

Bilag 3



Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur

Dato: 30. juli 2018
J.nr.: 01.31.05-00055

Finans- og Skatteudvalgets spørgsmål til dagsordenspunkt XM 2018/21.

Forslag til: Inatsisartutlov nr. xx af xx. xxx 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Finans- og Skatteudvalget indkalder Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur til et møde mandag den 6. august om formiddagen. Naalakkersuisoq anmodes, under mødet, om at foretage en systematisk gennemgang af de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger af ovennævnte forslag.

Udvalget ønsker en gennemgang af ”Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, Trin 2”, som er udarbejdet af Deloitte for Grønlands Selvstyre. Henset til analysens kompleksitet vil udvalget lade det være op til Naalakkersuisoq, at gennemgangen foretages af en embedsmand eller én som har særlig indsigt i analysens præmisser, metode, indhold og konklusioner.

Lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsarsuaq udgør hovedelementerne i Basisscenariet, som beskriver konsekvenserne af en videreførelse af luftfartsstrukturen i dag med de nødvendige reinvesteringer i lufthavnene. Analysen anviser desuden to andre mulige alternativer til Basisscenariet. Disse beskriver konsekvenserne af en lufthavnsstruktur, der, for de berørte lufthavne, er væsentligt anderledes end i dag.

På det seneste er der fra et af koalitionspartierne fremsat et krav om, at lufthavnene i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq skal være 1.199 m lange, og at Kangerlussuaq og Narsarsuaq beholdes som indgangsporte til Grønland. Umiddelbart kan denne udmelding ses som et ønske om en udvidelse af Basisscenariet, eller som et selvstændigt alternativscenarie 3.

Spørgsmål 1:

Har denne udmelding givet Naalakkersuisut overvejelser omkring en revurdering af den brede politiske beslutning i 2015 omkring lufthavnene?

Spørgsmål 2:

Udvalget er bekendt med, at det vil tage en del tid at udarbejde samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger af endnu et alternativscenarie. Uagtet Naalakkersuisuts besvarelse af spm. 1, ønsker udvalget at få oplyst, om Naalakkersuisut har fundet anledning til at overveje udarbejdelse af nye beregninger på baggrund af ønsket om 1.199 m lange landingsbaner i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq samtidig med bibeholdelse af Kangerlussuaq og Narsarsuaq som indgangsporte til Grønland?

Med venlig hilsen



Hermann Berthelsen
Formand for Finans- og Skatteudvalget



Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg
/Her

Vedrørende anmodning om gennemgang af samfundsøkonomisk konsekvensvurdering, Trin 2 samt besvarelse af uddybende spørgsmål

03-08-2018
Sags nr.: 2018-15688
Dok. nr. 31920523

Jeg skal hermed kvittere for invitationen til møde den 6. august 2018, og kan i den forbindelse oplyse, at jeg ser frem til ved denne lejlighed at få mulighed for at præsentere Udvalget for en systematisk gennemgang af de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
Fax: (+299) 34 63 56
www.naalakkersuisut.gl

Dertil skal jeg takke for Udvalgets uddybende spørgsmål vedrørende alternative scenarier, der under den politiske og offentlige debat er rejst.

Spørgsmål 1:

Har denne udmelding givet Naalakkersuisut overvejelser omkring en revurdering af den brede politiske beslutning i 2015 omkring lufthavnene?

Svar: Nej. Naalakkersuisut har ikke fundet anledning til at revurdere beslutningen. De gennemførte samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger viser at alternativscenarie 1 og 2 er væsentligt bedre end basisscenariet.

Spørgsmål 2:

Udvalget er bekendt med, at det vil tage en del tid at udarbejde samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger af endnu et alternativscenarie. Uagtet Naalakkersuisuts besvarelse af spm. 1, ønsker udvalget at få oplyst, om Naalakkersuisut har fundet anledning til at overveje udarbejdelse af nye beregninger på baggrund af ønsket om 1.199 m lange landingsbaner i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq samtidig med bibeholdelse af Kangerlussuaq og Narsarsuaq som indgangsporte til Grønland?

Svar: Som jeg fik lejlighed til at påpege under min besvarelse af spørgsmål 53 i mit brev til Udvalget af 27. juli 2018, er antallet af kombinationsmuligheder for tilrettelæggelsen af landets lufthavnsstruktur mange.

Fyldestgørende beregninger af de forskellige scenarier er forbundet med et stort og tidskrævende arbejde, hvorfor det er vigtigt at fokusere analyserne på de scenarier, der har de bedste muligheder for at forbedre, effektivisere og billiggøre vores lufthavnsstruktur.

Imidlertid er det ligeledes vigtigt at undersøge alle relevante muligheder til bunds, og som jeg blandt andet i min besvarelse af Spørgsmål 53 indikerede, er der allerede taget initiativ til at lade gennemregne to supplerende alternative scenarier.

Der vil i disse to supplerende scenarier blive foretaget beregninger af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved at anlægge 1.199 meter landingsbaner i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Scenarier, der som også Udvalget påpeger, er rejst i den politiske debat.

Om Kangerlussuaq

I de supplerende scenarier, vil Kangerlussuaq Lufthavn fortsat være adgangsporten til Grønland. Sagt med andre ord vil de supplerende scenarier betyde, at der vil skulle foretages markante reinvesteringer i Kangerlussuaq på 747 mio. kr.

Et alternativ hertil er, at adgangsporten til Grønland flyttes til Island, hvor Keflavik i så fald vil være den fremtidige hub. Dette vil potentielt set svække udviklingsmulighederne i særdeleshed inden for turismen.

Om Narsarsuaq

Udvalget indikerer i sit spørgsmål, at en opretholdelse af Narsarsuaq som international lufthavn ligeledes bør indeholdes i et nyt alternativt scenarie. Naalakkersuisut har ikke ladet en opretholdelse af Narsarsuaq som atlantlufthavn nærmere analysere – heller ikke i de supplerende alternative scenarier.

Det skyldes, at den nye lufthavn i Qaqortoq vil blive adgangsporten til Sydgrønland.

Naalakkersuisut anser det ikke for realistisk både at anlægge en ny lufthavn i Qaqortoq og at foretage reinvesteringer i Narsarsuaq. Dertil kommer den løbende drift af begge lufthavne. En drift som ikke forventes at ville kunne løftes af de passagermængder, der samlet er i og forventes at komme til regionen.

Naalakkersuisut håber, at Udvalget er enig i, at der derfor ikke udarbejdes et sådant scenarie, hvor der anlægges 1.199 meter landingsbane i Qaqortoq samtidig med, at der opretholdes en international lufthavn i Narsarsuaq.

Om 1.199 meter landingsbaner i Ilulissat og Nuuk lufthavne

Det skal igen påpeges, at der findes to forskellige scenarier for etablering af 1.199 meter landingsbaner i Ilulissat og Nuuk. Et *forlængelsesscenarie* og et *fremtidssikret* scenarie.

I *forlængelsesscenariet*, der rent anlægsomkostningsmæssigt vil være det billigste, forlænges de nuværende landingsbaner til 1.199 meter. Det vil sige, at landingsbanerne udvides direkte på de nuværende placeringer, uden at dreje eller flytte disse.

Det vil ikke være muligt senere at udvide lufthavnene til 2.200 meter på de nuværende placeringer, uden at der sker en ændring af placeringen i Ilulissat og tilsvarende en drejning af landingsbanen i Nuuk. I *forlængelsesscenariet* vil lufthavnsstrukturen på kort og lang sigt være afhængig af Kangerlussuaq som adgangsporten til Grønland, med mindre adgangsporten rykkes ud af landet til Island. Hvis man senere ønsker at udvide lufthavnene til 2.200 meter, vil 1.199 meter landingsbanerne være spildt.

I *det fremtidssikrede scenarie* vil der blive anlagt nye landingsbaner på 1.199 meter på nye, fremtidssikrede placeringer. Det vil sandsynligvis være væsentligt dyrere, om end man over tid vil kunne udvide lufthavnene til 2.200 meter, i takt med at passagergrundlaget stiger. Det ændrer imidlertid ikke ved, at der inden for få år vil skulle foretages store reinvesteringer i Kangerlussuaq Lufthavn i størrelsen 747 mio. kr.

Jeg kan oplyse, at de supplerende alternative beregninger vil blive på baggrund af forlængelsesscenariet. Der foreligger for nuværende ikke data for anlægsomkostningerne ved det fremtidssikrede scenarie.

Afslutningsvist kan jeg sige, at jeg forventer, at de supplerende beregninger vil foreligge i løbet af kort tid. De foreløbige konklusioner foreligger allerede og indikerer meget tydeligt, at de samfundsøkonomiske konsekvenser ved at anlægge 1.199 meter landingsbaner er markant dårligere end alternativscenariene 1 og 2.

Jeg vil som lovet fremsende de supplerende beregninger, ligeså snart disse foreligger og er blevet forelagt for Naalakkersuisut.

Med venlig hilsen



Simon Simonsen



Sammenfatning af Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne

Agenda



-
- **Introduktion og metodevalg**
 - Opsummering af Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering
 - Opsummering af Landskassens årlige driftsøkonomi
 - Besvarelse af kritik fra Økonomisk Råd
 - Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

- Deloitte team bag den Samfundsøkonomiske Analyse:



Rikke Danielsen
Partner

Financial Advisory



Thomas Bertelsen
Partner

Financial Advisory



Bo Colbe
Partner

Audit



Majbritt Skov
Senior Manager

Government
Strategy and
Operations



Steffen Nielsen
Associate

Financial Advisory

- Teamet bag den samfundsøkonomiske analyse har mange års erfaring med at udarbejde denne type af analyser bl.a. for Folketingets Finansudvalg i Danmark og til brug for Europa Kommissionens godkendelsesprocesser, herunder
- Økonomiske analyser vedrørende Lufthavnsudvidelsen i Island
- Økonomiske analyser vedrørende gennemførelsen af Femern forbindelsen og etablering af SOV Roskilde Fjord
- En række økonomiske analyser til brug for Folketingets Finansudvalgs vedtagelse af aktstykker omhandlende større investeringsprojekter
- Økonomiske analyser i relation til Europa Kommissionens godkendelse af gennemførelse af større investeringsprojekter i Danmark med statens direkte eller indirekte deltagelse

Introduktion og metodevalg

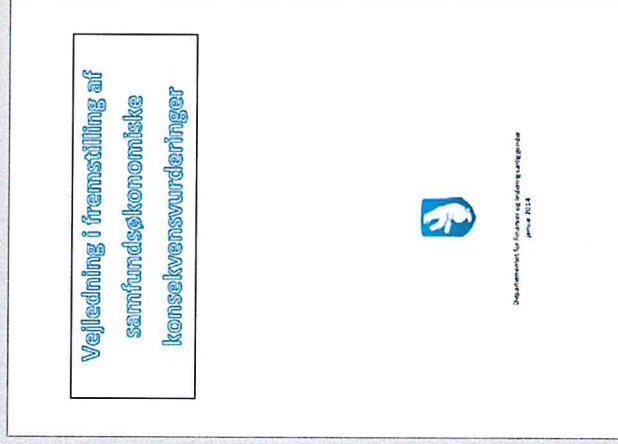
Anvendte vejledninger



- Den Samfundsøkonomiske Analyse er baseret på Danmarks og Grønlands vejledninger i samfundsøkonomiske analyser:

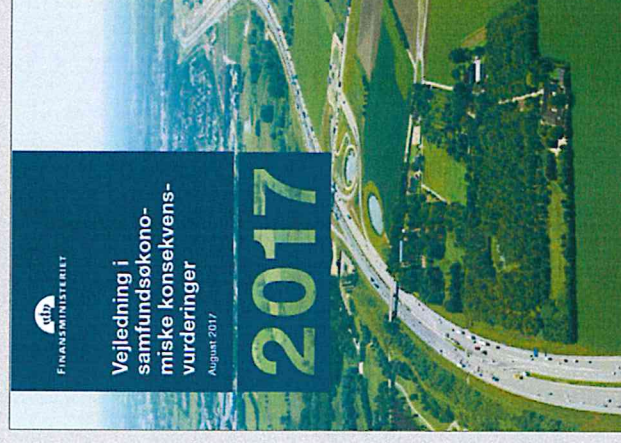
Vejledning i fremstilling af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger

Departementet for Finanser og
Indenrigsanliggender



Vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger

Finansministeriet



Introduktion og metodevalg

Nutidsværdimetoden

Nutidsværdimetoden anvendes til at sammenligne investeringsprojekter

- Anvendes til at sammenligne investeringsprojekter, uanset om man investerer i lufthavne, uddannelsessystemer, landbrugsmaskiner eller andet
- Nutidsværdimetoden tager gennem *diskonteringsrenten* højde for:
 - Tidsværdi af penge (1 kr. i dag er mere værd end 1 kr. i morgen)
 - Risiko/afkast af specifikt investeringsprojekt
 - (Diskonteringsrenten er ikke det samme som lånerenten)
- Den anbefalede samfundsøkonomiske diskonteringsrente er 4%
- Diskontering er centralt element i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger (og alle investeringsprojekter i øvrigt), da dette muliggør sammenligning af nutidige og fremtidige værdier.
- Eksempel på nutidsværdi af 100 kr. i forskellige år:

Periode	År 0 (i dag)	År 1	År 2	År 3
Pengestrøm	100	100	100	100
Diskonteringsfaktor (4%)	1,00	0,96	0,92	0,89
Nutidsværdi af pengestrøm	-100	96	92	89
Netto nutidsværdi (sum)	378			

- Nutidsværdien af 100 kr. om 3 år er 89 kr. ved en diskonteringsrente på 4%



Analysetilgang Trin 2



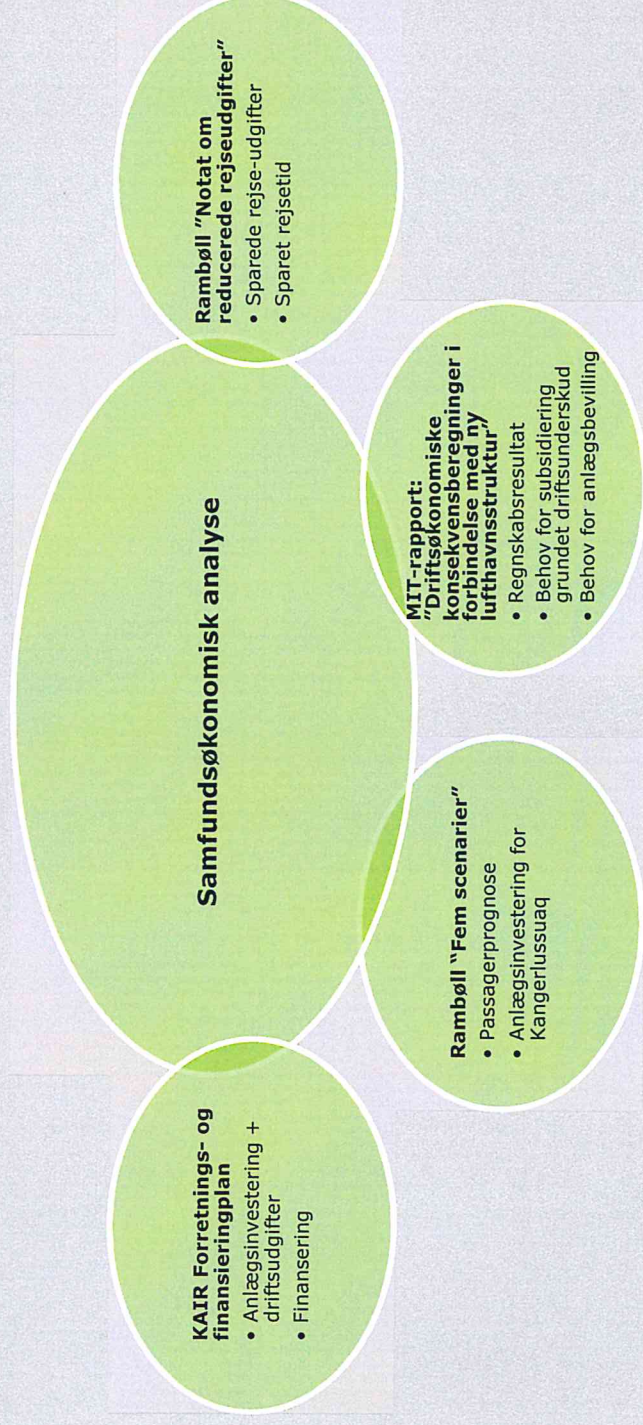
Introduktion og metodevalg

Bagvedliggende forudsætninger



Forudsætninger fra 4 bagvedliggende rapporter

- Grundlaget for den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering og de bagvedliggende forudsætninger er følgende rapporter:
 - Kalaallit Airports A/S "Business and financing plan" (KAIR forretnings- og finansieringsplan)
 - Mittarfeqarfiit "Driftsøkonomiske konsekvensberegninger i forbindelse med ny lufthavnsinfrastruktur"
 - Rambøll "Fem scenarier vedrørende Kangerlussuaq Lufthavns fremtid"
 - Rambølls notat om reducerede rejseudgifter



Agenda



- Introduktion og metodevalg

• Opsummering af den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering

- Opsummering af Landskassens årlige driftsøkonomi
- Besvarelse af kritik fra Økonomisk Råd
- Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

Opsummering af Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering

Bagvedliggende forudsætninger

Indregnede elementer i den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering

	Basisscenariet	Alternativscenario 1	Alternativscenario 2
Investeringer og reinvesteringer	- Kangerlussuaq (2.810 meter) - Narsarsuaq (1.830 meter) - Nuuk (950 meter) - Ilulissat (845 meter) - Qaqortoq (heliport) - Øvrige lufthavne og heliporte	- Kangerlussuaq (heliport) - Narsarsuaq (heliport) - Nuuk (2.200 meter) - Ilulissat (2.200 meter) - Qaqortoq (1.500 meter) - Øvrige lufthavne og heliporte - Kapitalindskud i KAIR - Flytteomkostninger og boligbyggeri	- Kangerlussuaq (1.500 meter) - Narsarsuaq (heliport) - Nuuk (2.200 meter) - Ilulissat (2.200 meter) - Qaqortoq (1.500 meter) - Øvrige lufthavne og heliporte - Kapitalindskud i KAIR - Flytteomkostninger og boligbyggeri
Udgifter		- Tilskud til MIT (drift)	- Tilskud til MIT (drift)
Indtægter	- Overskud fra MIT (drift) - Bruttoindtægter (skat), Kangerlussuaq-byggeri	- Overskud fra KAIR (drift) - Bruttoindtægter (skat), KAIR-byggerier - Sparede rejseomkostninger (atlantrafik) - Sparede rejseomkostninger (Sydgrønland) - Besparelser, servicekontrakter (Sydgrønland)	- Overskud fra KAIR (drift) - Bruttoindtægter (skat), KAIR-byggerier - Sparede rejseomkostninger (atlantrafik) - Sparede rejseomkostninger (Sydgrønland) - Besparelser, servicekontrakter (Sydgrønland)

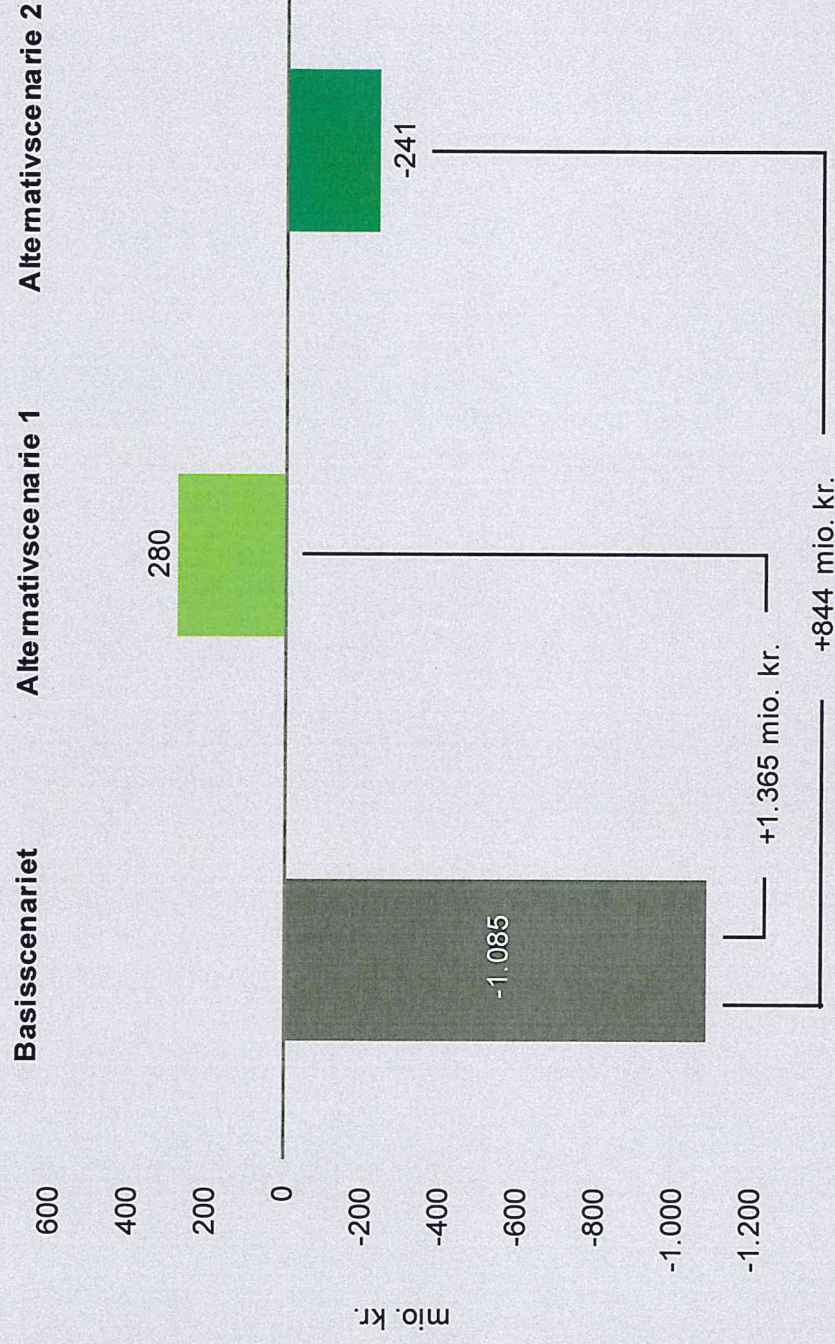
Opsummering af Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering

Den planlagte lufthavnsstruktur er billigere end den eksisterende



NAALAKKERSUISUT
GOVERNMENT OF GREENLAND

Opsummering af analysen



Opsummering af Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering

Sammenligning af alle aspekter



Sammenligning på investering, besparelser, netto nutidsværdi og potentiale for dynamiske effekter

Nutidsværdier (mio. kr.)	Investering	Besparelser for samfundet over 25 år	Netto nutidsværdi for samfundet over 25 år	Landskassens årlige drifts- resultat ² ift. Basis scenariet	Potentiale for dynamiske effekter
Basis scenario	-1.370	285	-1.085	0	
Alternativscenario 1	-2.365 ¹	2.644	280	20	
Alternativscenario 2	-2.706 ¹	2.464	-241	5 ³	

- 1) KAIR optager hertil lån som en del af finansieringen af lufthavnene Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Lånefinansieringen har negativ påvirkning på driften i KAIR og derved størrelsen af udlodning til Selvstyret. Dette påvirker beregningen ved at reducere besparelser for samfundet over 25 år.
- 2) Det årlige driftsresultat er udover de nuværende 12,9 mio. kr. fra MIT. Tallene i kolonnen er fra 2026 og fremefter (stabiliseret niveau)
- 3) Selvom værdien er positiv efter 2026, er der underskud i årene før 2026, og driften hænger derfor ikke sammen for Landskassen i Alternativ 2

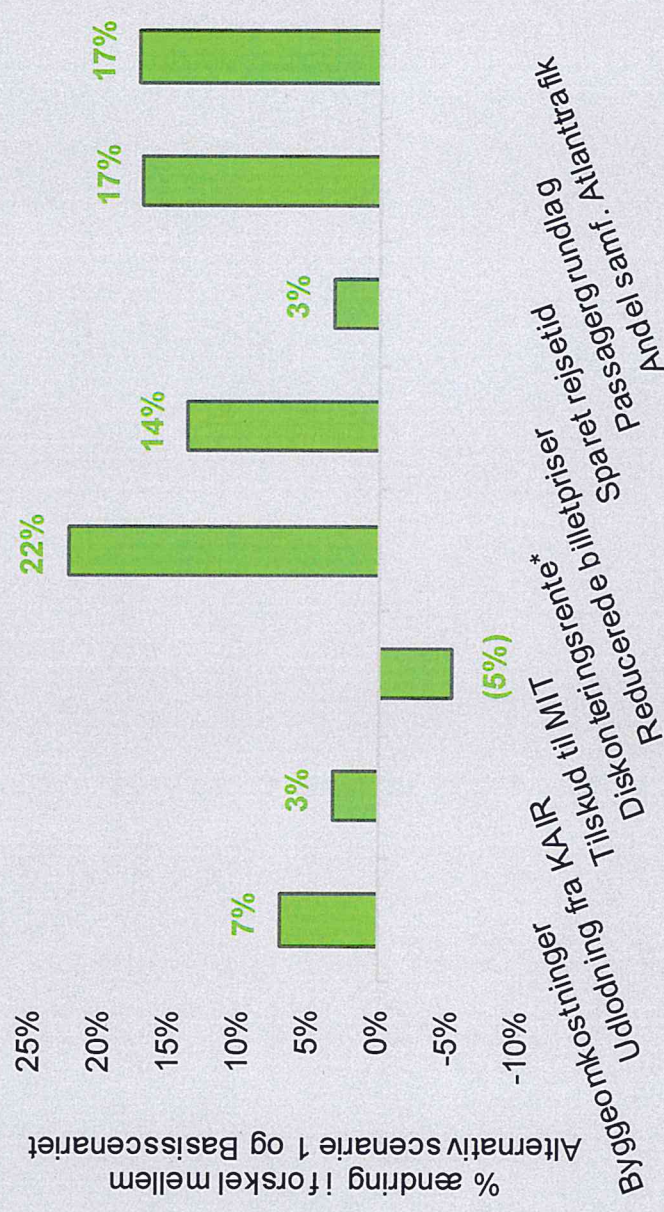
Fuldt potentiale Intet potentiale

Opsummering af Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering

Resultat af følsomhedsanalysen



Følsomhedsanalysen giver ikke anledning til at ændre den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurderings konklusioner

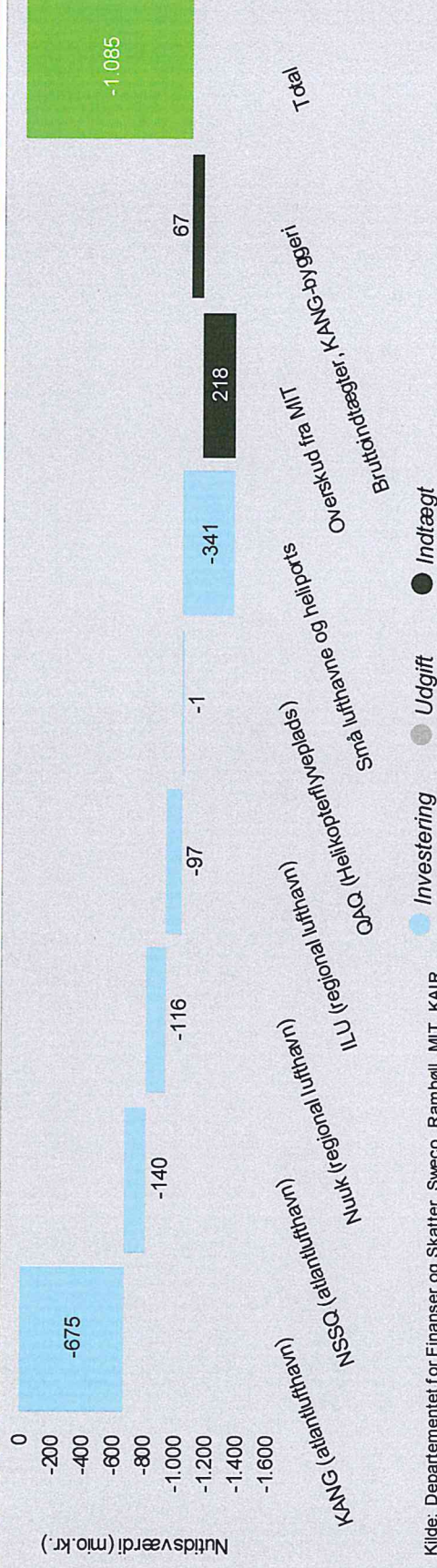


* Ændringen som følge af at diskonteringsrenten ændres fra 4% til 3%

Basisscenariet

Nutidsværdien af Basisscenariet er 1.085 mio.kr. over 25 år

Nutidsværdien af Basisscenariet er -1.085 mio.kr.



Kilde: Departementet for Finanser og Skatter, Sweco, Rambøll, MIT, KAIR

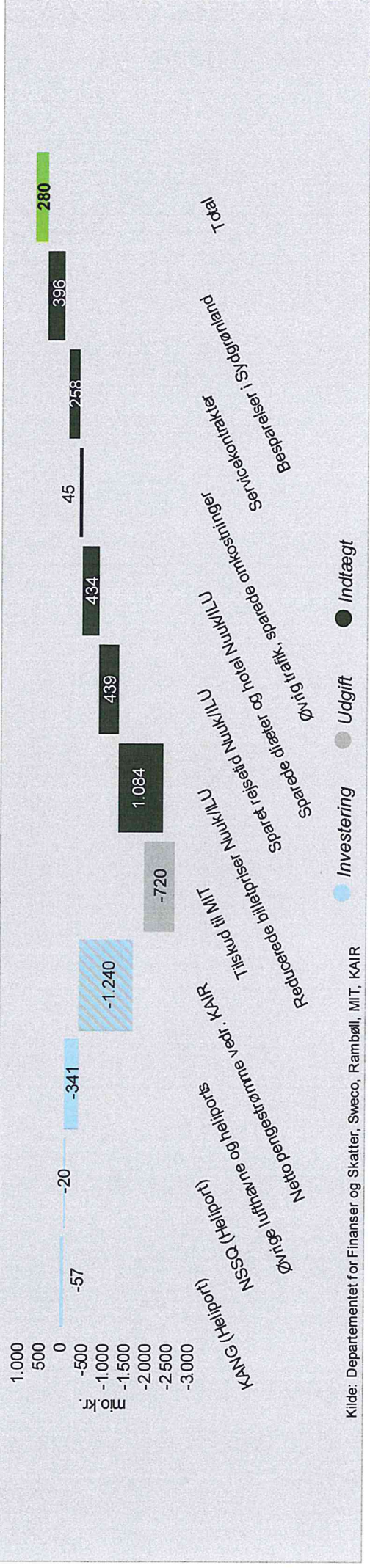
Beskrivelse af Basisscenariet

- Basisscenariet repræsenterer en videreførelse af den nuværende lufthavnsstruktur. Hvis der ikke investeres i nye lufthavne, betyder dette et implicit tilvalg af Basisscenariet
- Den største investeringspost i Basisscenariet er renovering af Kangerlussuaq lufthavn
- Den største indtægtspost i Basisscenariet er det årlige overskud fra MIT på ca. 13 mio. kr.

Alternativscenarie 1

Nutidsværdien af Alternativscenarie 1 er 280 mio.kr. over 25 år

Nutidsværdien af Alternativscenarie 1 er 280 mio.kr.



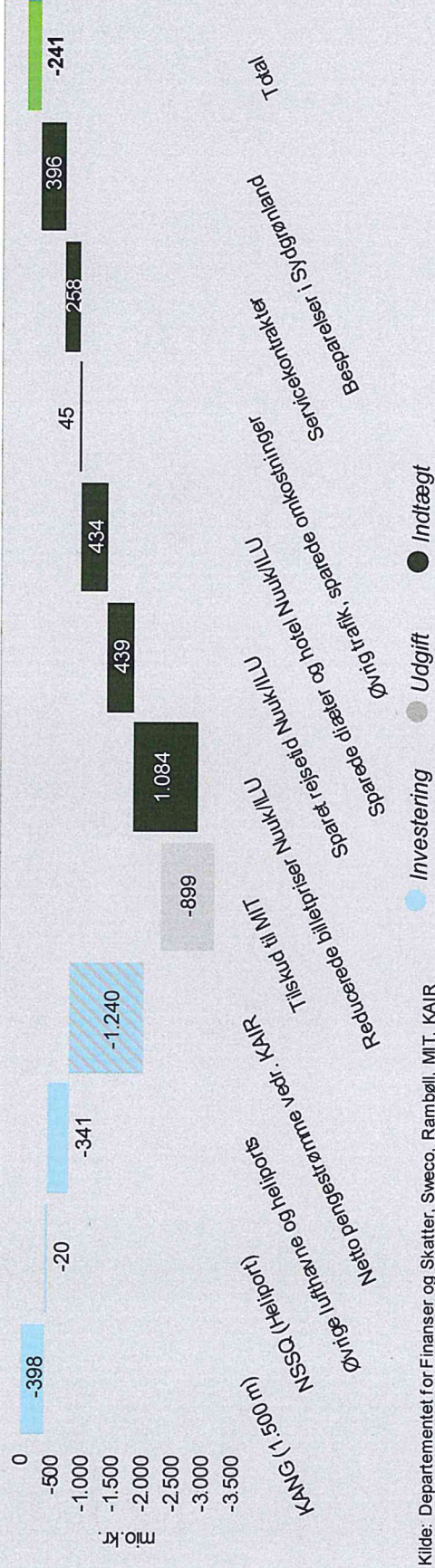
Beskrivelse af Alternativscenarie 1

- Alternativscenarie 1 repræsenterer en ny lufthavnsstruktur, med Kangerlussuaq og Narsarsuaq som heliporte
- Den største investeringspost i Alternativscenarie 1 er kapitalindskuddet i KAIR
- Den største udgiftspost i Alternativscenarie 1 er tilskuddet til MIT
- Den største indtægtspost i Alternativscenarie 1 er de reducerede billetpriser for Nuuk/Ilulissat

Alternativscenarie 2

Nutidsværdien af Alternativscenarie 2 er -241 mio.kr. over 25 år

Nutidsværdien af Alternativscenarie 2 er -241 mio.kr.



Kilde: Departementet for Finanser og Skatter, Sweco, Rambøll, MIT, KAIR

Beskrivelse af Alternativscenarie 2

- Alternativscenarie 2 repræsenterer en ny lufthavnsstruktur, med Kangerlussuaq som regional lufthavn og Narsarsuaq som heliport
- Den største investeringspost i Alternativscenarie 2 er kapitalindskuddet i KAIR
- Den største udgiftspost i Alternativscenarie 2 er tilskuddet til MIT
- Den største indtægtspost i Alternativscenarie 2 er de reducerede billetpriser for Nuuk/Illulissat

Agenda



- Introduktion og metodevalg
- Opsummering af den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering
- **Opsummering af Landskassens årlige driftsøkonomi**
- Besvarelse af kritik fra Økonomisk Råd
- Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

Opsummering af Landskassens årlige driftsøkonomi

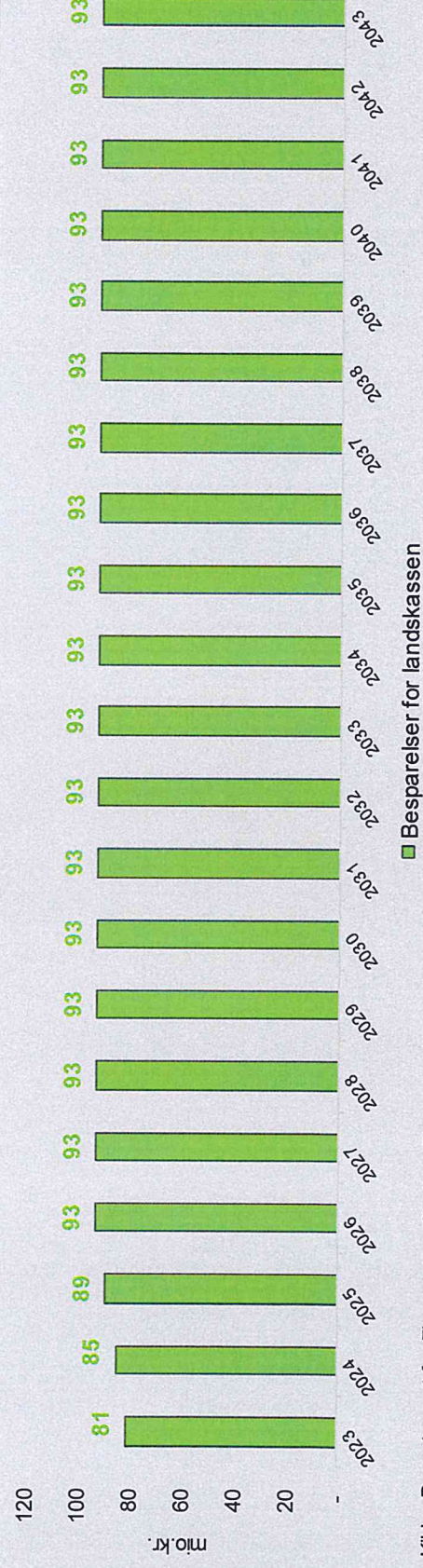
Samlede besparelser (indtægter) for landskassen



Årlige besparelser (indtægter) for Landskassen ved Alternativscenarierne ift. Basisscenariet

- Hensigten med dette afsnit om Landskassen er ikke at danne sammenligningsgrundlag mellem scenarierne, men at fastslå, om den årlige drift i Landkassen hænger sammen år for år, når der ses bort fra investeringerne.
- Besparelserne for Landskassen ved den nye lufthavnsstruktur = penge/ressourcer der ikke længere bruges i sektorerne
- Besparelserne kan betragtes som indtægter, der bruges til at dække underskuddet i MIT
- I nedenstående årlige besparelser/indtægter er ikke inkluderet:
 - Udlodning fra KAIR
 - Dynamiske effekter

Illustration af årlige indtægter



Kilde: Departement for Finanser og Skatter, Rambøll, MIT

Opsummering af Landskassens årlige driftsøkonomi

Samlede besparelser (indtægter) for landskassen

Opdeling af de forventede besparelser for Landskassen (opdeling af figuren fra forrige side)

- Det er antaget, at de samlede besparelser for Landskassen ikke får fuld effekt fra første driftsår
- Over halvdelen af besparelserne for Landskassen vedrører den nye lufthavnsstruktur, og atlantrafikken i Nuuk og Ilulissat fremfor Kangerlussuaq
- Lidt under halvdelen af besparelserne vedrører Sydgrønland, og anvendelse af Qaqortoq som hub i Sydgrønland fremfor Narsarsuaq

Oversigt over besparelser for Landskassen

Årlige besparelser for landskassen	2023	2024	2025	2026+
Besparelser vedrørende Nuuk/Ilulissat	44,3	46,3	49,3	52,3
Reducerede billetpriser Nuuk/ILU	26,8	26,8	26,8	26,8
Sparet reisetid Nuuk/ILU	8,8	10,8	13,8	16,8
Diætbesparelser Nuuk/ILU	1,7	1,7	1,7	1,7
Hotelbesparelser Nuuk/ILU	5,2	5,2	5,2	5,2
Øvrig trafik, sparede omkostninger	1,8	1,8	1,8	1,8
Besparelser vedrørende Qaqortoq/Sydgrønland	36,9	38,9	39,9	40,9
Servicekontrakter	17,9	17,9	17,9	17,9
Reducerede billetpriser, Sydgrønland	12,9	12,9	12,9	12,9
Sparet reisetid, Sydgrønland	4,3	6,3	7,3	8,3
Diætbesparelser, Sydgrønland	0,8	0,8	0,8	0,8
Hotelbesparelser, Sydgrønland	1,1	1,1	1,1	1,1
Samlede årlige besparelser for landskassen	81,2	85,2	89,2	93,2

Kilde: Departement for Finanser og Skatter, MIT

Opsummering af Landskassens årlige driftsøkonomi

Sammenligning af indtægter og udgifter ved Alternativscenarie 1

Årlige udgifter ved Alternativscenarie 1 (investeringer er ikke inkluderet)

- Den primære udgiftspost er nettotilskuddet til MIT, som forventes at have et årligt underskud på ca. 60 mio. kr. i Alternativscenarie 1
- Der indregnes også allerede afsatte penge fra tidligere MIT-overskud (12,9 mio. kr.) i oversigten
- Forskellen mellem indtægter og udgifter er positiv i alle år i Alternativscenarie 1 (illustreres på næste side)

Oversigt over årlige udgifter (investeringer er ikke inkluderet)

Årlige udgifter for landskassen	2023	2024	2025	2026+
Ved Alternativscenarie 1 (heliporte i Kangerlussuaq/Narsarsuaq)	80,9	84,9	82,9	72,9
Nettotilskud til MIT	60,0	60,0	60,0	60,0
Allerede afsatte penge fra tidligere MIT-overskud	12,9	12,9	12,9	12,9
Flytteomkostninger	8,0	12,0	10,0	-
Forskel mellem indtægter og udgifter i Alternativscenarie 1	0,3	0,3	6,3	20,3

Kilde: Departement for Finanser og Skatter, MIT

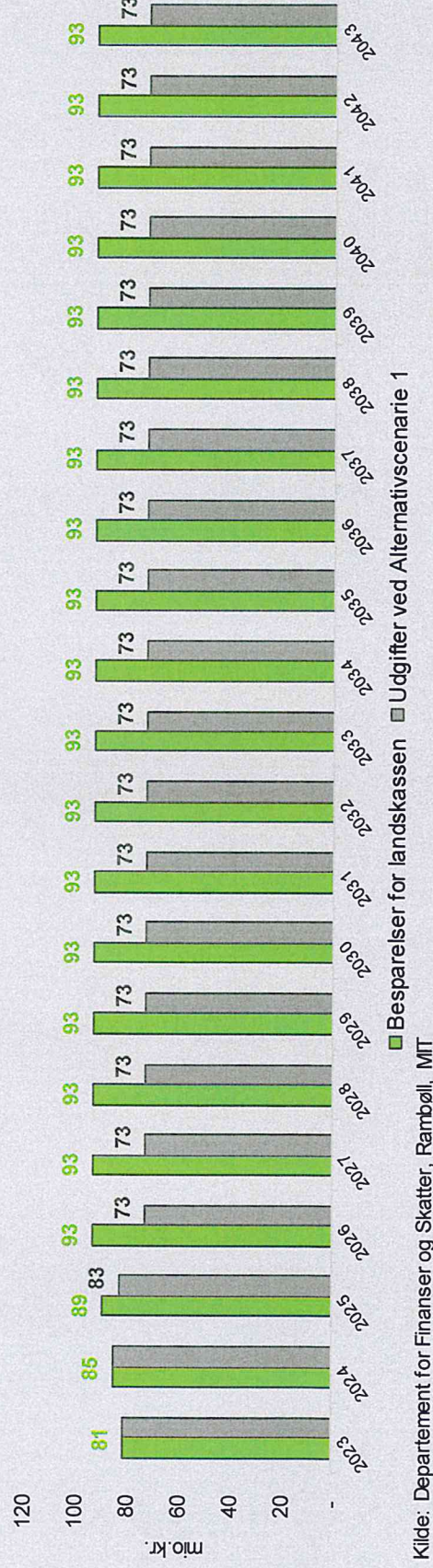
Opsummering af Landskassens årlige driftsøkonomi

Sammenligning af indtægter og udgifter ved Alternativscenarie 1

Indtægter og udgifter ved Alternativscenarie 1 (investeringer er ikke inkluderet)

- Figuren sammenligner årlige indtægter/besparelser for Landskassen, med de årlige udgifter ved Alternativscenarie 1
 - I de årlige udgifter (grå) indgår underskuddet i MIT
- Det er centralt for Landskassens driftsøkonomi, at indtægter/besparelser overgår udgifterne
- Det ses, at indtægter/besparelser overgår udgifterne i alle år
- Fra 2026 er indtægterne ca. 20 mio. kr. større end udgifterne hvert år

Illustration af indtægter og udgifter (investeringer er ikke inkluderet)



Opsummering af Landskassens årlige driftsøkonomi

Sammenligning af indtægter og udgifter ved Alternativscenarie 2

Årlige udgifter ved Alternativscenarie 2 (investeringer er ikke inkluderet)

- Den primære udgiftspost er nettotilskuddet til MIT, som forventes at have et årligt underskud på ca. 75 mio. kr. i Alternativscenarie 2
- Der indregnes også allerede afsatte penge fra tidligere MIT-overskud (12,9 mio. kr.) i oversigten
- Forskellen mellem indtægter og udgifter er negativ i de første driftsår, og giver et samlet underskud på ca. 38 mio. kr.
- Fra 2026 er forskellen mellem indtægter og udgifter positiv med 5,3 mio. kr.
- Forholder sig ikke til investeringen

Oversigt over årlige udgifter (investeringer er ikke inkluderet)

Årlige udgifter for landskassen	2023	2024	2025	2026+
Ved Alternativscenarie 2 (landingsbane i Kangerlussuaq/heliport i Narsarsuaq)	95,9	99,9	97,9	87,9
Nettotilskud til MIT	75,0	75,0	75,0	75,0
Allerede afsatte penge fra tidligere MIT-overskud	12,9	12,9	12,9	12,9
Flytteomkostninger	8,0	12,0	10,0	-
Forskel mellem indtægter og udgifter i Alternativscenarie 2	-14,7	-14,7	-8,7	5,3

Kilde: Departement for Finanser og Skatter, MIT

Opsummering af Landskassens årlige driftsøkonomi

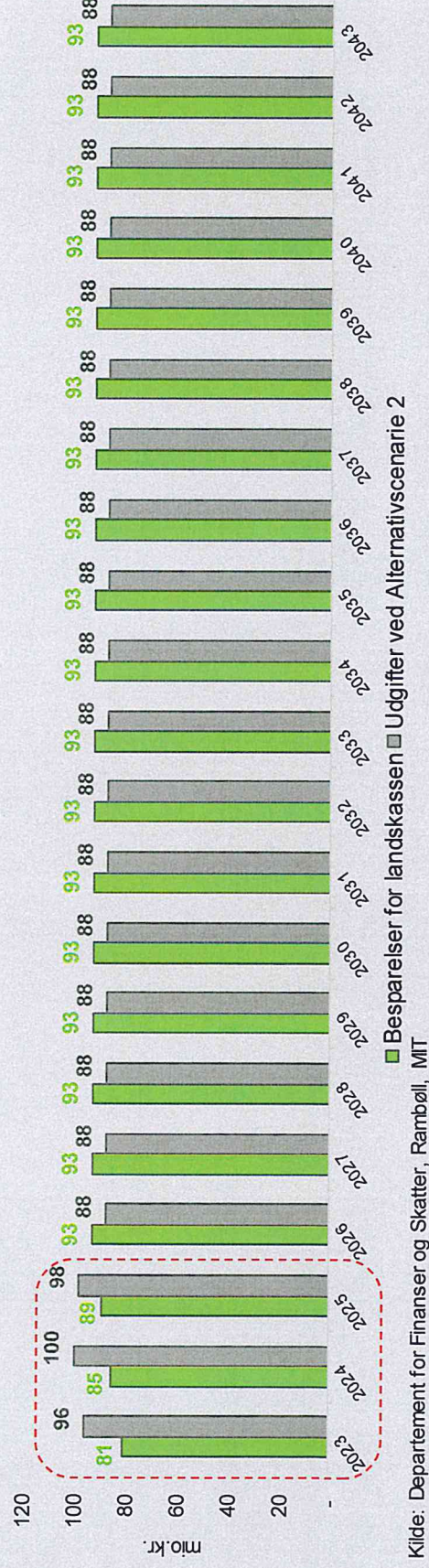
Sammenligning af indtægter og udgifter ved Alternativscenarie 2



Indtægter og udgifter ved Alternativscenarie 2 (investeringer er ikke inkluderet)

- Figuren sammenligner årlige indtægter/besparelser for Landskassen, med de årlige udgifter ved Alternativscenarie 2
- Det er centralt for Landskassens driftsøkonomi, at indtægter/besparelser overgår udgifterne
- Det ses, at de årlige udgifter er større end indtægterne/besparelserne de første år af driftsperioden
 - Driftsunderskuddet skal finansieres andetsteds hvis Alternativscenarie 2 vælges – eventuelt gennem offentlige besparelser eller skattestigning
 - Hertil kommer, at der ikke er tilstrækkelige midler til finansiering en 1.500 m landingsbane i Kangerlussuaq i Alternativscenarie 2
- Fra 2026 er indtægterne ca. 5 mio. kr. større end udgifterne hvert år

Illustration af indtægter og udgifter (investeringer er ikke inkluderet)



Agenda



- Introduktion og metodevalg
- Opsummering af den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering
- Opsummering af Landskassens årlige driftsøkonomi
- **Besvarelse af kritik fra Økonomisk Råd**
- Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

Besvarelse af kritik fra Økonomisk Råd

Økonomisk Råds observationspunkt 1

Økonomisk Råds observationspunkt 1) Er der afgørende forskel mellem Alternativscenarierne og Basis scenariet?

- Ved Rådets argumentation forstås, at der skal tillægges 1 mia. kr. i opsparede midler som ikke anvendes, til Basis scenariet
 - Ikke i overensstemmelse med anvendte vejledninger om samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger
 - I så fald skal kun afkastet af de 1 mia. kr. tillægges
 - Vil betyde valg af mindst fordelagtig investering
 - Eksempel:

Mio.kr.	Investeringsprojekt 1	Investeringsprojekt 2
Investeringssum	100	200
Nutidsværdi	-25	25
Ikke disponerede midler	100	0
Forskel resultat, nutidsværdi + ikke disponerede midler	75	25

Besvarelse af kritik fra Økonomisk Råd

Økonomisk Råds observationspunkt 2



Økonomisk Råds observationspunkt 2) Er risikoaspektet tilstrækkeligt belyst?

- Det oplyses ikke hvilke risikoanalyser Rådet savner
 - Generel konservativ tilgang
 - Der er følsomhedsanalyser på alle centrale parametre
 - I overensstemmelse med gældende vejledninger og praksis
 - Udarbejdet følsomhedstillæg i april 2018:

Deloitte.



**Følsomhedsanalyse på
anlægsinvestering hos KAIR 1
Alternativscenarie 1 og 2**

23. april 2018

Agenda



- Introduktion og metodevalg
- Opsummering af den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering
- Opsummering af Landskassens årlige driftsøkonomi
- Besvarelse af kritik fra Økonomisk Råd

• Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

Introduktion til 1.199 meter baner i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq



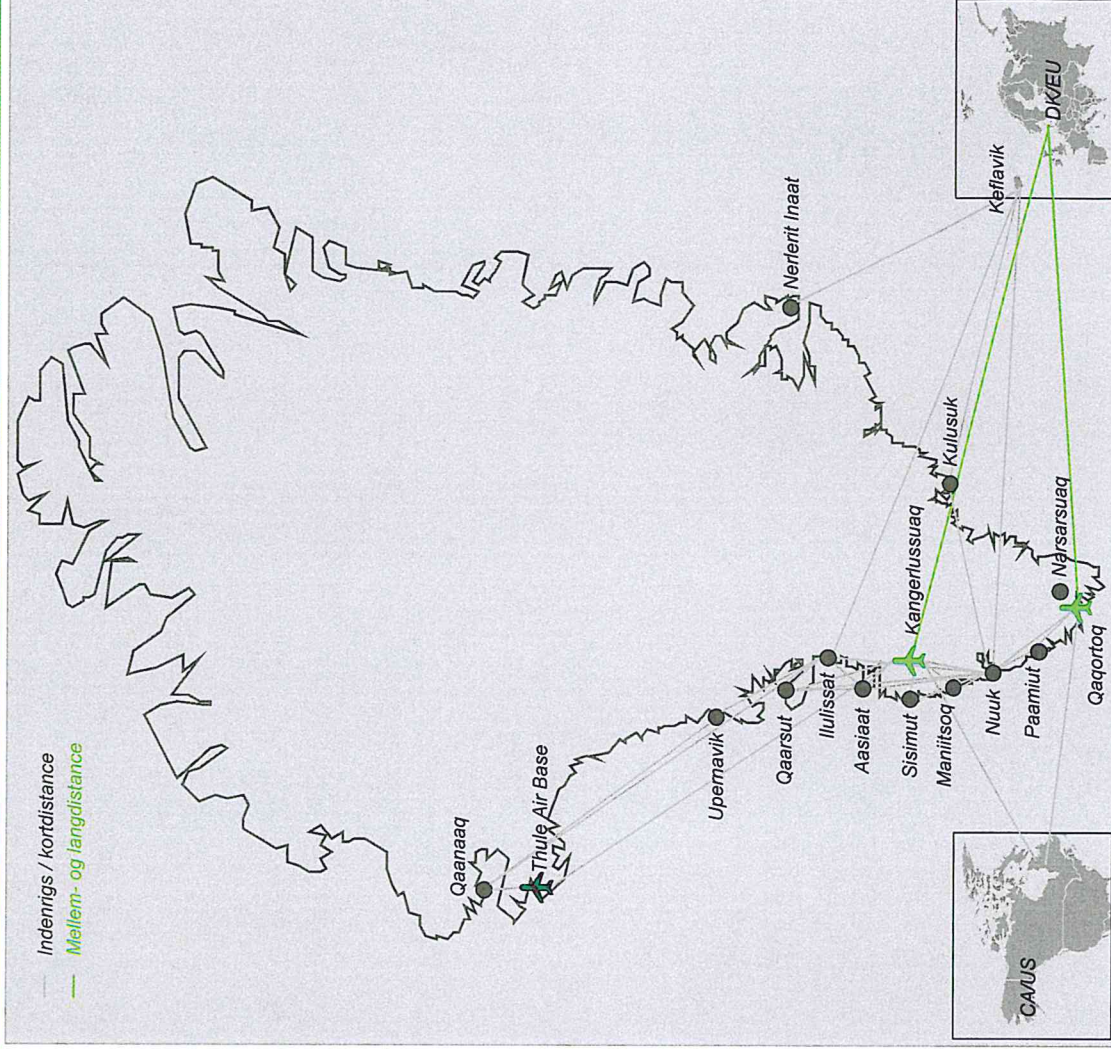
Foreløbige konklusioner

NAALAKKERSUIISUT
GOVERNMENT OF GREENLAND

Introduktion til 1.199 meter scenarierne

- Arbejdet med to 1.199 meter scenarier pågår, derfor er følgende kun foreløbige konklusioner
- 1.199 meter er fastholdelse af eksisterende lufthavnsstruktur
 - Med Qaqortoq som hub i Syd
 - Qaqortoq kan opnå større besparelser end Narsarsuaq
- 1.199 meter muliggør flyvninger med større fly mellem Kangerlussuaq, Nuuk, Ilulissat, Kulusuk og Keflavik (Dash 8-Q400 fremfor Dash 8-Q200)
 - CASM besparelser
- De indregnede 1.199 meter baner er ikke fremtidssikret (mere herom senere)

1.199 meter scenarier er fortsættelse af eksisterende lufthavnsstruktur



Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

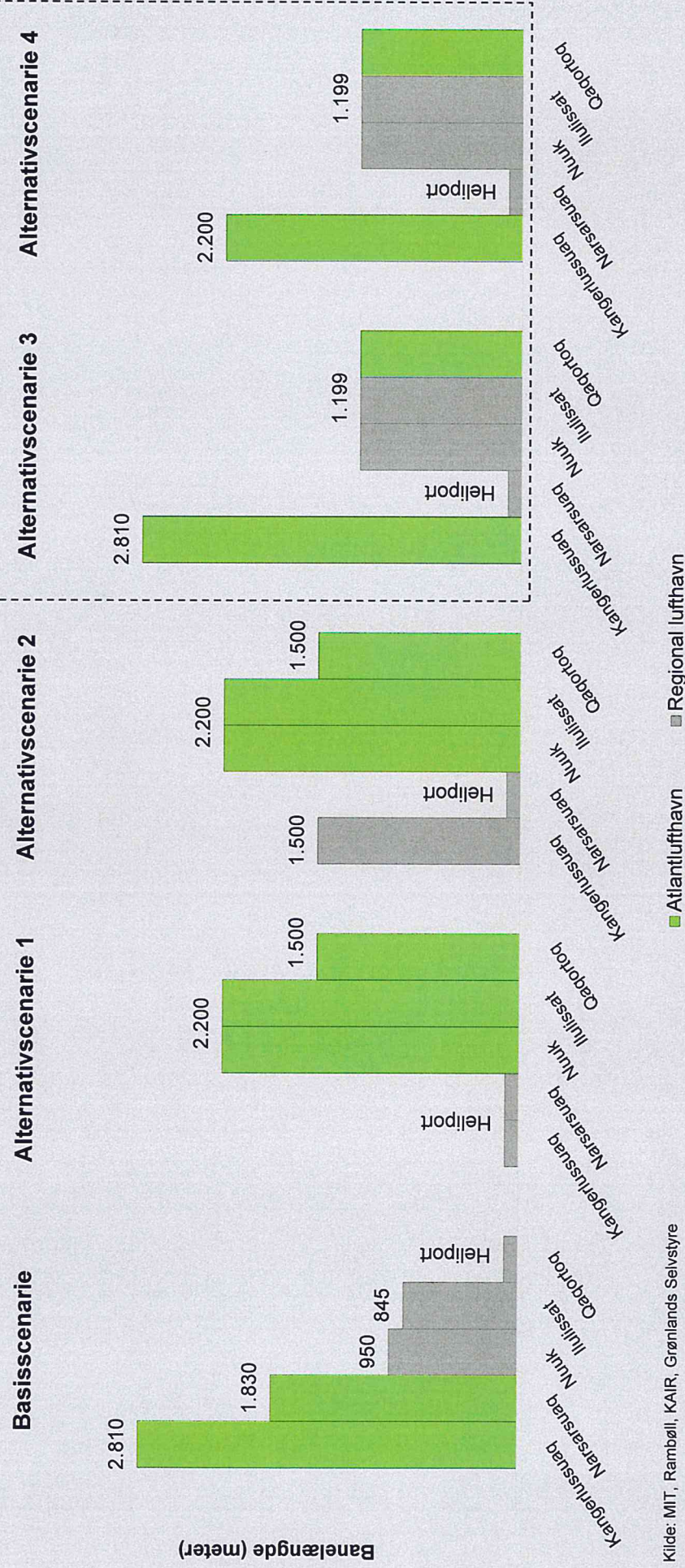
Sammenligning af banelængder i scenarierne

**Foreløbige
konklusioner**



NAALAKKERSUISUT
GOVERNMENT OF GREENLAND

Alternativscenarie 3 og 4 er baseret på den eksisterende lufthavnsstruktur



Kilde: MIT, Rambøll, KAIR, Grønlands Selvstyre

Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

Bagvedliggende forudsætninger

**Foreløbige
konklusioner**

Indregnede elementer i delanalysen med 1.199 meter landingsbaner

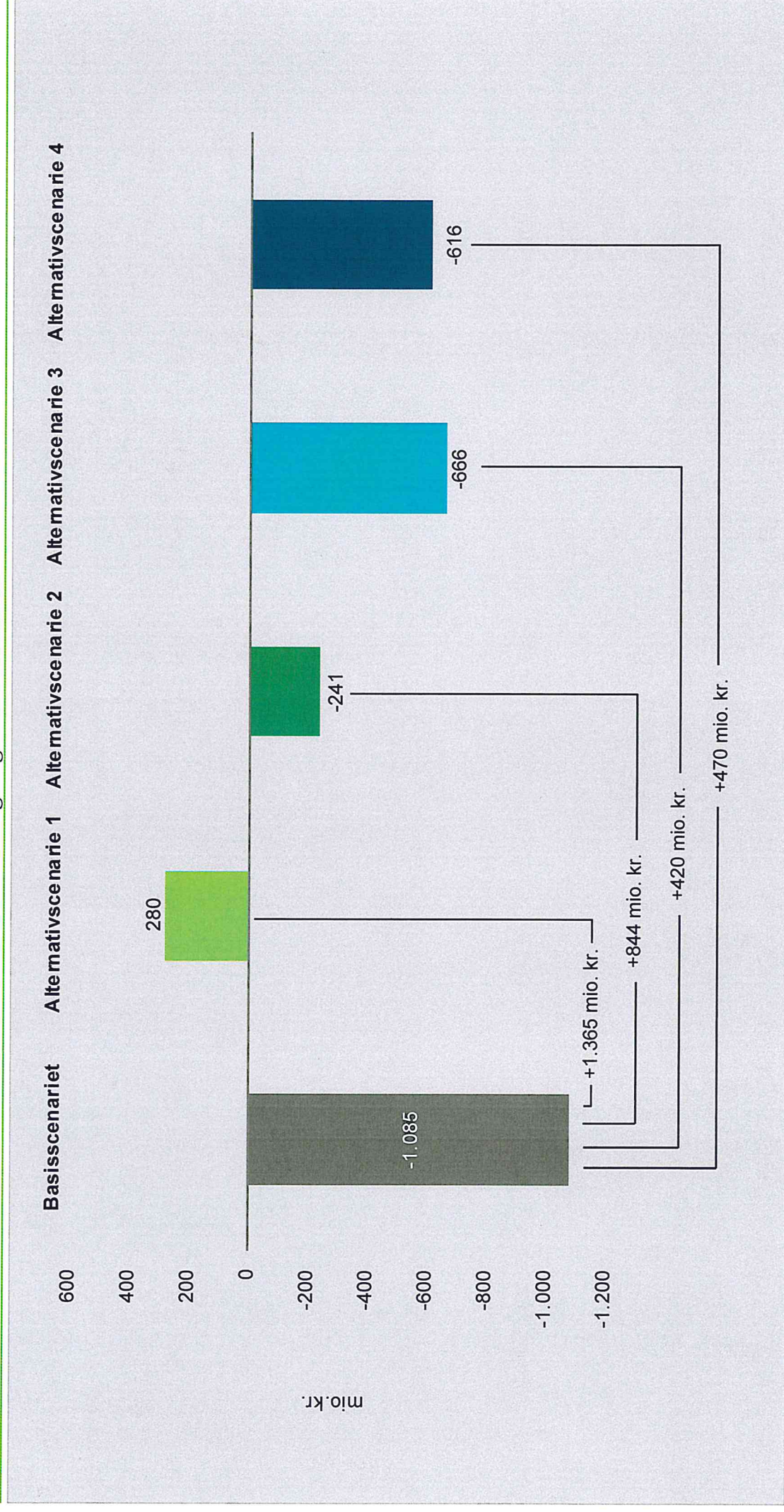
	Basisscenariet	Alternativscenarie 3	Alternativscenarie 4
Investeringer og reinvesteringer	- Kangerlussuaq (2.810 meter) - Narsarsuaq (1.830 meter) - Nuuk (950 meter) - Ilulissat (845 meter) - Qaqortoq (heliport) - Øvrige lufthavne og heliporte	- Kangerlussuaq (2.810 meter) - Narsarsuaq (heliport) - Nuuk (1.199 meter) - Ilulissat (1.199 meter) - Qaqortoq (1.199 meter) - Øvrige lufthavne og heliporte — Kapitalindskud i KAIR — Flytteomkostninger og boligbyggeri	- Kangerlussuaq (2.200 meter) - Narsarsuaq (heliport) - Nuuk (1.199 meter) - Ilulissat (1.199 meter) - Qaqortoq (1.199 meter) - Øvrige lufthavne og heliporte — Kapitalindskud i KAIR — Flytteomkostninger og boligbyggeri
Udgifter		- Tilskud til MIT (drift)	- Tilskud til MIT (drift)
Indtægter	- Overskud fra MIT (drift) - Bruttoindtægter (skat), Kangerlussuaq-byggeri	— Overskud fra KAIR (drift) - Bruttoindtægter (skat), anlægsbyggerier — Sparede rejseomkostninger (atlanttrafik) - Sparede rejseomkostninger (Sydgrønland) - Besparelser, servicekontrakter (Sydgrønland)	— Overskud fra KAIR (drift) - Bruttoindtægter (skat), anlægsbyggerier — Sparede rejseomkostninger (atlanttrafik) - Sparede rejseomkostninger (Sydgrønland) - Besparelser, servicekontrakter (Sydgrønland)

Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

Sammenligning af Basisscenariet og alternativscenarierne

**Foreløbige
konklusioner**

Sammenligning af alle scenarier



Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

Sammenligning af Basisscenarioet og alternativscenarierne

**Foreløbige
konklusioner**



NAALAKKERSUISUT
GOVERNMENT OF GREENLAND

Alternativscenarie 3 og 4 baseres fortsat på den eksisterende lufthavnsstruktur som Basisscenarioet

Nutidsværdier (mio. kr.)	Investering	Besparelser for samfundet over 25 år	Netto nutidsværdi for samfundet over 25 år	Potentiale for dynamiske effekter som følge af nye landingsbane
Basisscenario	-1.370	285	-1.085	
Alternativscenarie 1	-2.365 ¹	2.644	280	
Alternativscenarie 2	-2.706 ¹	2.464	-241	
Alternativscenarie 3	-1.887	1.222	-666	
Alternativscenarie 4	-1.834	1.218	-616	

1) KAIR optager hertil lån som en del af finansieringen af lufthavnene Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Lånefinansieringen har negativ påvirkning på driften i KAIR og derved størrelsen af udlodning til Selvstyret. Dette påvirker beregningen ved at reducere besparelser for samfundet over 25 år.

● Fuldt potentiale ○ Intet potentiale

Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

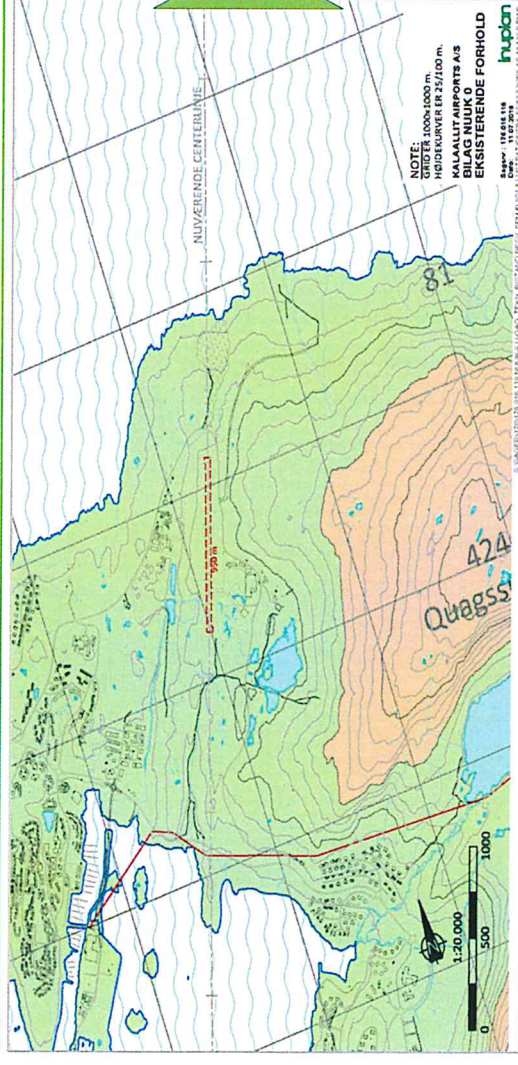
Fremtidssikring af Nuuk lufthavn

**Foreløbige
konklusioner**

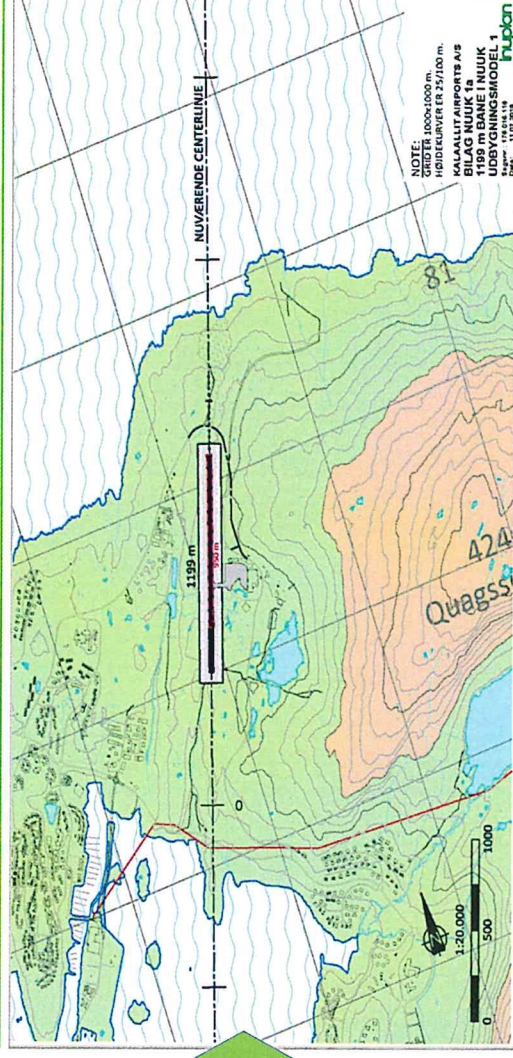


NAALAKKERSUISUT
GOVERNMENT OF GREENLAND

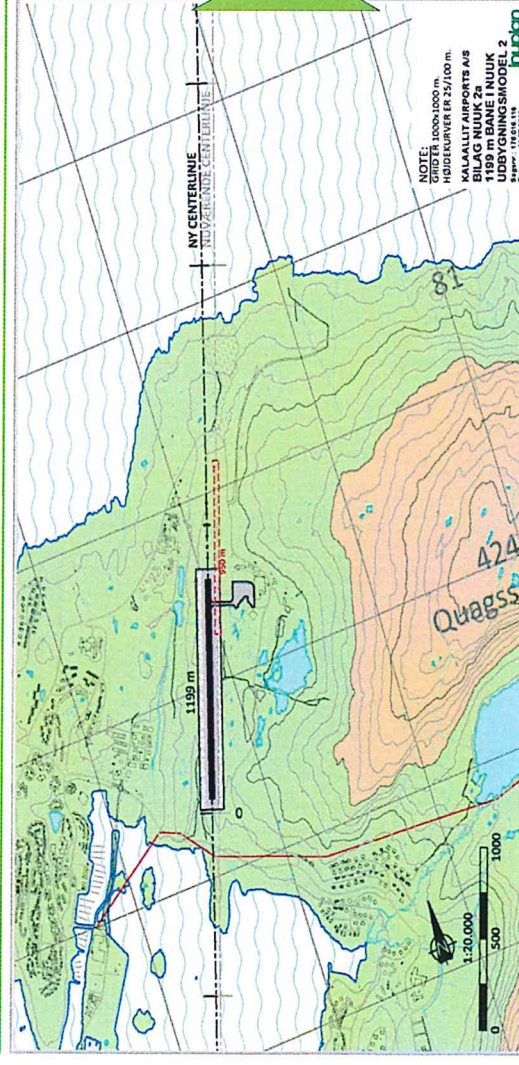
950 meter (i dag, ikke fremtidssikret)



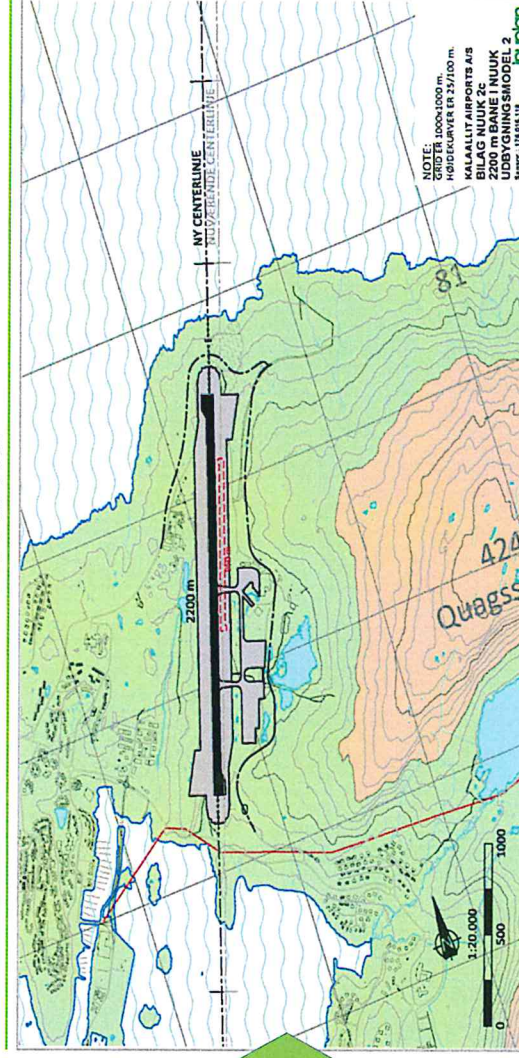
1.199 meter (ikke fremtidssikret, max. 1.799)



1.199 meter (fremtidssikret)



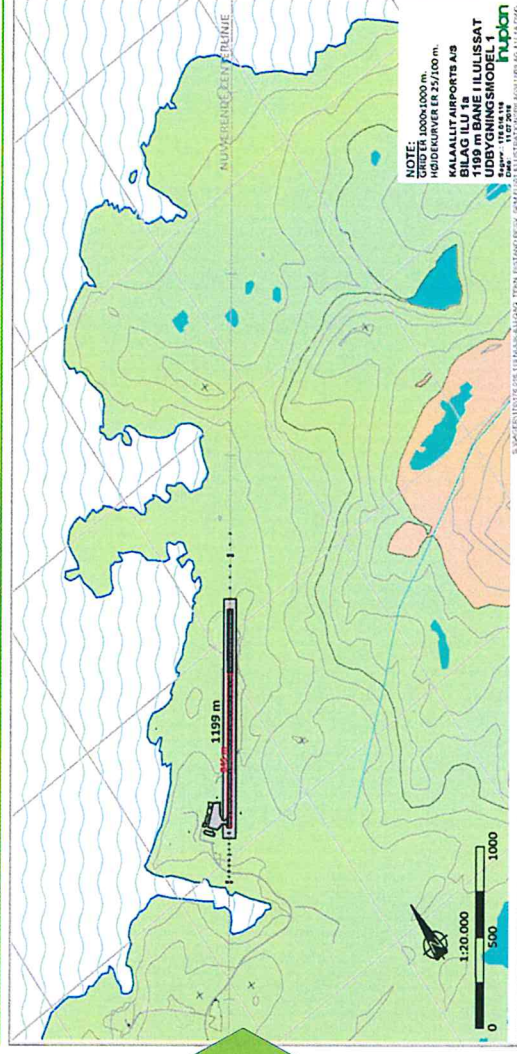
2.200 meter



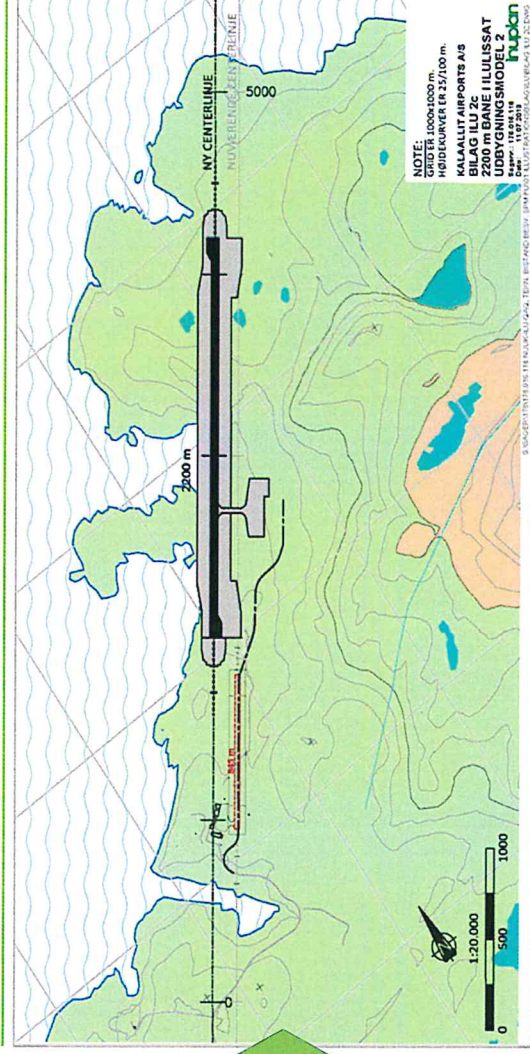
Foreløbige konklusioner



1.199 meter (ikke fremtidssikret, max. 1.199)



2.200 meter

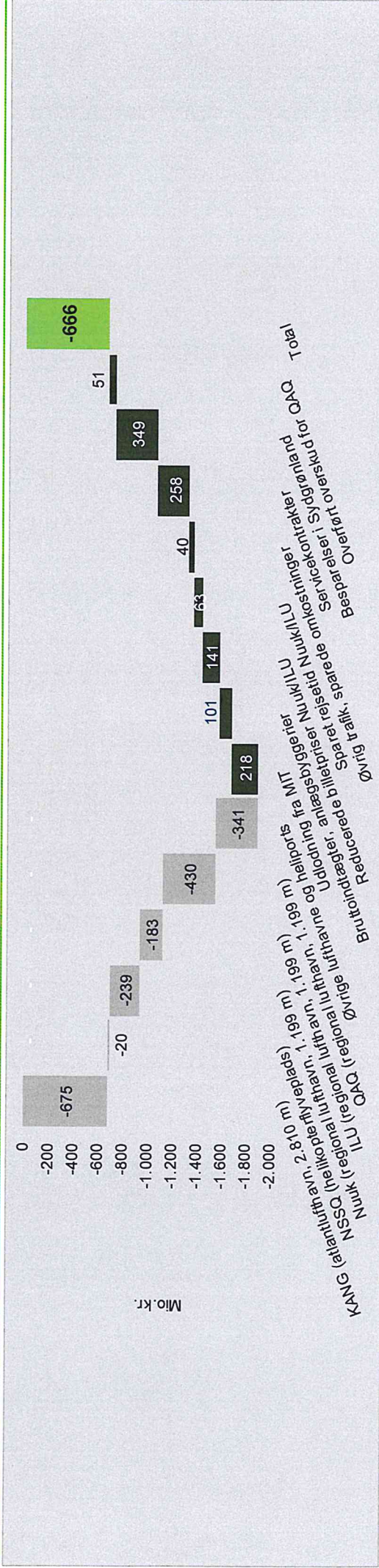


Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

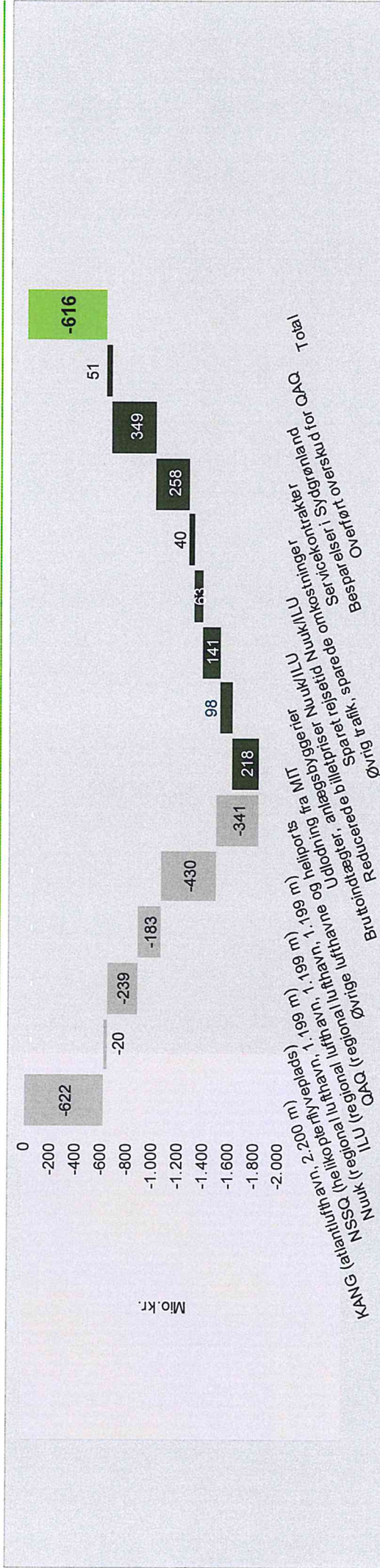
Komponenter af nutidsværdien for Alternativscenarie 3 og 4

Foreløbige konklusioner

Nutidsværdi af Alternativscenarie 3



Nutidsværdi af Alternativscenarie 4



Foreløbig delanalyse med 1.199 meter scenarier

Pengestrømme i Basisscenarioet og alternativscenarierne

Foreløbige konklusioner

Sammenligning af alle scenarier

