2. okt. 2013

Qeqqata Kommunia
v/Borgmester Hermann Berthelsen

I skrivelse af 30. sep. er jeg af Qeqqata Kommunia blevet forespurgt, om Transportkommissionen stadig er af den opfattelse, at projektet om anlæg af en ny havn i Nuuk er samfundsøkonomisk rentabelt.

For god ordens skyld skal jeg anføre, at Transportkommissionen afsluttede sit arbejde i begyndelsen af 2011, og at mit formandsjob i relation dertil dermed også er ophørt. Det følgende kan derfor alene tages som udtryk for, hvad jeg personligt nu selv vurderer.

Investeringsprojekter – uanset om de er private eller offentlige – med en lang fremtidig tidshorisont er altid forbundet med en ikke ubetydelig usikkerhed. Det gælder også i relation til en evt. havneudbygning i Nuuk, hvad der også flere gange understreges i Transportkommissionens kapitel 11 med tilhørende bilag, hvor fokus er på en evt. havneudvidelse i Nuuk.

I skrivelsen af 30 sep. fremhæves to af disse elementer: anlægsomkostningerne og udviklingen i de transportmængder, der kan antages at skulle over Nuuk havn. Det anføres, at anlægsomkostningerne nu vurderes betydeligt højere: minimum 678 mio. kr. mod 478 mio. kr., som blev lagt til grund af Transportkommissionen. Ligeledes anføres, at forudsætningen om en stigning i containergodsmængderne skulle være overvurderet, idet den faktiske stigning i de senere år har været mindre.

Det er korrekt, at udviklingen i de fragtede godsmængder via container i de seneste år har ligget noget under de antagelser, som Transportkommissionen lagde til grund. I den sammenhæng skal anføres, at kommissionen anvendte forudsætninger, der dels var lavere end det, der blev realiseret i tiåret 2000-2009, og dels lagde til grund, at der ingen stigning var i disse mængder fra 2030 til 2039. 2039 var slutåret i den anlagte 25-årige investeringshorisont. I investeringer med en så lang investeringshorisont bør der ikke tillægges mere kortsigtede konjunkturforhold en meget afgørende rolle. Og mange lande i verden, herunder såvel Grønland som Danmark, er p.t. ramt af utilfredsstillende konjunkturforhold.

Transportkommissionen inkluderede i anlægsomkostningerne: omkostninger til selve containerhavnen, infrastrukturelle omkostninger samt omkostninger til anlæg af pakhus og værksted. Der blev således ikke inddraget omkostninger til etablering af kontorfaciliteter, som det eksplicit fremgår side 295. Baggrunden herfor var, at der ikke burde bortses fra værdien af de nuværende kontorfaciliteter. Efter det for mig foreliggende er de af kommissionen anlagte vurderinger af anlægsomkostningerne af de inddragne forhold ikke blevet væsentligt ændret.

De to fremhævede forhold er imidlertid ikke dækkende for, om en evt. havneudvidelse i Nuuk stadigvæk er samfundsøkonomisk rentabel. Som det fremgår af Transportkommissionens betænkning er der i hvert fald to andre forhold, der er mindst lige så vigtige: effektiviteten i havnebetjeningen og sejllogistikken.

De meget trange forhold i den nuværende containerhavn reducerer – og forventes i fremtiden yderligere at reducere – effektiviteten af containerhåndteringen mellem skib og containerplads samt ved udlevering og indlevering af containere.

Anlæg af en ny havn betyder endvidere, at det bliver muligt at realisere en betydelig mere effektiv og omkostningsbesparende sejllogistik ved indsættelse af større containerskibe, der ikke behøver at isforstærkes. Og gevinsten hermed er meget sikker set i en investeringssammenhæng. I kommissionens grundanalyse er denne gevinst meget forsigtigt anslået til 19 mio. kr. pr. år. Som det fremgår af side 302 kan det ikke udelukkes at gevinsten kan blive helt op til over 50 mio. kr. pr. år. Dette er da også baggrunden for, at Transportkommissionen gennemførte en alternativ følsomhedsanalyse, hvor der igen forsigtigt blev regnet med en årlig gevinst på 30 mio. kr.

Det understreges flere gange i Transportkommissionens kapitel 11 med tilhørende bilag, at der er anlagt forsigtige skøn, når den samfundsøkonomiske rentabilitet af en evt. havneudvidelse i Nuuk vurderes, jf.:

”Der er naturligvis knyttet en ikke ubetydelig risiko til en så lang fremadrettet investeringshorisont, som er anvendt i disse analyser. Kommissionen har taget hensyn hertil ved: 1) at anlægge forsigtige vurderinger af de centrale forudsætninger for analyserne, 2) helt at se bort fra de meget usikre mistede indtægter, som er skønnet at blive en følge af uændrede havnefaciliteter i Nuuk og 3) at supplere med en række følsomhedsberegninger, der yderligere forringer forudsætningerne for alternativet med en ny containerhavn ved Qeqertat.”, side 284. At der blev anlagt forsigtige forudsætninger betyder naturligvis ikke, at alle forudsætninger holder, jf. det ovenfor anførte om udviklingen i godsmængderne.

Udover denne generelle kommentar til de anlagte skøn, er der anført flere specifikke kommentarer, hvor det anlagte forsigtighedsprincip understreges, jf. bl.a. det følgende.

Anlæggelsen af en ny havn vil med tiden muliggøre, at i hvert fald dele af det nuværende havneareal udover kontorbygningerne kan frigives til andre formål. Hertil anføres: ”Dette kan åbne op for, at arealet helt eller delvist vil kunne anvendes til bymæssig bebyggelse. Værdien heraf er imidlertid ikke inddraget i de samfundsøkonomiske beregninger grundet dels den hertil hørende usikkerhed og dels som følge af den anlagte forsigtige vurdering af alternativet med en ny containerhavn.”, side 285.

”De opstillede skøn over de løbende poster er forbundet med en vis usikkerhed. Det er ikke mindst tilfældet for skønnene over de potentielle merindtægter fra offshore basehavn aktiviteter, øget krydstogtturisme samt fra udenlandske trawlere i en situation med en udbygning af havnen. …

Transportkommissionen har ud fra et forsigtighedsprincip valgt ikke at medtage disse usikre merindtægter, som i øvrigt også vil kunne realiseres ved en udbygning af andre havne end havnen i

Nuuk. Det er således kun de sparede omkostninger og opnåede effektivitetsgevinster, der indregnes i analysen.", side 287.

Derudover er der side 289-290 i afsnit 11.3.2 anført en række effekter, der ikke er værdisat.

Overordnet set skal den ret så forsigtige vurdering af de samfundsøkonomiske konsekvenser af en anlæggelse af en evt. ny containerhavn i Nuuk ses i lyset af, at dette projekt, selv med forsigtige forudsætninger, er ret så rentabelt, som det fremgår af Transportkommissionens analyse.

Det er min personlige vurdering, at en evt. havneudvidelse i Nuuk klart er det af de større investeringsprojekter, som Transportkommissionen undersøgte, der er mest sikkert og rentabelt at gennemføre.

Christen Sørensen
Fhv. formand for Transportkommissionen