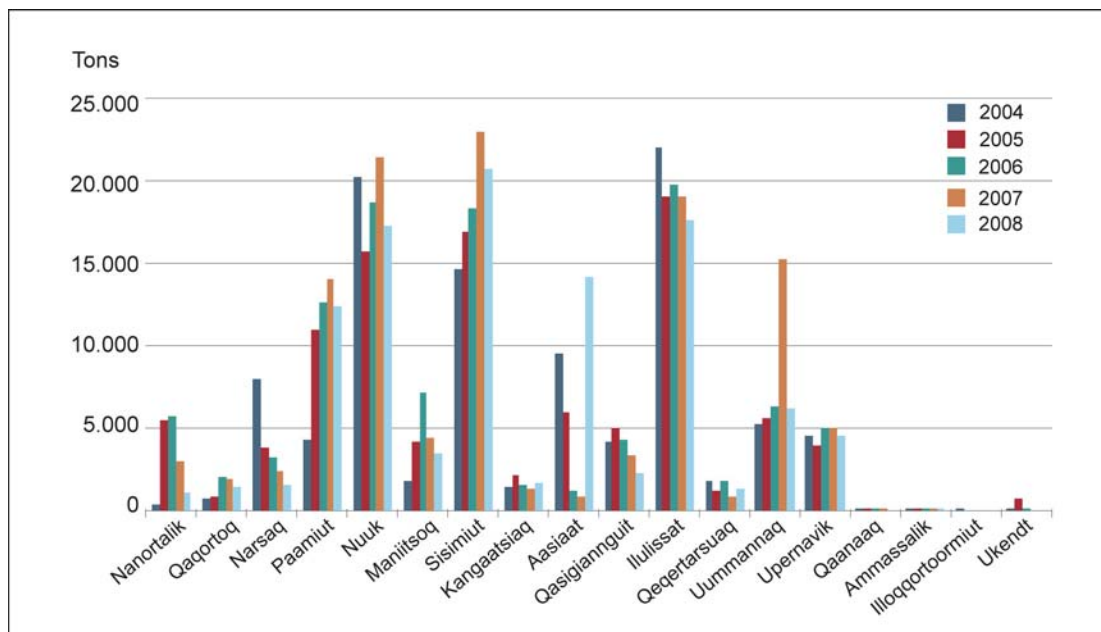
Kilde: Royal Arctic Havneservice.

Tabel 10.2.3 viser antallet af modtagne og afsendte containere omregnet til TEU, der er ekspederet af Royal Arctic Havneservice. Containere i transit er talt med både som en modtaget og afsendt container i transithavnen. Dette er en af årsagerne til, at de samlede modtagne og afsendte containere i TEU er højere i Nuuk end i Aalborg.

Tabel 10.2.3 viser, at det kun er i Nuuk, Sisimiut og Aasiaat havn, at antallet af ekspeditioner af containere er steget trendmæssigt i de seneste 5-6 år.

Fisk og krydstogtskibe

Udover anløb med RALs skibe er der i havnene også anløb af fiskefartøjer/trawlere, krydstogtskibe og af AUL's skib. Figur 10.2.1 viser indhandling af fisk og skaldyr i forskellige havne fra 2004-2008.



Figur 10.2.1 Indhandling af fisk og skaldyr i forskellige havne, 2004-2008.

Kilde: Grønlands Statistik. Statistikbanken.

Figur 10.2.1 viser, at indhalingen af fisk og skaldyr, efter at være steget fra 2004 til 2007, samlet set faldt i 2008. Den samlede mængde udgjorde i 2007 ca. 118.000 tons, mens den udgjorde ca. 109.000 tons i 2008. Sisimiut, Nuuk og Ilulissat udgør de største fiskerihavne målt i mængde.

Tabel 10.2.4 viser, at antallet af anløb med krydstogtskibe i grønlandske havne er steget markant fra 2006 til 2008. Havnene med flest anløb er Kangerlussuaq, Ilulissat og Sisimiut i nævnte rækkefølge.

Tabel 10.2.4 Antal anløb med krydstogtskibe i forskellige havne fra 2006 til 2008.

Anløbssted	2006	2007	2008
Kangerlussuaq	30	44	55
Ilulissat	25	28	45
Sisimiut	16	29	36
Nuuk	22	20	31
Uummannaq	4	14	25
Qaqortoq	13	18	22
Qeqertarsuaq	2	14	20
Ittoqqortoormiit	14	6	15
Narsarsuaq	14	6	13
Ukkusissat	1	14	13
Nanortalik	5	2	8
Qaanaaq	4	7	8
Tasiilaq	2	8	6
Itilleq	1	14	4
Upernavik	2	5	4
Siorapaluk	0	0	2
Andre havne ^a	21	25	22
Total	176	254	329

a.) Andre havne dækker her over Igaliku, Ivittuut, Kullorsuaq, Narsaq, Pituffik, Paamiut, Saqqaq, Aasiaat, Arsuk, Grønnedal, Qasigianniguit, Qassarsuk, Upernavik kuj., Aapilattoq, Alluitsup Paa, Kuummiut, Maniitsoq og Savissivik.

Kilde: Grønlands Turist- og Erhvervsråd (baseret på Skattestyrelsens anløbsliste, Skibsløgs).

Forventet udvikling i havnenes aktivitetsniveau

Det er den historiske udvikling i aktivitetsniveauet i havnene, der kort er beskrevet i det ovenstående. Til Transportkommissionens formål er det imidlertid den fremtidige udvikling i aktivitetsniveauet, der er afgørende. Det er i kapitlerne 11-13 redegjort for, hvilke antagelser herom Transportkommissionen har lagt til grund.

Vedligeholdelse

Administration og vedligeholdelse af havne sker med basis i "Landstingsforordning nr. 4 af 29. oktober 199 om anlæg, vedligeholdelse og drift m.v. af Hjemmestyrets havneanlæg" samt "Landstingsforordning nr. 2 af 27. marts 2006 om ændring af landstingsforordning om anlæg, vedligeholdelse og drift m.v. af Hjemmestyrets havneanlæg".

Vedligeholdelse af havneanlæg i både byer og bygder administreres af Selvstyret ved Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik. Midlerne til vedligeholdelse af havneanlæg afholdes under hovedkonto: 73.02.01 Havnevedligeholdelse. Den årlige bevilling hertil har gennem de senere år været mellem 14-18 mio. kr., jf. Tabel 10.2.5.

Tabel 10.2.5 *Bevillinger over finansloven til havnevedligehold 2003-2010.*

År	Bevilling, mio. DKK
2003	14,8
2004	14,8
2005	14,8
2006	15,0
2007	16,7
2008	15,5
2009	17,2
2010	17,7

Kilde: Grønlands Selvstyres Finanslove.

De primære formål for Selvstyrets havneanlæg er modtagelse og afskibning af gods, betjening af fiskerierhvervet samt betjening af søværts passagertrafik. Vedligeholdelse af havnene er derfor indrettet på en sådan måde, at havnenes primære formål tilgodeses bedst muligt.

Udover at vedligeholdelsesopgaver prioriteres i forhold til disse hovedformål, søges opgaverne også gennemført så hensigtsmæssigt som muligt rent regionsvist. I praksis vil det sige, at der planlægges regionalt over de enkelte år, således at der i nogle år gennemføres mange opgaver på eksempelvis østkysten. Efterfølgende år kan der være fokus på havne i Sydgrønland og så fremdeles. Dette sker bl.a. på baggrund af begrænset professionel dykkerkapacitet samt ud fra en betragtning om, at der ved fokus på en region ad gangen opnås en bedre udnyttelse af midlerne.

Idet midlerne til vedligeholdelse skal dække omkring 185 havneanlæg fordelt på kajanlæg, anløbsbroer, læmoler, pontonanlæg, bøjelanlæg m.m. er der tale om et langt større vedligeholdelsesbehov, end der er afsat midler til. Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik skønner, at vedligeholdelses efterslæbet er på omkring 80 mio. kr.

Udover Selvstyrets havneanlæg eksisterer der en række øvrige havneanlæg: eksempelvis anlæg til jollefiskere og fritidsformål, kajanlæg ved Polarøil/Færingehavn, kajanlæg, fyr- og ankermærker ved tankanlæg og diverse kraner på kajanlæg. Disse ejes og drives af kommuner, lystbådeforeninger og selskaber, herunder KNI / Polarøil.

Værdisætning af tid for gods på skib

Værdisætning af tid indgår generelt i kommissionens vurderinger af de samfundsøkonomiske konsekvenser af projekter. Tabel 10.2.6 giver en oversigt over de enhedspriser, der er anvendt for gods transporteret med skib. Det er produktet af disse enhedspriser og den anvendte tid – opdelt på de i Tabel 10.2.6 anførte kategorier – der indgår i Transportkommissionens skøn over tidsværdier ved godstransport med skib.

Tabel 10.2.6 *Enhedspriser anvendt i opgørelsen af tidsværdier for godstransport med skib.*

2005-priser	Enhed	Fragt, sø
Rejsetid	kr./time pr. kg	0,012
Forsinkelsestid	kr./time pr. kg	0,012
Til- og frabringertid	kr./time pr. kg	0,012
Skiftetid	kr./time pr. kg	0,005
Skiftestraf	kr./skift	0,012

Kilde: Egne antagelser baseret på data fra TGB-CBA.xls samt HEATCO, D5, p75.

Sammenlignes tidsværdierne for gods transporteret med skib med tidsværdierne for fragt og post transporteret med fly (jf. tabel 5.2.2) fremgår det, at der er anvendt markant lavere værdier for gods transporteret med skib. Dette afspejler, at det er andre varegrupper, som transporteres med skib end med fly. Værdien pr. kg for varer transporteret med skib er typisk meget lavere og holdbarheden endvidere også ofte længere, end det er tilfældet for fragt transporteret med fly.

Priserne i Tabel 10.2.6 er angivet i 2005-priser som i kilden. Disse priser er fremskrevet til 2010-niveau på tilsvarende måde som priserne i tabel 5.2.1 og 5.2.2.

Klimatiske ændringer

Det er kommissionens opfattelse, at der ikke inden for den betragtede tidshorisont vil ske teknologiske nybrud på skibssiden, som grundlæggende vil ændre på havnestrukturen.

Der vil derimod givetvis komme klimaændringer, som det kan være relevant allerede nu at inddrage i langsigtede overvejelser om landets havnestruktur.

Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) har udarbejdet langsigtede modeller for klimaændringer.

På meget langt sigt frem mod år 2080 kan der forventes voldsomme klimaændringer i Grønland med et meget varmere og fugtigere klima, jf. klimamodellerne for Grønland på DMI's hjemmeside. Dette vil bl.a. kunne medføre en permanent åbning af Nordvestpassagen.

Åbningen af Nordvestpassagen vil føre skibstrafikken op langs Grønlands vestkyst og nord om Canada. En sådan rute vil forkorte de hidtidige søveje på tværs af Atlanterhavet og gennem Panamakanalen eller syd om Sydamerika til vestkysten af de amerikanske kontinenter med op mod 4.000 km. Ruten vil også være et alternativ til sejlruterne mellem Europa og Japan, hvor Suez-kanalen også anvendes.

En sådan åbning vil få enorm betydning for den internationale skibstrafik og dermed også for Grønland, f.eks. hvis denne mulighed udnyttes til at servicere de passerende skibe.

En permanent åbning af Nordvestpassagen ligger dog efter Transportkommissionens opfattelse så langt ude i fremtiden, at det ikke er fundet relevant direkte at inddrage dette, men kun indirekte via hensynet til fremtidig fleksibilitet af trafikinfrastrukturen.

Inden for en kortere årrække er det derimod realistisk at forestille sig, at Diskobugten bliver sejlbar hele året. Dette vil medføre, at passagertransporter her vil kunne ske med skib hele året rundt. Endvidere vil fragtskibene kunne anløbe byerne i bunden af Disko Bugten uden risiko for at blive fanget af Vestisen, som i dag pludselig kan lukke af mellem Diskøen og Aasiaat. Allerede i 2011 vil Royal Arctic Line på forsøgsbasis besejle Diskobugten året rundt.

10.3 Potentielle gevinster ved havne-udvidelser

I dette afsnit redegøres for potentielle gevinster, som det grønlandske samfund kan realisere, hvis der skabes bedre havnefaciliteter.

Baggrund

Kapaciteten i forhold til kajanlæg og baglandsarealer er generelt under pres i en række havne, jf. kapitel 11-13. Hvis der ikke sker en udbygning af kapaciteten, er der derfor en risiko for, at det grønlandske samfund vil gå glip af en række potentielle gevinster fra aktiviteter, som enten bortfalder, eller som ikke kan realiseres.



Det kan på forhånd ikke afgøres, som det vil fremgå af det følgende, hvor kapacitetsudvidelserne skal ske for at realisere disse gevinster. Det kunne eksempelvis være i Aasiaat, Ilulissat, Nuuk eller Sisimiut. Det skal endvidere understreges, at der er en meget betydelig usikkerhed knyttet til skønnene over de evt. mistede gevinster.

Indtægter fra Offshore basehavn aktiviteter

Der er pt. 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.

Men der er også andre parametre, der tæller i forhold til placering af sådanne basehavne - ofte benævnt off-shore basehavne, idet det er nødvendigt, at basehavne har det nødvendige areal og faciliteter til rådighed samt mulighed for besejling og ekspedition døgnet rundt. Herunder hører også mulighed for ankomst til en velfungerende by i forhold til beflyvning, sundhedsberedskab, proviantering, katastrofeberedskab m.m.

For bedst muligt at understøtte boreaktiviteterne bør der som minimum være én større basehavn i den isfri del af landet. Hvis der ikke forberedes en off-shore basehavn ved vestkysten, vurderes der at være risiko for, at olieefterforskningsselskaberne ikke vil have interesse i at udvikle og investere i offshore basehavne i et land, der ikke stiller attraktive faciliteter til rådighed. Risikoen består primært i, at industrien kan vælge en alternativ placering - eksempelvis St. Johns på New Foundland, der fungerer som offshore basehavn for Canadas østlige olieaktiviteter.

En basehavn, der kan servicere olieefterforskningen i de 20 eneretstilladelsesområder, vil være et aktiv for Grønland, da det vil kunne bidrage til produktion og beskæftigelse med heraf følgende skatteindtægter.

Det er anslået, at en sådan basehavn vil kunne beskæftige 10-40 personer. Hertil kommer aktiviteter i form af anløb af udenlandske forsyningskibe samt afledte indtægter til lokale virksomheder, der får øget deres omsætning ved mersalg.

Det er vanskeligt og usikkert at opgøre den samfundsøkonomiske værdi heraf. Det afhænger af en række forhold som eksempelvis beskæftigelsessituationen og den merværdi i form af produktion i Grønland, som en sådan øget omsætning skaber.

Eksempelvis vil 1 ekstra beskæftiget under antagelse af, at der ikke er fuld beskæftigelse, direkte øge landets produktion og indkomst svarende til mindst lønindkomsten. Omvendt vil 100 kr. anvendt til køb af brændstof i Grønland højst bidrage direkte med den del heraf, der ikke går til import af brændstof.

Med en gns. årsløn på 300.000 kr. og antaget 25 mand kan den samfundsøkonomiske indtægtsstigning opgøres til 7,5 mio. kr. pr. år, hvis der alene ses på den umiddelbare beskæftigelseseffekt.

Indtægter for krydstogtturisme

Krydstogtturisme skaber indtægter til Grønland. For det første betales der en afgift (havne- og krydstogtpassagerafgift) for at kunne benytte havnefaciliteter i Grønland (enten ved at lægge til kaj eller ilandsætte fra reden) på 525 kr./passager, idet afgiften kun betales én gang uanset hvor mange havne, som anløbes i Grønland. For det andet lægger skibets ejere og passagererne en omsætning i land til gavn for produktion og beskæftigelse med en tilhørende samfundsøkonomisk værdi. I afsnit 3.2 er

omsætningen fra forskellige typer af turister opgjort på baggrund af oplysninger fra GTE. Her er det vurderet, at krydstogtpassagerers udgifter til overnatning, forplejning, udflugter, souvenirs og småindkøb i gennemsnit udgør 2.250 kr. Hertil kommer skibets indkøb af proviant, fuel, vand og serviceydelser, der ikke er kvantificeret. Der er imidlertid en ret ubetydelig omsætning herfra, idet krydstogtskibene sædvanligvis provianterer uden for Grønland.

GTE vurderer, at det vil få negative konsekvenser for udviklingen af krydstogtturismen i Grønland, hvis der ikke sker en udvidelse af kapaciteten og faciliteterne i en eller flere centrale havne i Grønland. Dette skal ses i lyset af, at der i dag er kapacitetsproblemer i flere havne, hvorfor krydstogtskibene ofte ikke kan lægge til kaj. Ilandsætning af passagerer må derfor oftest foregå med tender fra skibet på reden til pontonbroer ved land. Dette kræver roligt vejr og er tidskrævende, hvortil kommer, at det kan være ekstra besværligt eller uoverskueligt for den ældre og gangbesværede del af passagererne. Den overvejende del af krydstogtpassagerer er midaldrende.

På nuværende tidspunkt besøges Grønland årligt af krydstogtskibe med ca. 30.000 passagerer. Et realistisk scenarie er, ifølge GTE, at bringe dette antal op på 100.000 passagerer årligt omkring 2030, som er det maksimale antal besøgende krydstogtpassagerer, som GTE anslår, at Grønland kan bære. Til sammenligning besøges Alaska af ca. 1 mio. krydstogtturister årligt, mens Island besøges af ca. 125.000 krydstogtpassagerer om året.

Det er meget vanskeligt og usikkert at vurdere, hvor mange krydstogtturister, der vil mistes, hvis der ikke laves en passende udvidelse af havnekapacitet og -faciliteter. Det hænger også sammen med, at potentialet i krydstogtturismen må ses i sammenhæng med de samlede havnemuligheder m.m. i landet. Heraf fremgår også, at gevinster fra krydstogtturisme ikke kan henføres til de enkelte havne.

Kommissionen har i det følgende valgt at tage udgangspunkt i GTE's estimer over det mistede passagerpotentiale, såfremt der ikke sker havneudvidelser med henblik på også krydstogtturisme. I henhold hertil stiger det mistede potentiale fra 5.000 passagerer i 2015 til godt 23.300 i 2030. Dette er udgangspunkt for beregningerne over de potentielle samfundsøkonomiske gevinster fra krydstogtturisme, som er sammenfattet i Tabel 10.3.1 for hhv. 2015 og 2030.

I beregningen af de samfundsøkonomiske gevinster indgår den mistede passagerafgiftsbetaling med den fulde værdi på 525 kr. pr. passager. Den mistede omsætning, der i gennemsnit er ansat til 2.250 kr. pr. passager, er indregnet med en faktor på $\frac{1}{2}$, jf. den nærmere begrundelse herfor i bilag 1.1.

Tabel 10.3.1 Samfundsøkonomisk værdi af mistet krydstogtpassagerpotentiale i hhv. 2015 og 2030.

	2015	2030
Mistet potentiale i hele Grønland, antal passagerer/år	15.000	70.000
Andel som følge af ingen ny kapacitet ^a	33 %	33 %
Mistet potentiale pga. ingen ny kap., antal passagerer/år	5.000	23.333
Passager-afgift, kr. pr. passager	525	525
Ekstra omsætning, kr. pr. passager	2.250	2.250
Samfundsøkonomisk værdi af omsætning, jf. bilag 1.1	50 %	50 %
Samlet samfundsøkonomisk tab pr. år	8.250.000	38.500.000

a) Beregningerne er baseret på, at $\frac{1}{2}$ af det mistede turistpotentiale kan henføres til manglende udbygning af havnefaciliteter.
Kilde: Egne beregninger.

Ud fra disse forudsætninger kan den samfundsøkonomiske værdi af det mistede krydstogtturistpotentiale som anført i Tabel 10.3.1 opgøres til 8,25 mio. kr. i 2015 stigende til 38,5 mio. kr. i 2030.



Indtægter fra udenlandske trawlere

Udenlandske trawlerlosninger i grønlandske havne begrænses og kan evt. helt ophøre grundet manglende havnekapacitet og gældende prioritetsregler. RAL oplyser, at de grønlandske havne i 2009 blev anløbet af 70 udenlandske trawlere. 39 blev losset og de øvrige anløb pga. reparationer, besætnings-skift og proviantering. Ca. halvdelen anløb Nuuk. Der foreligger beregninger fra bl.a. Nuuk Handelsstandsforening, der indikerer, at en udenlandsk trawler i gennemsnit lægger mellem 0,8 og 1,2 mio. kr. pr. anløb til køb af serviceydelser, proviant, billetter, transport m.m.

På grund af begrænset kajplads er der en stigende sandsynlighed for, at udenlandske trawlere vælger at gå til New Foundland, Island eller Færøerne for losning i stedet for at anvende en havn i Grønland.

En udvidelse af havnekapaciteten og dermed forbedret adgang til losning kan medvirke til at fastholde Grønland som optimal lossested for nogle af de udenlandske trawlere.

Det er meget vanskeligt og usikkert at vurdere, hvor mange trawlere som vil fravælge Grønland til losning, hvis der ikke gennemføres passende kapacitetsudvidelser.

Hver mistet anløb med losning skønnes at medføre, at der mistes mindst 800.000 kr. i omsætning i Grønland. Den værditilvækst, der ligger heri, er skønnet kun at udgøre en $\frac{1}{4}$ af omsætningen, idet der er en betydelig mindre andel af tjenesteydelser i denne omsætning end i turisters alm. forbrug.

I Tabel 10.3.2 er der for hhv. 2015 og 2030 opstillet et regnestykke over, hvad det isolerede samfundsøkonomiske tab vil blive under denne forudsætning, hvis antallet af mistede trawlerlosninger er hhv. 5 i 2015 og 20 i 2030.

Tabel 10.3.2 Samfundsøkonomisk værdi af mistede trawlerlosninger i hhv. 2015 og 2030.

	2015	2030
Mistede antal trawlerlosninger, antal/år	5	20
Mister omsætning pr. losning, mio. kr./losning	0,8	0,8
Mistet samfundsøkonomisk tab pr. losning, mio. kr./losning	0,2	0,2
Samlet samfundsøkonomisk tab, mio. kr./år	1	4

Som det fremgår af Tabel 10.3.2, er den samfundsøkonomiske værdi af de mistede trawlerlosninger opgjort til hhv. 1 mio. kr. i 2015 stigende til 4 mio. kr. i 2030.

Heller ikke for de mistede gevinster ved trawlerlosninger er det muligt med nogenlunde sikkerhed at angive, hvordan fordelingen vil være heraf mellem havene, idet de store fiskerihavne dog især må antages at blive ramt.

Anlægges en 25-årig tidshorisont fra 2015, kan nettonutidsværdien af evt. mistede indtægter på de tre områder, off-shore havn, krydstogsturisme og udenlandske trawlerlosninger, alt i alt – under de opstillede og ret så usikre antagelser – opgøres til 468 mio. kr., jf. tabel 10.3.3. Det skal igen understreges, at det er meget vanskeligt og/eller direkte misvisende at fordele dette beløb på landets havne.

Tabel 10.3.3 Netto-nutidsværdi af evt. mistede indtægter fra off-shore havn, krydstogtturisme og udenlandske trawlerløsninger.

Mio. DKK (2010-priser)	NNV, 2010
Off-shore basehavn	100
Krydstogtturisme	331
Indtægter fra udenlandske trawlere	37
Samlet samfundsøkonomisk tab, mio. kr./år	468

10.4 Havne uden for eksisterende byer og bygder

I praksis forholder det sig sådan - som også anført i afsnit 2.3 - at virksomheder, der får tilladelse til råstofudvinding, selv skal anlægge den fornødne infrastruktur. Dette gælder også, hvis det er nødvendigt at anlægge en havn.

I forbindelse med mineprojekter er der allerede opført to privatejede havne: dels i tilknytning til Olivinminen i Fiskefjorden i Midtgrønland og dels i tilknytning til guldminen ved Nalunaq ca. 40 km nordøst for Nanortalik i Sydgrønland. Det skal anføres, at aktiviteterne ved Olivinminen foreløbigt er stillet i bero.

Der er, som det også er fremgået af kapitel 3, en række potentielle mineprojekter under overvejelse. De mest centrale heraf er:

- Isua (jernmalm)
- Kvanefjeldet (jordartsmetaller)
- Kringlerne (eudialyt)
- Malmbjerget (molybdæn)
- Citronen-fjorden (bly og zink).

Havne i relation til mineprojekter og olieefterforskning

Transportkommissionen har imidlertid kun inddraget de mineprojekter i det følgende, hvor dette har betydning for de havne, der anvendes i den almindelige betjening af byer og bygder. Dette er f.eks. tilfældet i relation til Qaqortoq og Maniitsoq.

På tilsvarende måde har Transportkommissionen ikke inddraget behovet for havneinfrastruktur i relation til olieefterforskning og evt. olieudvinding, idet det endnu ikke kan afgøres, hvor det vil være mest hensigtsmæssigt med havnefaciliteter hertil.