Deloitte.



Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, Trin 2

20. April 2018

Indholdsfortegnelse

1	Indledning og baggrund	3
2	Opsummering	7
3	Bagvedliggende forudsætninger	12
4	Basisscenariet	23
5	Alternativscenarie 1	27
6	Alternativscenarie 2	32
7	Effekter, der ikke kvantificeres	35
8	Følsomhedsanalyser	37
9	Budgetøkonomisk analyse for landskassen	45

1 Indledning og baggrund

Det overvejes at etablere nye atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat samt en ny regional lufthavn i Qaqortoq for at understøtte den videre økonomiske udvikling.

De nye lufthavne skal ejes og drives af Kalaallit Airports A/S (KAIR).

KAIR er 100% ejet af Selvstyret.

Den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering

Afsættet for den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering

I dag er der to lufthavne, der kan modtage transatlantisk trafik, beliggende i Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Lufthavnenes placering i forhold til nutidens kommercielle rejsemønster giver anledning til ekstrarejser; rejser der vil blive reduceret, hvis lufthavnene med den atlantbærende trafik er mere centralt placeret i forhold til Grønlands nutidige demografi og kommercielle rejsemål. Samtidig vil en mere nutidig lufthavnsstruktur skabe fundamentet for yderligere vækst og udvikling.

Eftersom en forbedret flyinfrastruktur er afgørende for den økonomiske udvikling, har Grønlands Selvstyre ("Selvstyret") etableret Kalaallit Airports A/S (KAIR) for at realisere ambitionerne om en ny lufthavnsstruktur. KAIR er et aktieselskab, der er ejet 100% af Selvstyret.

Der er i regi af KAIR udarbejdet en forretnings- og finansieringsplan for etablering af tre nye lufthavne i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq. I løbet af de næste måneder skal KAIR rejse finansiering til etableringen af lufthavne Nuuk og Ilulissat, bl.a. på baggrund af en garanti fra Selvstyret. Qaqortoq lufthavn forventes at være 100% egenkapitalfinansieret af Selvstyret.

For at afgøre hvordan den fremtidige lufthavnsstruktur bedst kan tilrettelægges, har Selvstyret bedt Deloitte om at udarbejde en samfundsøkonomisk konsekvensvurdering med fokus på de økonomiske effekter relateret til den planlagte lufthavnsstruktur.
For at opgøre den økonomiske konsekvens af den planlagte lufthavnsstruktur i forhold til den eksisterende lufthavnsstruktur opereres der med et:

- **Basisscenarie,** som udtrykker konsekvenserne af en videreførelse af lufthavnsstrukturen i dag, hvor alle lufthavnene holdes i regi af Mittarfeqarfiit (MIT). Basisscenariet indebærer reinvesteringer i de eksisterende lufthavne.
  - Basisscenariet består blandt andet af en 2.810 m bane i Kangerlussuaq og en 1.830 m bane i Narsarsuaq.
- **Alternativscenarie 1,** som er konsekvenserne af en ny lufthavsstruktur, hvor Nuuk og Ilulissat er atlantlufthavne og Qaqortoq regional lufthavn ejet og drevet af KAIR, og hvor alle øvrige lufthavne inklusive Kangerlussuaq og Narsarsuaq er ejet af Selvstyret og drevet af MIT.
  - Alternativscenarie 1 består af heliporte i både Kangerlussuaq og Narsarsuaq
  - Lufthavnene i Nuuk og Ilulissat udbygges til atlantlufthavne med banelængder på hver 2.200 m.
  - Der bygges en ny regional lufthavn i Qaqortoq med banelængde på 1.500 m.
- **Alternativscenarie 2,** som svarer til Alternativscenarie 1 med den modifikation, at der foretages væsentlige reinvesteringer i Kangerlussuaq, idet der frem for en heliport er en regional landingsbane.
  - I Alternativscenarie 2 udbygges Lufthavnene i Nuuk og Ilulissat til atlantlufthavne med banelængder på hver 2.200 m.
  - Der bygges en ny regional lufthavn i Qaqortoq med banelængde på 1.500 m.
  - Kangerlussuaq Landingsbane ændres til 1.500 meter og Narsarsuaq ændres til heliport.

Se nærmere om reduktion af lufthavnsaktiviteterne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq i appendiks.

Analysen ser bort fra støj, forurening, klima og uheld.

Analysen ser ligeledes bort for konsekvenser for Air Greenland som følge af formodet øget konkurrence.

Der ses endvidere bort fra investeringer i baneanlæg mv., der måtte være nødvendige for at opretholde de militære aktiviteter for Det danske Forsvar ("Forsvaret").

Bemærk, at analysen ikke indregner dynamiske effekter som følge af en forbedret lufthavnsstruktur. En forbedret lufthavnsstruktur vil med overvejende sandsynlighed øge væksten i samfundet. Derfor undervurderer denne analyse med stor sandsynlighed effekterne i Alternativscenarierne.

Analysetilgang og metode

Analysetilgang Trin 2

Formålet med den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering er at belyse de bredere samfundsøkonomiske konsekvenser ved udbygning af lufthavnsstrukturen.

Analysen er struktureret på følgende måde:

- Udgangspunktet for analysen er et Basisscenarie. Dette scenarie karakteriserer en videreførelse af lufthavnsstrukturen i dag.
- Herefter beskrives påvirkningen af samfundet som helhed ved Alternativscenarier. Disse scenarier karakteriserer nye lufthavnsstrukturer, hvor ændringerne blandt andre er, at Kangerlussuaq og Narsarsuaq ikke længere fungerer som atlantlufthavne, men i stedet nedskaleres til enten regionale landingsbaner eller heliporte. Funktionerne som atlantlufthavne overtages i stedet af opgraderede lufthavne i Nuuk og Ilulissat.
- Analysens konklusion udarbejdes herefter ved at sammenligne Basisscenariet med Alternativscenarierne.

Analysen sammenligner Basisscenariet med Alternativscenarierne ved brug af nutidsværdier over en 25-årig periode (2018 til 2043).

Når der foretages beregninger over længere perioder, skal beregningen være i form af en nutidsværdiberegning, hvor alle fremtidige pengestrømme tilbageføres (tilbagediskonteres) til "i dag" for at sikre, at pengestrømmene er sammenlignelige. Der er eksempelvis forskel på at modtage 100 kr. i dag fremfor at modtage 100 kr. om 25 år, hvilket nutidsværdien tager højde for gennem tilbagediskontering til i dag af alle fremtidige beløb.

Nutidsværdien af fremtidige pengestrømme tilbagediskonteres ved brug af en såkaldt diskonteringsrente.

En nutidsværdi på 0 over en 25-årig periode betyder, at man lige præcis får pengene inklusive forrentning igen af en investering, da der udelukkende ses på de fremtidige pengestrømme 25 år ud i fremtiden. Jo højere nutidsværdi, jo mere fordelagtig er investeringen. Er nutidsværdien negativ får man ikke investeringen igen med de angivne forudsætninger.

Se de øvrige beregningstekniske forudsætninger i appendiks.

Figur 1: Illustration af analysetilgangen i Trin 2



Den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering

Trin 1 og Trin 2

I 2017 blev der udarbejdet en overordnet samfundsøkonomisk analyse med en skarp budgetøkonomisk vinkling. Denne analyse viste, at der i begge scenarier bliver udgifter for Selvstyret, men at Alternativscenariet er billigere at gennemføre for Selvstyret end Basisscenariet. Basisscenariet i Trin 1-analysen kostede 956 mio. kr., mens Alternativscenariet kostede 791 mio. kr. Trin 1-analysen viste dermed, at det er budgetmæssigt fordelagtigt at etablere atlantlufthavne i Ilulissat og Nuuk frem for at beholde den nuværende lufthavnsstruktur.

I 2017 blev der udarbejdet en Trin 1-analyse, som er en overordnet samfundsøkonomisk analyse med en skarp budgetøkonomisk vinkling.

Trin 2-analysen er en videreførelse af Trin 1-analysen med den væsentlige forskel, at Alternativscenarierne i Trin 2-analysen bl.a. indregner effekten af reducerede rejseudgifter og sparet rejsetid samt besparelser relateret til servicekontrakter.

Den væsentligste forskel mellem Trin 1 og Trin 2 er, at der i Trin 1 udelukkende fokuseres på de lufthavne, der er berørt af etableringen af KAIR, og baserede sig på en række foreløbige forudsætninger, mens der i Trin 2 fokuseres på den samlede lufthavnsstruktur – dvs. at alle lufthavne og heliports er medtaget.

Trin 2-analysen kan læses uden forudgående kendskab til Trin 1.

Figur 2: Indholdet i Trin 1 og Trin 2



2 Opsummering

Basisscenariet har en negativ nutidsværdi på 1.085 mio. kr.

Alternativscenarie 1 har en positiv nutidsværdi på 280 mio. kr.

Forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenarie 1 er positiv 1.365 mio. kr.

Alternativscenarie 2 har en negativ nutidsværdi på -241 mio. kr.

Forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenarie 2 er positiv 844 mio. kr.

Den planlagte lufthavnsstruktur er billigere end den eksisterende

Konklusion

For at opgøre den økonomiske konsekvens af den planlagte lufthavsstruktur sammenlignet med den eksisterende lufthavnsstruktur opereres der i analysen med et:

- **Basisscenarie**: konsekvenserne af en videreførelse af lufthavnsstrukturen i dag, hvor Kangerlussuaq og Narsarsuaq er atlantlufthavne, og hvor alle øvrige lufthavne er regionale lufthavne eller heliports, med Selvstyret som ejer og hvor MIT driver disse. Dette scenarie har en negativ nutidsværdi på 1.085 mio. kr.
- **Alternativscenarie 1**: konsekvenserne af en ny lufthavnsstruktur, hvor Nuuk og Ilulissat er atlantlufthavne, og hvor Qaqortoq er regional lufthavn, ejet og drevet af KAIR. Alle øvrige lufthavne er regionale lufthavne eller heliports ejes af Selvstyret og drives af MIT, inklusive Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Det er i Alternativscenarie 1 antaget, at Kangerlussuaq og Narsarsuaq drives som heliporte. Dette scenarie har en positiv nutidsværdi på 280 mio. kr.
- **Alternativscenarie 2:** konsekvenserne af en ny lufthavnsstruktur som Alternativscenarie 1 med den modifikation, at der foretages væsentlige reinvesteringer i Kangerlussuaq, idet den nuværende landingsbane nedskaleres til en 1.500 m regional landingsbane, fortsat ejes af Selvstyret og drives af MIT. Dette scenarie har en negativ nutidsværdi på -241 mio. kr.

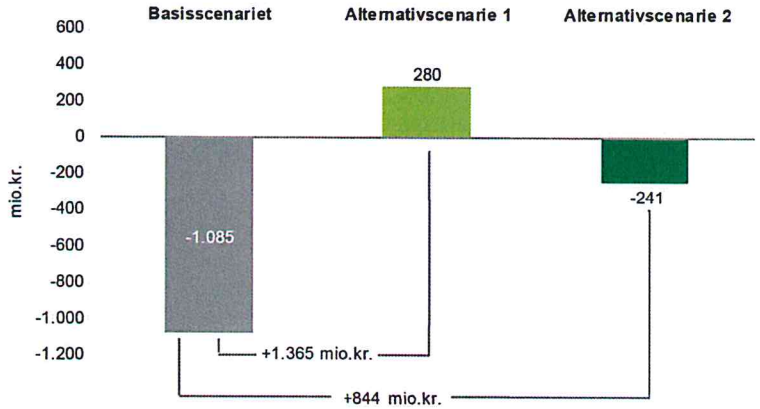
Den overordnede konklusion på den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering er, at uanset om der indregnes væsentlige reinvesteringer i Narsarsuaq og Kangerlussuaq, er det økonomisk fordelagtigt at investere i den planlagte opgradering af lufthavnsstrukturen. Det samme er dog ikke tilfældet i et budgetøkonomisk perspektiv for landskassen, hvor kun Alternativscenarie 1 kan gennemføres uden at der skal findes yderligere besparelser, end de der allerede er indregnet, eller gennemføres skattestigninger.

Skaleringen fra en heliport i Kangerlussuaq i Alternativscenarie 1, til en regional landingsbane på 1.500 m i Alternativscenarie 2, medfører yderligere investeringsudgifter på ca. 500 mio. kr. Det er blevet oplyst, at der med de nuværende projekter for landskassen ikke er finansiering til disse yderligere investeringsudgifter.

Basisscenariet giver en negativ nutidsværdi på 1.085 mio. kr., mens Alternativscenarie 1 giver en positiv nutidsværdi på 280 mio. kr. Med andre ord er det fordelagtigt at etablere atlantlufthavne i Nuuk, Ilulissat og regional lufthavn i Qaqortoq frem for at beholde den nuværende lufthavnsstruktur.

Den detaljerede gennemgang af de enkelte udgiftsposter i Basis- og Alternativscenarierne fremgår af afsnittene om disse scenarier.

Figur 3: Sammenligning af scenarierne



Kilder: Departement for Finanser og Skatter, Sweco, Rambøll, MIT, KAIR

Tabel 1: Sammenligning af scenarierne

NPV, mio.kr.	
Basisscenariet	-1.085
Alternativscenarie 1	280
Alternativscenarie 2	-241
Alternativscenarie 1, forskel til Basis	*1.365*
Alternativscenarie 2, forskel til Basis	*844*

Kilder: Departement for Finanser og Skatter, Sweco, Rambøll, MIT, KAIR

Den største udgiftspost i Basisscenariet er udgifterne til videreførelse af Kangerlussuaq som atlantlufthavn, hvilket primært skyldes, at såvel landingsbaner som bygninger og forsyningsanlæg er nedslidte. To poster genererer indtægter. For det første indregnes det overskud, som MIT tjener som følge af drift af den eksisterende lufthavnsstruktur, og for det andet indregnes øgede skatteindtægter i anlægsperioden.

De største udgiftsposter i Alternativscenarierne er Selvstyrets kapitalindskud i KAIR og tilskud til MIT, mens den største indtægtspost er de besparelser, der følger af sparet rejsetid og reducerede rejseudgifter. Andre positive bidrag til nutidsværdien er bl.a. det overskud, som KAIR generer som følge af drift af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat.

Bemærk, at der er en række yderligere positive effekter i Alternativscenarierne, som ikke er indregnet i rapporten, eksempelvis dynamiske effekter.

Der er en række dynamiske effekter, der er svære at kvantificere, og som derfor ikke er indregnet.

Det forventes, at den nye lufthavnsstruktur er endnu mere attraktiv for Selvstyret, end denne analyse viser, hvis der tages højde for dynamiske effekter.

Hvis et 30-årigt tidsperspektiv anvendes, forbedres resultaterne af analysen yderligere.

Hvis der analyseres på et 30-årigt tidsperspektiv, vil forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenarie 1 være 1.854 mio. kr. mod nuværende 1.365 mio. kr. ved 25-årigt tidsperspektiv. Forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenarie 2 vil være 1.296 mio. kr. ved 30-årigt tidsperspektiv mod nuværende 844 mio. kr. ved 25-årigt tidsperspektiv.

Desuden vil der være en række dynamiske effekter, som ikke er indregnet i analysen, da de er meget svære at kvantificere, eksempelvis øget turismes positive effekter på økonomien. Disse effekter er en potentiel merværdi i Alternativscenarierne.

Da fokus er en samfundsøkonomisk analyse, er det kun de besparelser i rejseudgifter og rejsetid, der er relateret til det grønlandske samfund, der er indregnet i Alternativscenarierne. Dette svarer til ca. 51% af 255.560 atlantrejsende i 2023. De resterende 49%, der ikke er samfundsrelaterede, tilfalder turister, forretningsfolk mv. uden tilknytning til Grønland/ Selvstyret. Disse ikke-samfundsrelaterede besparelser på 49% foranlediger en dynamisk effekt, der vil være med til at øge antallet af turister og forretningsfolk i Grønland. Da denne effekt ikke kan kvantificeres, er den ikke indregnet her.

Den anvendte passagerprognose som denne rapport baseres på, er udarbejdet af Rambøll på vegne af Grønlands Selvstyre. Det er oplyst, at den anvendte passagerprognose og vækst ikke er udtryk for den faktiske passagervækst de seneste år, der historisk har været højere. Prognosen baseres på en konservativ tilgang til vækst, for at sikre robusthed i beregningsscenarierne.

Øget turisme vil endvidere have en række positive effekter. For det første vil det resultere i øget beskæftigelse inden for turismen. For det andet vil det resultere i øgede investeringer i bygge- og anlægsaktiviteter (etablering/renovering af hoteller, restauranter mv.), hvilket vil tiltrække investorer og skabe job i bygge- og anlægsindustrien.

En forbedret lufthavnsstruktur vil yderligere kunne fremme produktiviteten i resten af samfundet, da det fx bliver muligt for produktionsvirksomheder at transportere både personer og varer til produktionen, såsom materialer og halvfabrikata, samt varer til slutkunden lettere, billigere og hurtigere.

For servicevirksomheder er det tilsvarende afgørende at kunne komme ud til kunderne hurtigt og let, hvilket en forbedret infrastruktur vil fremme.

Endelig kan en ny lufthavnsstruktur give øget konkurrence, hvilket i sidste ende kan medføre lavere priser og stimulere turismen.

Alt i alt skønnes Alternativscenarierne at være mere positive, end nutidsværdiberegningen viser.

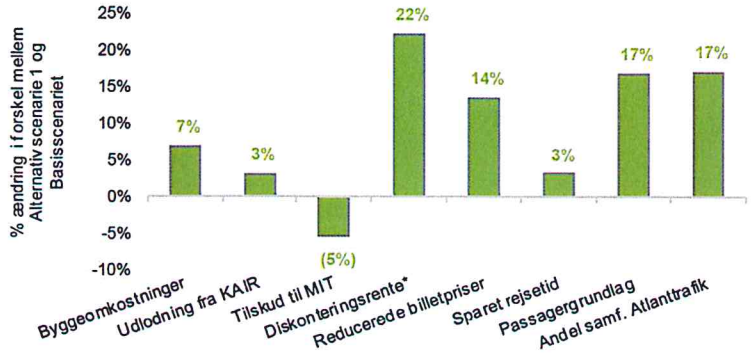
Følsomhedsanalyse
For at illustrere analysens robusthed over for ændringer i de centrale forudsætninger er der udarbejdet en række følsomhedsanalyser, som giver et overblik over, hvordan resultaterne ændrer sig, når de centrale forudsætninger ændrer sig.

Følsomhedsanalysen viser, at konklusionen er særligt følsom over for:

- Antallet af passagerer
- Forudsætningerne om antallet af passagerer med tilknytning til det grønlandske samfund
- Diskonteringsrenten

Illustrationen nedenfor viser ændringerne i forskellen mellem Alternativscenarie 1 og Basisscenariet ved en +/- 10%'s ændring i centrale forudsætninger. Eksempelvis: hvis der sker et trafikspring og passagergrundlaget øges med 10%, vil forskellen i nutidsværdi mellem Alternativscenarie 1 og Basisscenariet øges med ca. 17% i positiv retning.

Figur 4: Resultat af følsomhedsanalysen



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

Følsomhedsanalysen viser, at resultaterne er mest følsomme over for forudsætninger vedrørende reducerede billetpriser, passagergrundlag og antallet af passagerer med tilknytning til det grønlandske samfund.

Følsomhedsanalysen viser videre, at analysens resultater er forholdsvis robuste, idet Alternativscenarierne i alle følsomhedsanalyserne er billigere end Basisscenariet.

Den budgetøkonomiske analyse viser, at Alternativscenarie 1 er mest fordelagtig – også fra et budgetøkonomisk perspektiv.

Budgetøkonomi

Selvom nutidsværdiberegningerne viser, at det er økonomisk fordelagtigt at investere i den nye lufthavnsstruktur, er det ikke ensbetydende med, at der opnås en række besparelser, der kan anvendes til andre formål.

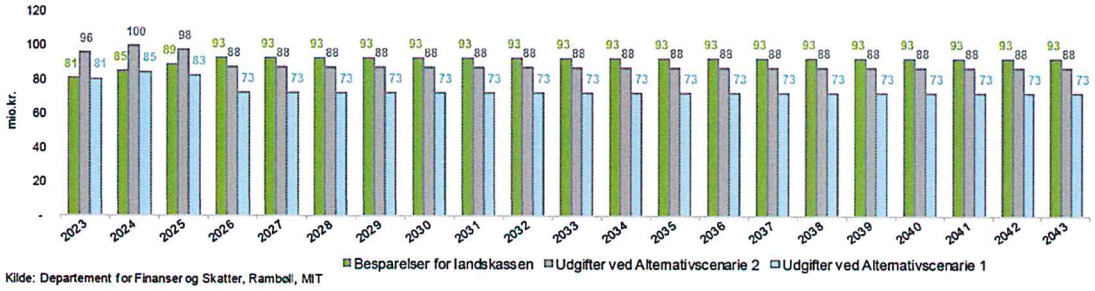
Dette er illustreret med en budgetøkonomiske analyse, hvor pengestrømme fra landskassens perspektiv analyseres.

Den budgetøkonomiske analyse viser, at Alternativscenarie 1 kan gennemføres, uden at der er behov for at finde yderligere besparelser eller gennemføre skattestigninger. Alternativscenarie 2 vil derimod medføre behov for yderligere finansiering i 2023-2025. Det samlede finansieringsbehov er 38 mio. kr.

Hertil kommer, at der skal findes midler til reinvesteringer i lufthavnene i alle scenarier undtagen til de nye lufthavne. I lyset heraf forekommer Alternativscenarie 2 sværest at realisere grundet det høje reinvesteringsniveau.

Nutidsværdianalysen viser, at en sammenligning mellem Basisscenariet og Alternativscenarie 1 nogenlunde balancerer (går i nul), mens Alternativscenarie 2 er dyrere end Basisscenariet i den budgetøkonomiske analyse.

Figur 5: Landskassens årlige driftsøkonomi



Kilde: Departement for Finanser og Skatter, Rambøll, MIT

3 Bagvedliggende forudsætninger

Grundlaget for denne samfundsøkonomiske konsekvensanalyse er analyser fra KAIR, MIT og Rambøll.

Den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering Trin 2

Forudsætninger fra tre bagvedliggende rapporter

Grundlaget for den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering og de bagvedliggende forudsætninger er følgende rapporter:

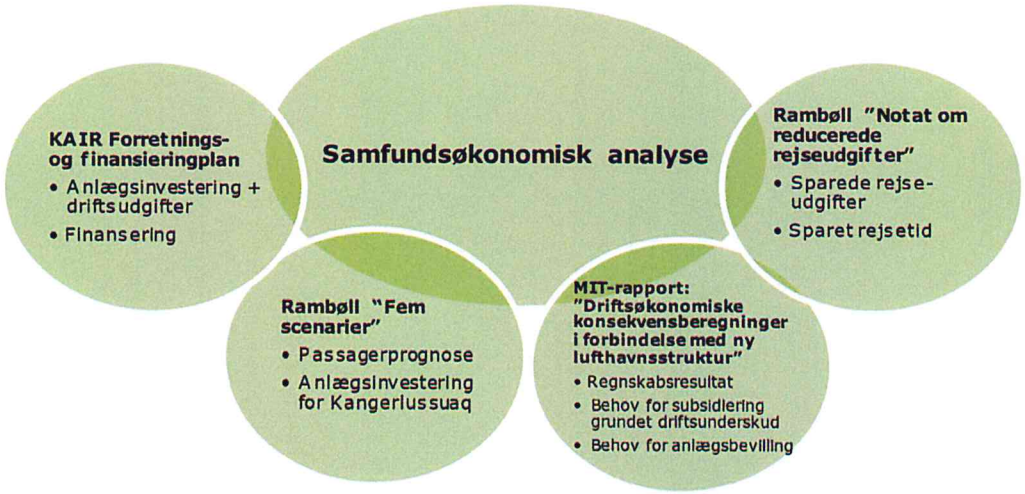
- Kalaallit Airports A/S "Business and financing plan" (KAIR forretnings- og finansieringsplan)
- Mittarfeqarfiit "Driftsøkonomiske konsekvensberegninger i forbindelse med ny lufthavnsstruktur"
- Rambøll "Fem scenarier vedrørende Kangerlussuaqs fremtid"
- Rambølls notat om reducerede rejseudgifter

Nedenfor har vi kort beskrevet de tre første rapporter, hvordan disse er udarbejdet og de bagvedliggende forudsætninger.

Bemærk, at den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering ikke indeholder driftsudgifter som en eksplicit udgiftspost. Dette skyldes, at udgifterne indgår i de delrapporter, der ligger til grund for den samlede konsekvensvurdering. Det vil sige, at der i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering er taget højde for driftsudgifter, og at driftsudgifterne fremgår af de delrapporter, der ligger til grund for denne analyse.

Den anvendte passagerprognose som denne rapport baseres på, er udarbejdet af Rambøll på vegne af Grønlands Selvstyre. Det er oplyst, at den anvendte passagerprognose og vækst ikke er udtryk for den faktiske passagervækst de seneste år, der historisk har været højere. Prognosen baseres på en konservativ tilgang til vækst, for at sikre robusthed i beregningsscenarierne.

Figur 6: Bagvedliggende rapporter og notater til den samfundsøkonomiske analyse



Forudsætninger fra KAIR-rapport

Kalaallit Airports A/S "Forretnings- og finansieringsplan"

Denne rapport beskriver KAIR's forretnings- og finansieringsplan for opførelse, drift og finansiering af tre lufthavne i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq. Rapporten beskriver opførelsen af lufthavnene på konsolideret niveau og for hver enkelt lufthavn med hensyn til anlægsinvesteringer ("capex") og tidsfrister for projektet.
Til grund for rapporten ligger en Excel-baseret finansieringsmodel, der bl.a. afdækker den finansielle position for de tre lufthavne i løbet af udviklings- og opførelsesfasen såvel som profitabiliteten af hver lufthavn.

Rapporten er udarbejdet af Deloitte Danmark ved brug af eksterne kilder.

Disse er Rambøll, COWI, Copenhagen Economics, Grønlands Statistik og UNWTO Tourism Highlights 2016 Edition.

Rapportens hovedkonklusioner

De totale anlægsinvesteringer (capex) eksklusive inflation og finansieringsudgifter forbundet med at opføre de tre lufthavne er estimeret til ca. 3.500 mio. kr.

KAIR's forretnings- og finansieringsplan beskriver anlægsinvesteringer (capex) og tidsfrister for opførelse og finansiering af lufthavnene i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq.

De totale anlægsinvesteringer (capex) eksklusive inflation og finansieringsudgifter ved opførelse af de tre lufthavne er ca. 3.500 mio. kr.

Den krævede finansiering er forventeligt en kombination af egenkapitalindskud, gældsfinansiering og garantier. Jf. tekstanmærkninger til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber, kan Selvstyret indskyde et samlet kapitalindskud med et beløb op til 2,1 mia. kr. og stille garantier, subsidiært optage et landskasselån forventeligt op til 2 mia. kr. og videreudlåne disse til KAIR.

Forudsætninger fra MIT-rapport

Mittarfeqarfiit "Driftsøkonomiske konsekvensberegninger i forbindelse med ny lufthavnsinfrastruktur"

Denne rapport analyserer de økonomiske konsekvenser for MIT i fem forskellige scenarier, hvis KAIR anlægger nye eller udvidede lufthavne i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq.

Ud over en analyse af de økonomiske konsekvenser for MIT indeholder rapporten følgende delopgaver:

- Opsplitning af MIT's økonomi i kerneforretningen og de øvrige store områder (hoteller, boliger og forsyning)
- Opsplitning af MIT's økonomi på lokationer, herunder den del af økonomien, der er fællesfunktioner for hele MIT

Rapporten er udarbejdet af Deloitte Grønland med afsæt i oplysninger fra MIT, herunder bogføringen for 2016. Oplysningerne er afstemt til det reviderede årsregnskab. Fordelingen af økonomien på aktiviteter og lokationer har dog ikke i sig selv været genstand for revisionens arbejde. Derimod er MIT's fordelingsregnskaber gennemgået og de overordnede principper for fordelingerne vurderet.

Rapporten er baseret på en række forudsætninger, der kan ses i appendiks.

Rapportens hovedkonklusioner

Ifølge analysen udviste MIT's årsregnskab for 2016 et overskud på 4,7 mio. kr.

Hvis MIT afhænder lufthavnsdriften i Ilulissat og Nuuk samt heliportdriften i Qaqortoq, og omlægger Kangerlussuaq og Narsarsuaq til primært indenrigsluftfart, vil det medføre et negativt driftsresultat på ca. 96 mio. kr. opgjort i 2016-priser. Heraf bidrager Kangerlussuaq og Narsarsuaq samlet med et underskud på ca. 17 mio. kr. ved omlægning til regionale landingsbaner.

Hvis MIT afhænder lufthavnsdriften i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq og omlægger Kangerlussuaq og Narsarsuaq til indenrigsluftfart, vil det medføre et negativt driftsresultat på 90-100 mio. kr.

Kangerlussuaq, Nuuk og Ilulissat bidrager positivt til driftsresultatet, mens de øvrige lokationer stort set alle bidrager negativt eller neutralt.

Omlægges Kangerlussuaq og Narsarsuaq i stedet for fra regionale landingsbaner til heliports, viser analysen, at driftsunderskuddet i stedet for er 0,1 mio. kr. samlet for de to lufthavne. Dette svarer i denne analyse til Alternativscenarie 1.

Analysens ændringer i driftsresultatet er beregnet på baggrund af den nuværende drift. Da MIT har udloddet et overskud på ca. 13 mio. kr. til landskassen, vil disse kunne fratrækkes underskuddet på ca. 96 mio. kr. Yderligere kan fratrækkes estimerede besparelser for nedskalering af fællesudgifter på 5-10 mio. kr. jf. MIT rapporten. Samlet set vil MIT have brug for et årligt driftstilskud på ca. 75 mio. kr. i Alternativscenarie 2 og ca. 60 mio. kr. i Alternativscenarie 1, hvor Kangerlussuaq og Narsarsuaq nedskaleres til heliports.

Tilsvarende viser analysen fordelt på lokationer, at det primært er lufthavnene Kangerlussuaq, Nuuk og Ilulissat, der med et samlet overskud på 82,8 mio. kr. bidrager positivt til driftsresultatet, mens de øvrige lokationer stort set alle bidrager negativt – eller i al væsentlighed er neutrale i deres bidrag til driftsresultatet. Nettoresultatet for MIT vil derfor blive påvirket kraftigt i negativ retning, hvis disse lufthavne ikke længere indgår i driften, da MIT vil stå tilbage med de mindst driftsøkonomiske lokationer. Der vil således opstå et behov for at skulle modtage driftsbevillinger via Finansloven.

3.1 Feederflyvninger og besparelser

I dette afsnit vil gevinsterne som følge af sparet rejsetid og sparede rejseudgifter blive søgt kvantificeret baseret på Rambølls notat.

I 2016 var der ca. 320.000 ankommende og afgående passagerer fra Kangerlussuaq lufthavn.

Ca. 1/3, svarende til 108.000 passagerer, vil blive overført til direkte atlantbeflyvning, når de nye lufthavne åbner i Nuuk og Ilulissat.

Forskellen mellem de nye billetpriser og billetpriserne i dag, svarer til billetprisen på feederflyvningerne til og fra Kangerlussuaq.

Kvantificering af sparede rejseudgifter og sparet rejsetid

Forudsætninger for rejseudgifter og tidsmæssige besparelser

Etableringen af de nye atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat vil medføre overflytning af atlantpassagererne fra Kangerlussuaq til de nye lufthavne. Dette vil ovenfor resultere i følgende to socioøkonomiske effekter:

- Sparede rejseudgifter
- Sparet rejsetid

Nedenfor vil disse effekter blive søgt kvantificeret. Bemærk, at den sparede rejsetid ikke er "penge i lommen" for de rejsende, men en teoretisk pengemæssig kvantificering af de rejsendes tidsforbrug, efter alment kendte og gængse metoder.

Rambøll har i sit *"Notat om reducerede rejseudgifter ved udvidelse af Nuuk og Ilulissat lufthavne, Revision 02"* gennemgået disse effekter. Rambølls estimater er lagt til grund i denne rapport.

Sparede feederbilletter

Ifølge Rambølls rapport var der 320.000 ankommende og afgående passagerer fra Kangerlussuaq lufthavn i 2016. Relativt få af disse har Kangerlussuaq lufthavn som start- eller slutdestination bortset fra et mindre antal turister, indenrigstransferpassagerer og befordring af de personer, der arbejder i lufthavnene.

Ud af de 320.000 passagerer vil ca. 1/3 (80.823 fra Nuuk og 27.424 fra Ilulissat, svarende til ca. 108.000 passagerer) blive overført til direkte atlantbeflyvning, når de nye lufthavne etableres. De vil dermed få en direkte besparelse på grund af den sparede feederbillet til og fra Kangerlussuaq.

Også passagerer til og fra Sisimiut, Aasiaat, Maniitsoq og Narsarsuaq vil bruge de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Disse passagerer skal fortsat betale en feederbillet til eller fra Nuuk og Ilulissat frem til slutdestinationen. Bortset fra Sisimiut vil flyafstanden blive kortere til disse byer, hvilket må forventes at resultere i en lavere billetpris. Det samme gælder for destinationer nordpå til Uummannaq, Upernavik og Qaanaaq.

Air Greenland har indikeret, at de i vintermånederne eventuelt kun vil beflyve Nuuk og i tillæg hertil indsætte feederflyvninger fra Nuuk og nordover. Hvorvidt dette medfører en ekstra feederbillet mellem Nuuk og Ilulissat, eller om man vil fastholde prisen på atlantbilletterne for de to byer på årsbasis, har Air Greenland ikke meldt ud, hvorfor der ikke er taget højde for de eventuelle konsekvenser i denne rapport.

Ifølge Rambølls rapport var der ca. 48.500 passagerer til og fra Narsarsuaq i 2016. Cirka halvdelen af disse vil kunne spare en feederbillet ved opførelse af en lufthavn i Qaqortoq.

Billetpris for atlantflyvninger uændret

Da afstanden fra Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq til København tilnærmelsesvist er den samme, antages det, at billetprisen for atlantflyvningen også vil være den samme til disse tre lufthavne.

Forskellen mellem de nye billetpriser til billetprisen i dag skyldes sparede feederbilletter eller billigere feederbilletter.

Opdeling af "samfundsrelaterede" og "ikke-samfundsrelaterede" atlantpassagerer

51% af atlanttrafikken skønnes samfundsrelateret, mens 49% skønnes ikke-samfundsrelateret

De "samfundsrelaterede" passagerer er dem, der relaterer sig til den grønlandske befolkning, samt de passagerer, der direkte eller indirekte er betalt af Selvstyret, grønlandske kommuner mv.

De samfundsrelaterede passagerer er passagerer bosat i Grønland eller betalt af Selvstyret, grønlandske kommuner, grønlandske selskaber mv.

Kun de besparelser i billetpriser og sparet rejsetid, der er samfundsrelaterede, har relevans i en samfundsøkonomisk analyse. Derfor vil vi gennemgå forudsætningerne for, hvor stor en andel af

atlantpassagererne der anses for "samfundsrelaterede", og hvor stor en andel der anses for "ikke-samfundsrelaterede".

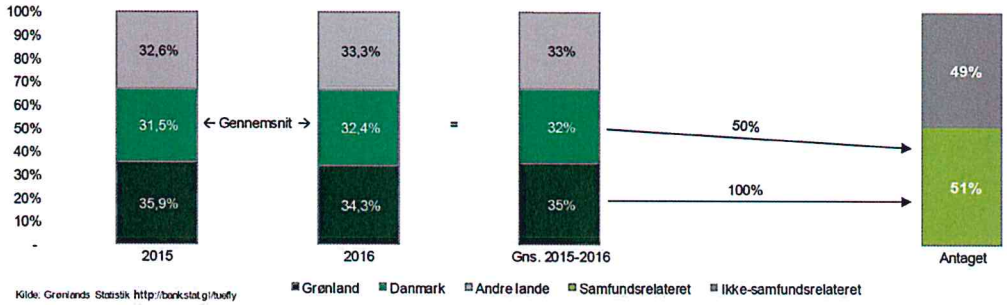
Ifølge en opgørelse fra Grønlands Statistik for 2015 og 2016 (se figur) udgjorde andelen af rejsende med bopæl i Grønland i gennemsnit ca. 35% af atlantpassagererne, mens andelen af atlantpassagerer fra Danmark udgjorde 32% og øvrige internationale passagerer udgjorde 33%.

Da der ikke foreligger data for, hvor stor en del af trafikken der er samfundsrelateret, og hvor stor en del der ikke er, er det skønnet, at passagerer med bopæl i Grønland alle er samfundsrelaterede (de 35%).

Ligeledes er det skønnet, at halvdelen af passagererne fra Danmark er samfundsrelaterede (halvdelen af 32%). Dette inkluderer alle atlantrejser direkte eller indirekte betalt af Selvstyret, grønlandske kommuner, private selskaber og eventuelt privatpersoner på vegne af passagerer, der ikke er hjemmeboende i Grønland.

I alt skønnes det, at ca. 51% af den samlede atlanttrafik er samfundsrelateret, mens 49% er ikke-samfundsrelateret.

Figur 7: Bopæl for rejsende med atlanttrafikken



Kvantificering af sparede rejseudgifter og sparet rejsetid for Type 1-passagerer

Forudsætninger for rejseudgifter og tidsmæssige besparelser

Tre typer af passagerer

For at opgøre de sparede rejseudgifter er det nødvendigt at sondre mellem tre forskellige typer af passagerer:

- Type 1 – passagerer med slutdestination i Nuuk eller Ilulissat
- Type 2 – passagerer der ikke har slutdestination i Nuuk og Ilulissat, men som opnår en rejsetidsbesparelse
- Type 3 – passagerer, der opnår sparede passagerudgifter mellem Narsarsuaq og Qaqortoq (Sydgrønland)

Den forventede billetbesparelse er estimeret til 1.000 kr. pr. billet i 2016.

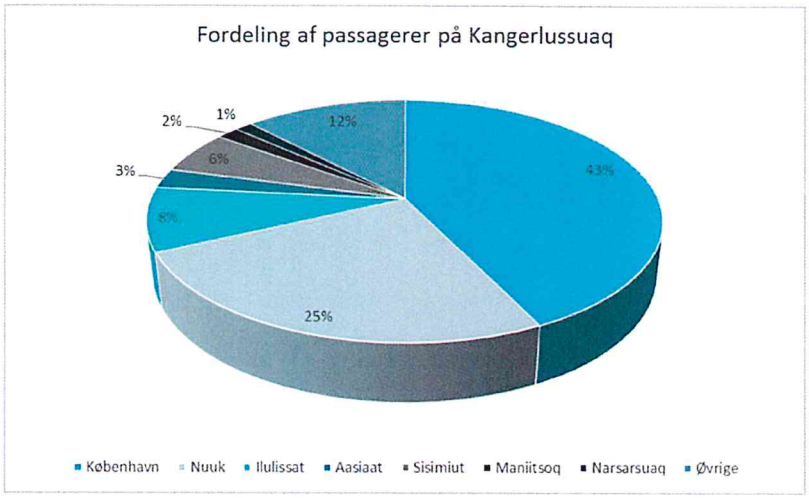
De samlede besparelser i rejseudgifter er estimeret til 108 mio. kr. i 2016, svarende til 112,9 mio. kr. i 2018.

Atlantpassagerer bruger i gennemsnit to timer til transit i Kangerlussuaq.

Den estimerede besparelse i rejsetid var 40,4 mio. kr. i 2016.

Fordelingen af disse passagertyper er angivet af Rambøll i notatet *"Notat om reducerede rejseomkostninger ved udvidede luftavne i Nuuk Ilulissat og Qaqortoq version 05"*, hvor figuren herunder er fra:

Figur 8: Fordeling af passagerer på Kangerlussuaq



Disse tre typer vil blive gennemgået nedenfor.

Type 1 – passagerer med slutdestination i Nuuk eller Ilulissat

Type 1-passagerer er de atlantpassagerer, der har slutdestination i Nuuk eller Ilulissat og sparer en feederbillet ved etableringen af de nye atlantlufthavne.

Rambøll vurderer på baggrund af passagertal for 2016, at disse passagerer udgør 68% af den samlede atlanttrafik. Af figur 9 ses både den samlede atlanttrafik ved den stiplede linje og den del af atlanttrafikken, der har slutdestination i Nuuk eller Ilulissat ved den fuldt optrukne linje.

Reducerede billetpriser for Type 1-passagerer

Da prisen til Kangerlussuaq og Nuuk eller Ilulissat er afhængig af sæson, bookingtidspunkt, rejsetidspunkt på ugen og valg af billettype, kan prisen for en envejsbillet svinge fra ca. 1.800 kr. for en enkelt restriktiv rød billet til ca. 2.900 kr. for en grøn fleksibel billet. Feederbilletterne koster dog kun ca. 800 kr., når de kombineres med en atlantflyvning. Rambøll har således antaget, at den vægtede gennemsnitlige envejsbilletpris for feederflyvningen for atlantpassagerer er 1.000 kr.

Lægges dette estimat til grund, og antages det samtidig, at det årlige passagertal er 108.000 atlantrejsende til og fra Nuuk og Ilulissat, kan den årlige billetbesparelse beregnes til 108 mio. kr. målt i 2016-tal. Baseret på Rambølls passagerberegninger vil dette tal udgøre 145 mio. kr. i 2023.

Heraf er de samfundsrelaterede reducerede billetpriser estimeret til 74 mio. kr. i 2023, mens 71 mio. kr. i 2023 tilfalder turister og forretningsfolk, der ikke er hjemhørende i Grønland. Dette giver en positiv effekt på samfundet, selvom den ikke er kvantificeret her.

Sparet rejsetid for Type 1-passagerer

Ud over besparelser i rejseudgifter vil den nye lufthavnsstruktur indebære en række tidsmæssige besparelser. De 108.000 (2016) atlantpassagerer, der skal til Nuuk eller Ilulissat, bruger ifølge Rambøll i gennemsnit ca. to timer i dag til transit i Kangerlussuaq og en times ekstra flyvetid.

Samlet set får Type 1-passagerer en billetprisreduktion på 2.000 kr. pr. returflyvning i 2023, og en kvantificeret tidsbesparelse på 882 kr. pr. returflyvning.

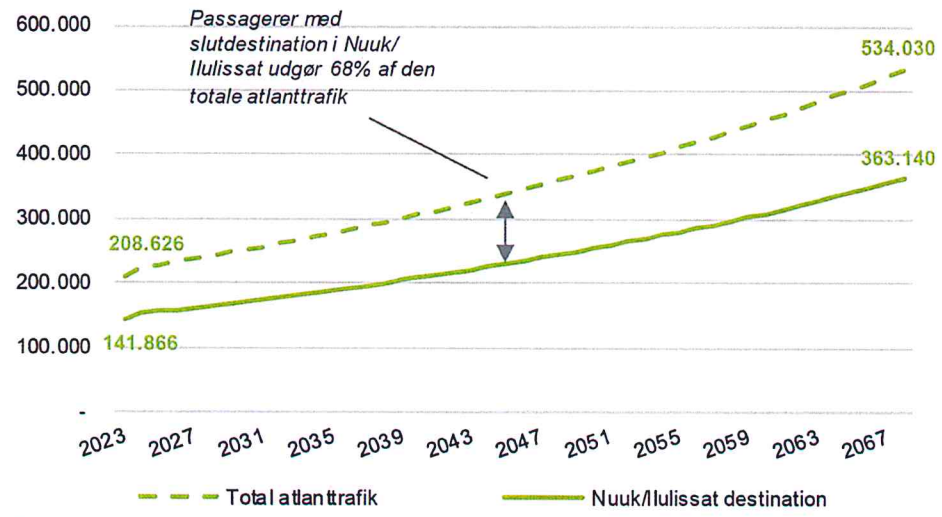
I publikationen fra Rambøll med navnet *"Turisme – udvikling pga. vækst gennem ændret lufthavnsinfrastruktur 2015"* blev den gennemsnitlige værdi af transporttid for forretningsrejsende, besøgsrejsende, turister og nødvendighedsrejsen estimeret til 126 kr. pr. time, hvilket fremskrevet til 2023 svarer til 147 kr.

Med udgangspunkt i ovenstående tal kan værdien af tidsbesparelsen ved at flyve direkte til Nuuk eller Ilulissat i stedet for via Kangerlussuaq estimeres til 40,4 mio. kr. i 2016, svarende til 63 mio. kr. i 2023. Kun 32 mio. kr. i 2023 er samfundsrelateret, mens 31 mio. kr. i 2023 er ikke-samfundsrelateret, hvorfor sidstnævnte ikke indgår i den samfundsøkonomiske analyse.

Samlet besparelse for Type 1-passagerer

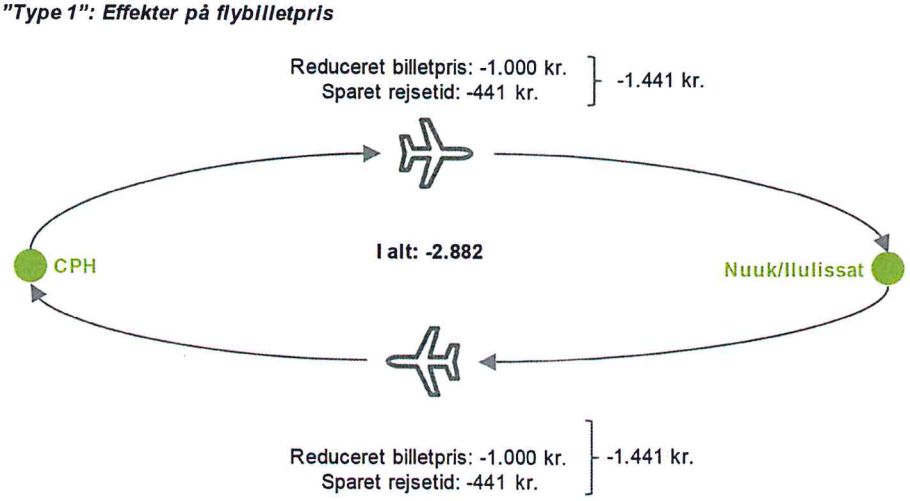
Type 1-passagerer får reduceret billetprisen fra fx CPH til Nuuk eller Ilulissat med 1.441 kr. som følge af feedereffekter. Dette gælder også afrejser fra Grønland. Den samlede effekt på en returflyvning for Type 1-passagerer er således en billetprisreduktion på 2.882 kr.

Figur 9: Passagerer med slutdestination i Nuuk og Ilulissat



Kilde: Rambøll

Figur 10: Typer 1-passagerer - feedereffekter (68%)



Kilde: Rambøll

Kvantificering af sparede rejseudgifter og sparet rejsetid for Type 2-passagerer

Forudsætninger for rejseudgifter og tidsmæssige besparelser

Type 2-passagerer: Passagerer der ikke har slutdestination i Nuuk og Ilulissat, men som opnår en rejsetidsbesparelse

Type 2-passagerer udgør 32% af den samlede atlanttrafik, og sparer ikke direkte en feederbillet ved etableringen af den nye lufthavnsstruktur i Nuuk og Ilulissat, men får en indirekte positiv gevinst på grund af en kortere distance til de regionale slutdestinationer. De nye atlantlufthavne vil have kortere afstande til de fleste øvrige regionale lufthavne end Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Den eneste undtagelse er Sisimiut, der får længere afstand til både Nuuk og Ilulissat (se appendiks). Sisimiut udgør ca. 10% af den samlede atlanttrafik.

Type 2-passagerer får en ukendt reduktion i billetprisen, da denne afhænger af den regionale slutdestination.

Samlet set vurderes det, at Type 2-passagerer sparer ca. 8 mio. kr. i 2023.

Sparede passagerudgifter for Type 2-passagerer

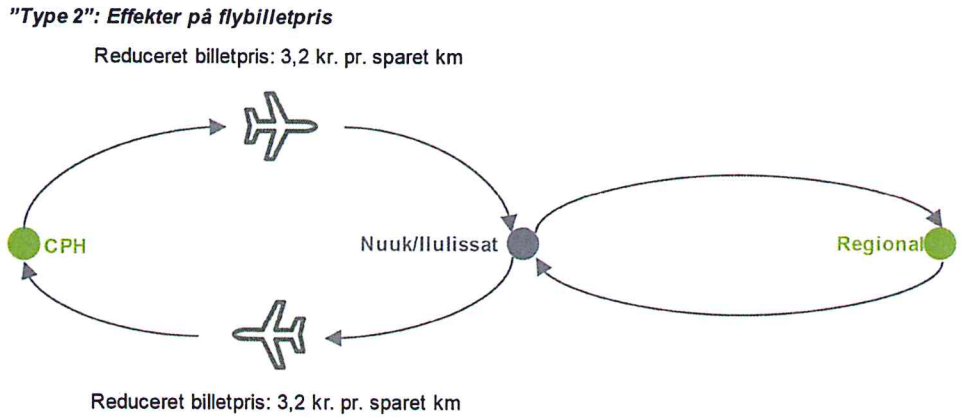
Den konkrete reduktion i billetpriserne kendes ikke, men på basis af beregningen af flyafstanden mellem Kangerlussuaq og de regionale destinationer på den ene side og Nuuk, Ilulissat og de regionale destinationer på den anden side har Rambøll estimeret, at der kan spares 3,2 kr. pr. km som følge af kortere distancer. Dette svarer til en samlet besparelse på 8 mio. kr. i 2023, hvor det antages, at 51% er samfundsrelaterede og 49% er ikke-samfundsrelaterede og således ikke indgår i den samfundsøkonomiske analyse.

Det er lagt til grund, at Air Greenland eller en anden operatør, beflyver Ilulissat hele året, eller at operatøren vælger at fastholde billetpriserne, uanset om der flyves via Nuuk eller Ilulissat til andre destinationer på vestkysten.

Sparet rejsetid for Type 2-passagerer

Ud over de sparede rejseudgifter vil der være tidsbesparelser ved flyvninger fra Nuuk og Ilulissat til andre destinationer. På grund af betydelig usikkerhed er denne del dog ikke estimeret.

Figur 11: Type 2-passagerer: feedereffekter (32%)



Kvantificering af sparede rejseudgifter og sparet rejsetid for Type 3-passagerer

Forudsætninger for rejseudgifter og tidsmæssige besparelser

Type 3-passagerer: Passagerer, der opnår sparede passagerudgifter mellem Narsarsuaq og Qaqortoq (Sydgrønland)

Type 3-passagerer er passagerer, der har Qaqortoq som slutdestination, eller som skal videre fra Qaqortoq eller Narsarsuaq til en regional slutdestination.

Sparede passagerudgifter mellem Narsarsuaq og Qaqortoq

Da afstanden mellem Nuuk og Narsarsuaq og mellem Nuuk og Qaqortoq tilnærmelsesvis er den samme, sker der ingen ændring i flyvetiden eller ved at flytte den sydgrønlandske lufthavn fra Narsarsuaq til Qaqortoq.

Der spares til gengæld betydelig intern feedertrafik i Sydgrønland ved at lande i Qaqortoq, da halvdelen af de ca. 48.500 passagerer, der i dag rejser til Narsarsuaq, skal til og fra Qaqortoq. Da det er lagt til grund, at en feederbillet mellem Qaqortoq og Narsarsuaq koster 1.061 kr., har Rambøll estimeret de opnåede besparelser til 25,7 mio. kr. i 2016, svarende til 36 mio. kr. i 2023.

Den samlede estimerede besparelse i reducerede billetpriser og sparet rejsetid i Sydgrønland er 50 mio. kr. i 2023.

Af de samlede 50 mio. kr. antages 25 mio. kr. at være samfundsrelaterede og indregnes derfor i analysen.

For så vidt angår den resterende halvdel af passagererne, der fortsat vil have en feederflyvning, efter lufthavnen flyttes til Qaqortoq, vil disse endvidere få en kortere feederflyvning, da Qaqortoq ligger mere centralt i det sydgrønlandske helikoptersystem end Narsarsuaq. Flyafstandene er dog så små, at der kun vil være tale om marginale besparelser. Endvidere vil kapacitetsudnyttelsen på den tilbageværende helikopter blive mindre, når den ikke skal flyve feederflyvning til og fra Narsarsuaq, hvorfor sædetimeprisen bliver marginalt højere på de tilbageværende ruter.

Sparet rejsetid mellem Narsarsuaq og Qaqortoq

Som nævnt ovenfor, vil halvdelen af passagererne i Sydgrønland spare en feederflyvning ved at flytte den regionale lufthavn fra Narsarsuaq til Qaqortoq. Passagererne sparer såvel flyvetid som ventetid. Ifølge Rambøll kan den gennemsnitlige sparede ventetid estimeres til 2,5 time, mens den sparede rejsetid udgør ca. 25 minutter, svarende til en samlet besparelse på ca. 3 timer pr. passager pr. vej. Da det lægges til grund, at ca. 24.250 passagerer er berørte, og at den

gennemsnitlige tid for sparet samlet transporttid er 135 kr. i 2018, vil den samlede værdi af sparet tid være 13 mio. kr. i 2023.

Samlet besparelse for Type 3-passagerer

Ud af de samlede årlige besparelser på 50 mio. kr., som følge af en ny regional lufthavn i Qaqortoq, udgør de samfundsrelaterede reducerede billetpriser og sparet rejsetid i alt 25 mio. kr. i 2023, mens 24 mio. kr. i 2023 tilfalder turister og forretningsfolk uden direkte relation til Grønland, hvorfor disse ikke er inkluderet i den samfundsøkonomiske analyse. Dette er dog igen en dynamisk effekt, som vil have en positiv effekt på samfundet, om end den ikke er kvantificeret her.

Sparede hotel og diæter - ud over direkte reducerede billetpriser og sparet rejsetid forventes visse passagerer at kunne spare overnatninger og således hotel og diæter

Forudsætninger for hotel- og diætbesparelser

Sparede hotel- og diætudgifter ved Nuuk og Ilulissat

I tillæg til de sparede billetpriser vil der være sparede hotel- og diætudgifter. Dette skyldes, at den nuværende fartplan reelt set kræver en hel rejsedag i flere tilfælde med den konsekvens, at de rejsende pådrages ekstra hotel- og diætudgifter. Hvis passagererne ikke skal flyve via Kangerlussuaq, men kan flyve direkte til Nuuk og Ilulissat på basis af en mere optimeret fartplan, kan de få en fuld arbejdsdag i fx Grønland, hvis de flyver med et morgenfly fra Danmark til Grønland. Herved kan udgifter til hotel og diæter spares væk.

I analysen er der indregnet sparede udgifter relateret til hotel og diæter for rejsende til Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq.

Det vides ikke på nuværende tidspunkt, i hvilket omfang disse udgifter kan spares væk i den nye lufthavnsstruktur, da dette afhænger af operatørens fartplan og frekvensen i den nye flytrafikstruktur, som ikke kendes.

På basis af grove estimater fra Rambøll er dette tal dog skønsmæssigt søgt estimeret til 22 mio. kr. for Nuuk og Ilulissat. Der er ved beregningen lagt til grund, at ca. 20% af trafikken vil kunne spare et døgns hotel og diæter a 2.000 kr. i alt enten i Danmark eller i Grønland.

Sparede hotel- og diætudgifter ved Qaqortoq (Sydgrønland)

I forbindelse med den budgetøkonomiske analyse for landskassen har Departementet for Finanser og Skatter givet input til vurdering af effekten på landskassens besparelser relateret til hoteller og diæter i Sydgrønland. Dette er estimeret til 1,9 mio. kr. om året fra 2023. Se mere herom i afsnittet om landskassen.

Det antages yderligere, at den offentlige sektor enten direkte eller indirekte står for cirka halvdelen af trafikken i Sydgrønland. I forhold til den samfundsøkonomiske analyse anvendes derfor det dobbelte af landskassens besparelser (3,8 mio. kr. i 2023).

Samlede feederflyvninger samt hotel og diæter – Nuuk, Ilulissat og Sydgrønland

Beskrivelse af de samlede effekter

Figurerne herunder viser de samlede effekter for Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq (Sydgrønland).

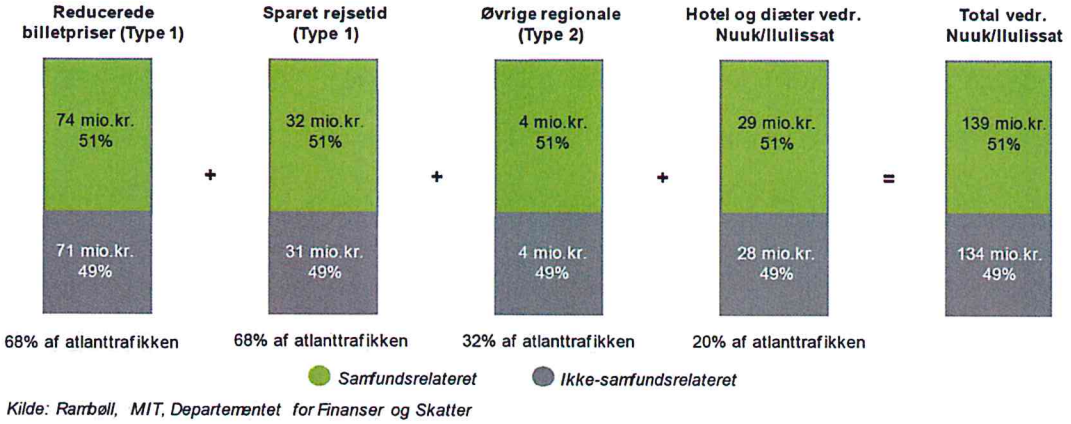
Samlet overblik over effekter vedrørende reducerede billetpriser, sparet rejsetid samt hotel og diæter samt opsplitning i samfundsrelaterede og ikke samfundsrelaterede effekter.

Alle de viste tal er 2023-tal og vil stige herfra med udviklingen i takt med antallet af passagerer.

Der tilfalder det grønlandske samfund 166 mio. kr. årligt som følge af den nye lufthavnsstruktur (grønne felter herunder). Alle disse samfundsrelaterede besparelser indregnes i den samfundsøkonomiske analyse.

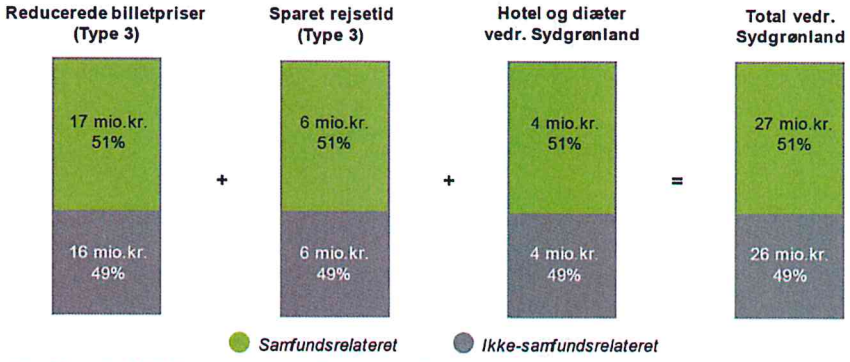
Ud over de samfundsrelaterede besparelser, genererer lufthavnsstrukturen en del besparelser (ca. 160 mio. kr. om året), som ikke anses som samfundsrelaterede og derfor ikke indregnes i den samfundsøkonomiske analyse. Disse besparelser tilfalder turister og visse forretningsrejsende og vil kun indirekte tilfalde det grønlandske samfund som dynamiske effekter.

Figur 12: Rejsebesparelser ved Nuuk og Ilulissat



Kilde: Rambøll, MIT, Departementet for Finanser og Skatter

Figur 13: Rejsebesparelser ved Qaqortoq (Sydgrønland)



Kilde: Rambøll, MIT, Departementet for Finanser og Skatter

4 Basisscenariet

I Basisscenariet er udgifterne hovedsageligt drevet af reinvesteringer i Kangerlussuaq.

To forhold genererer indtægter. For det første indregnes overskuddet fra MIT, og for det andet indregnes de øgede skatteindtægter i anlægsperioden.

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

Beregning af nutidsværdi i Basisscenariet

Nedenfor ses de udgiftsposter og indtægter, der indgår i Basisscenariet og fordelingen heraf.

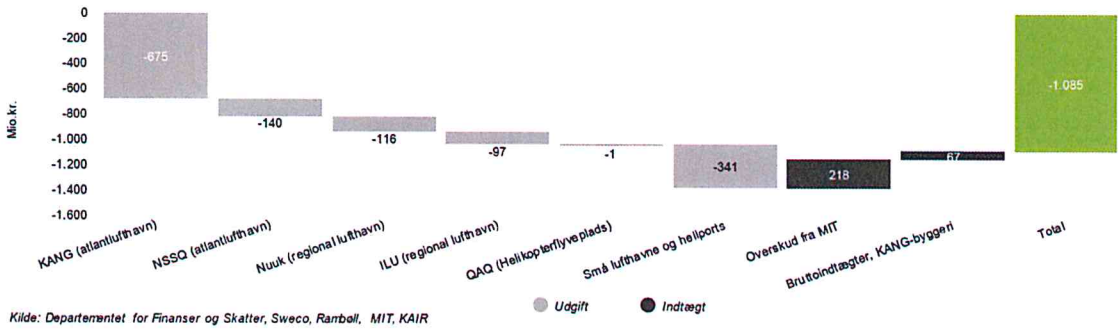
Løbende reinvesteringer i de eksisterende lufthavne er nødvendige. Basisscenariet inkluderer således reinvesteringer i landingsbaner, terminalbygninger og forsyningsanlæg samt driftsmateriel i alle eksisterende lufthavne, såvel atlantlufthavne som regionale lufthavne.

Den største udgiftspost er udgifterne til videreførelse af Kangerlussuaq som atlantlufthavn, hvilket primært skyldes, at såvel landingsbaner som bygninger og forsyningsanlæg er nedslidte.

Bemærk, at vurderingen af alle forsyningsanlæg for Narsarsuaq er baseret på meget grove skøn. Tilsvarende er investeringsbehovet i bygninger og forsyningsanlæg i Nuuk og Ilulissat baseret på meget grove skøn.

To forhold genererer indtægter. For det første indregnes det overskud, som MIT opnår som følge af driften af den eksisterende lufthavnsstruktur, og for det andet indregnes de øgede skatteindtægter i anlægsperioden.

Figur 14: Nutidsværdien af Basisscenariet er -1.085 mio. kr.



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

Forudsætningerne for analysens konklusioner

Forudsætninger anvendt i Basisscenariet

Basisscenariet forudsætter en videreførelse af den eksisterende lufthavnsstruktur i dag, så status quo fastholdes.

Basisscenariet er en videreførelse af status quo.

Kangerlussuaq og Narsarsuaq fortsætter som atlantlufthavne, ligesom alle regionale lufthavne og heliports beholdes. MIT driver alle lufthavne.

Basisscenariet er baseret på følgende forudsætninger:

- Kangerlussuaq og Narsarsuaq fortsætter som atlantlufthavne. Tilsvarende beholdes alle eksisterende regionale lufthavne og heliports inklusive lufthavnene i Nuuk og Ilulissat.
- Alle lufthavne holdes i regi af MIT, dvs. MIT driver alle lufthavne som i dag.
- Løbende reinvesteringer i de eksisterende lufthavne er nødvendige. Anlægsbevillinger fra Selvstyret finansierer disse reinvesteringer i landingsbaner, terminalbygninger, forsyningsanlæg i atlantlufthavnene i Kangerlussuaq og Nasarsuaq samt alle regionale lufthavne og heliports.
- Det overskud, som MIT genererer som følge af driften af den eksisterende lufthavnsstruktur, indregnes.

Figur 15 viser en oversigt over de poster og forudsætninger, der indgår i Basisscenariet.

For "Driftsmateriel" gælder for alle lufthavnene, at investeringen fordeles jævnt over 20 år, fx svarende til 2,5 mio. kr. årligt for Kangerlussuaq.

For landingsbanerne regnes med få undtagelser med en længere afskrivningsperiode på 30 år. En undtagelse er Narsarsuaq, hvor der benyttes en betonbane, og hvor en noget kortere afskrivningsperiode på 12 år derfor anvendes. Posten "Landingsbane" indeholder foruden baneanlæggene udgifter til forpladser, grøfter, tankanlæg, belysning og lyssystemer (indflyvningslys, bane- og endekantslys, forsyning til vindposer, PAPI, skyhøjdemålere m.m.).

For bygninger og forsyningsanlæg regnes der generelt med en afskrivningsperiode på 30 år.

Bygge-/betalingsperioden angiver, at fx investeringen i bygninger i Nuuk på 27 mio. kr. påbegyndes i 2018 og løber over to år, dvs. at de 27 mio. kr. fordeles ligeligt over 2018 og 2019. Den næste reinvestering falder herefter i 2048, hvilket er ud over den 25-årige tidshorisont, som nutidsværdiberegningen forudsætter.

I dette scenarie regnes med en landingsbane på 2.810 meter i Kangerlussuaq og en landingsbane på 1.830 meter i Nasarsuaq.

Figur 15: Største investering i Basisscenariet er renoveringen af lufthavnen i Kangerlussuaq

mio. kr.	Investering	Afskrivnings-periode	Første investeringsår	Bygge- / betalingsperiode	Kilder
KANG (atlantlufthavn, 2.810 m)	**-747**				
Landingsbane, belægninger	-303	30	2018	3	Sweco/MIT
Landingsbane, lys- og HSP-anlæg, nødgenerator	-41	30	2019	3	MIT
Forsyningsanlæg, El, vand og varme	-140	30	2019	5	MIT
Forsyningsanlæg, Fuel	-19	30	2019	5	MIT
CNS	-14	10	2019	5	MIT
Bygninger, lufthavnsrelaterede	-42	30	2023	10	MIT
Bygninger, Hotellet	-47	30	2023	10	MIT
MITs personaleboliger	-34	30	2018	10	MIT
Øvrige bygninger, ejet af Mittarfeqarfiit	-60	30	2018	10	MIT
Driftsmateriel	-49	20	2019	20	MIT
Handlings- og tankningsudstyr	0	20	2023	20	MIT
NSSQ (atlantlufthavn, 1.830 m)	**-175**				
Landingsbane, taxiways og forplads, belægninger	-20	12	2019	3	MIT
Landingsbane, lys- og HSP-anlæg, nødgenerator	-15	30	2025	2	MIT
Forsyningsanlæg, El, vand og varme	-20	30	2025	10	MIT
Forsyningsanlæg, Fuel	-5	30	2025	10	MIT
CNS	-3	10	2025	10	MIT
Bygninger, lufthavnsrelaterede	-31	30	2025	10	MIT
Bygninger, Hotellet	-14	30	2025	10	MIT
MITs personaleboliger	-14	30	2025	10	MIT
Øvrige bygninger, ejet af Mittarfeqarfiit	-11	30	2025	10	MIT
Driftsmateriel	-41	20	2019	20	MIT
Handlings- og tankningsudstyr	-2	20	2025	20	MIT
Nuuk (regional lufthavn)	**-127**				
Landingsbane	-43	30	2019	2	Sweco/MIT
Banelys og HSP-anlæg m.m.	-20	30	2019	2	Sweco/MIT
Bygninger	-27	30	2018	2	Rambøll
Driftsmateriel	-36	20	2018	20	MITT
ILU (regional lufthavn)	**-115**				
Landingsbane	-31	30	2027	3	Sweco/MIT
Banelys og HSP-anlæg m.m.	-20	30	2020	2	Sweco/MIT
Bygninger	-41	30	2018	3	MIT
Driftsmateriel	-23	20	2018	20	MIT
QAQ (Helikopterflyveplads)	**-1**				
Landingsbane	-	0	0	0	MIT
Banelys og HSP-anlæg m.m.	-	0	0	0	MIT
Bygninger	-	0	0	0	MIT
Driftsmateriel	-1	20	2018	20	MIT
Øvrige lufthavne og heliports	**-428**				
Landingsbane	-56	23	20218	33	Mittarfeqarfiit
Banelys og HSP-anlæg m.m.	-59	12-30	2019-2029	1-2	Mittarfeqarfiit
Bygninger	-131	30	20202	70	Mittarfeqarfiit
Driftsmateriel	-182	20	2018	20	Mittarfeqarfiit
Overført overskud fra MIT	**13**				
Løbende tilbagebetaling fra MIT (årlig)	13	n/a	2018	n/a	Dep. Finanser og Skatter
Bruttoindtægter, KANG-byggeri	**22**				
Bruttoindtægt (årlig 2023-2026)	22	n/a	2023	n/a	Dep. Finanser og Skatter

Pengestrømmene i Basisscenariet ligger hovedsageligt i de første år, hvorefter der kun foretages relativt små reinvesteringer

Fordelingen af investeringerne over tid

Figuren herunder viser pengestrømmene (i nutidsværdier) i Basisscenariet.

Investeringerne ligger hovedsageligt i de første år i analysen og vedrører primært Kangerlussuaq som atlantlufthavn.

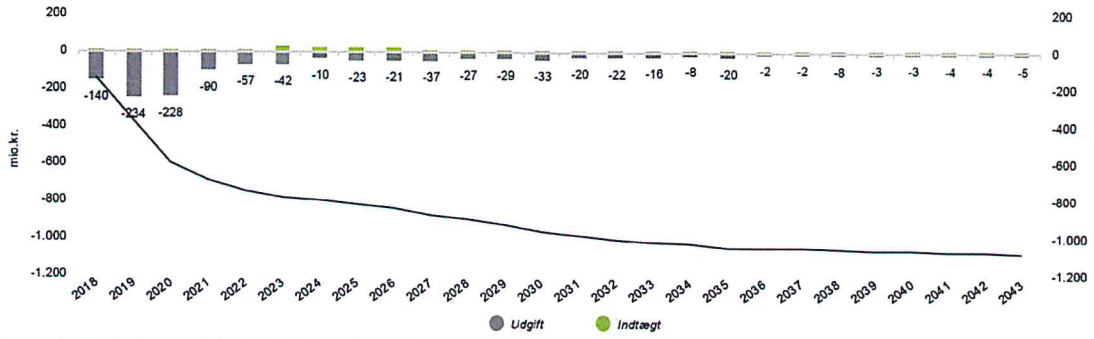
Det ses, at de største investeringer ligger i 2018-2023 og primært vedrører Kangerlussuaq som atlantlufthavn.

Investeringerne i Kangerlussuaq er ca. 4,5 gange større end investeringerne i Narsarsuaq, der også er atlantlufthavn, og ca. 3 gange større end investeringerne i de regionale lufthavne i Nuuk og Ilulissat tilsammen.

Efter de første seks år foretages kun løbende relativt mindre reinvesteringer i lufthavnene.

MIT's forventede overskud på 13 mio. kr. årligt indregnes i analysen. Ligeledes indregnes øgede skatteindtægter på 22 mio. kr. årligt i anlægsperioden 2019-2023.

Figur 16: Oversigt over nutidsværdien af de samlede pengestrømme i Basisscenariet (mio. kr.)



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

Investeringer i baneanlæg mv. for Forsvaret er ikke medtaget

Øvrige overvejelser

Da formålet med denne rapport, er at lave en samfundsøkonomisk konsekvensanalyse for det grønlandske samfund, er investeringer i opretholdelse af en militærbase for Forsvaret ikke medtaget i analysen. Investeringer i baneanlæg, forpladser mv., der er nødvendige for at opretholde de militære aktiviteter for Forsvaret, er således ikke medtaget. Disse anlæg relaterer sig til det, der i Rambølls rapport "Fem scenarier vedrørende Kangerlussuaqs fremtid" er benævnt grøn, gul og blå zone. Tilsvarende indgår Forsvarets aktiviteter ikke i analysen i Alternativscenarierne.

Investeringer i baneanlæg, forpladser mv., der er nødvendige for at opretholde de militære aktiviteter for Forsvaret, er ikke medtaget.

Hertil kommer, at Selvstyret har de sædvanlige ejermæssige risici i relation til MIT. Hvis der fx pludselig kommer større uforudsete udgifter, der ikke kan dækkes via den almindelige drift i MIT, vil Selvstyret være forpligtet til at stå inde for MIT's økonomiske forpligtigelser.

5 Alternativscenarie 1

Den største udgiftspost er Selvstyrets indskud i KAIR, mens den største indtægtspost er de besparelser, der følger af reducerede billetpriser og sparet rejsetid.

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

Beregning af nutidsværdi i Alternativscenarie 1

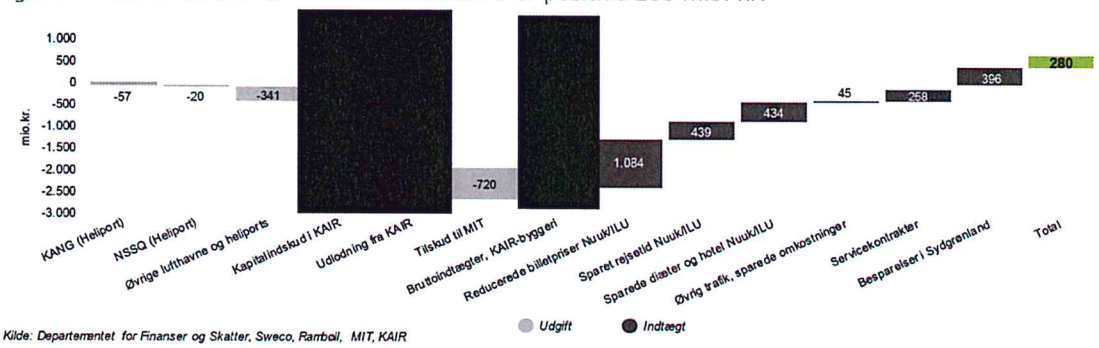
Nedenfor ses de udgiftsposter og indtægter, der indgår i Alternativscenarie 1 og fordelingen heraf.

Den største udgiftspost er Selvstyrets kapitalindskud i KAIR, mens de største indtægtsposter er de besparelser, der følger af reducerede billetpriser og sparet rejsetid.

Bemærk, at anlægsinvesteringerne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq er meget små i forhold til i Basisscenariet, hvilket skyldes, at der i Scenarie 1 alene opretholdes en minimal lufthavnsløsning i form af heliports disse to steder.

De benyttede data for Kangerlussuaq og Narsarsuaq følger af Rambølls memo af 26. marts 2018: "Scenarier for Kangerlussuaq Lufthavn".

Figur 17: Nutidsværdien af Alternativscenarie 1 er positive 280 mio. kr.



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

Forudsætningerne for analysens konklusioner

Forudsætninger i Alternativscenarie 1

Alternativscenarie 1 baserer sig i store træk på forudsætningerne i KAIR's forretnings- og finansieringsplan, der bygger på de beslutninger Inatsisartut har truffet om banelængder, samt de tekstanmærkninger der er vedtaget i finansloven, men med den modifikation, at der ses på den samlede lufthavnsstruktur. Alle øvrige lufthavne og heliports i Grønland er således medtaget som regionale lufthavne i analysen med samme aktivitetsniveau som i dag bortset fra Kangerlussuaq og Narsarsuaq, der i Alternativscenarie 1 omdannes til heliports med minimal aktivitet.

Forudsætningerne i Alternativscenarierne er:

- Lufthavnene i Nuuk og Ilulissat udgår helt af MIT's forretning. Disse ejes fremover af KAIR, ligesom KAIR har det overordnede forretningsmæssige ansvar for driften af disse.
- En ny lufthavn anlægges i Qaqortoq. Også denne skal ejes og drives af KAIR.
- Lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq omlægges til heliports, som fortsat ejes af Selvstyret og drives af MIT, men aktivitetsniveauet nedskaleres til et minimum. Reinvesteringsbehovet er antaget henholdsvis 75 mio. kr. og 33 mio. kr. Tilsvarende fortsætter Selvstyret med at eje alle øvrige mindre lufthavne og heliports, som MIT driver.
- Løbende reinvesteringer i de øvrige regionale lufthavne er nødvendige. Alternativscenarierne inkluderer således ligesom Basisscenariet reinvesteringer i landingsbaner, terminalbygninger

og forsyningsanlæg samt alle indenrigslufthavne. Anlægsbevillinger fra Selvstyret finansierer disse reinvesteringer.

- Selvstyret forventes at indskyde egenkapital i KAIR til at etablere atlantlufthavne i Nuuk, Ilulissat samt regional landingsbane i Qaqortoq. Jf. tekstanmærkninger til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber, kan Selvstyret indskyde et samlet kapitalindskud med et beløb op til 2,1 mia. kr. og stille garantier, subsidiært optage et landskasselån forventeligt op til 2 mia. kr. og videreudlåne disse til KAIR. Der er i forudsætningerne indarbejdet estimater fra KAIR's forretnings- og finansieringsplan, hvoraf det fremgår, at selvstyrets totale kapitalindskud beløber sig til ca. 2.075 mio. kr., og indregnes i modellen over 7 år med størstedelen af betalingen i 2018 og 2019.
- Det årlige forventede overskud hos KAIR udgør i gennemsnit ca. [redacted] kr. i 2018-priser. Dette beløb indregnes, da KAIR er 100% ejet af Selvstyret. Overskuddet er indregnet fra 2029, som er det første år, hvor KAIR genererer et overskud, og løber frem til 2043. I nutidsværdi svarer dette i gennemsnit til [redacted] kr. årligt for 2029-2043.
- Når Kangerlussuaq ikke længere er i drift som atlantlufthavn, betyder det, at MIT får behov for et større tilskud for at sikre en balanceret drift. Tilskuddet er beregnet på baggrund af tal fra MIT's rapport *"Driftsøkonomiske konsekvensberegninger i forbindelse med ny lufthavnsinfrastruktur"*, og er estimeret til 60 mio. kr. årligt. Det løbende tilskud til MIT antages først at have effekt fra 2023, når de nye lufthavne er i drift.
- Det er af Departementet for Finanser og Skatter skønnet, at etableringen af de nye lufthavne vil generere et årligt skatteprovenu på [redacted] kr. i anlægsperioden 2019-2022. Provenuet skyldes, at det vil være udenlandsk arbejdskraft, der skal udføre anlægsarbejderne og betale bruttoskat.

Etablering af de nye atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat vil medføre en overflytning af atlantpassagererne fra Kangerlussuaq til de nye lufthavne.

Dette vil resultere i sparede rejseudgifter og sparet rejsetid. På baggrund af Rambølls "Notat om reducerede rejseudgifter ved udvidelse af Nuuk og Ilulissat lufthavne Revision 02" kan den årlige billetbesparelse i 2018 estimeres til ca. 1.000 kr. pr. billet. Idet de 1.000 kr. fremskrives til 2023, og idet det relevante passagergrundlag i 2023 estimeres til ca. 142.000 passagerer, vil den samfundsmæssige besparelse for samfundet som følge af reducerede billetpriser udgøre 74 mio. kr. (51% samfundsrelateret).

Et skatteprovenu på [redacted] kr. årligt er indregnet i anlægsperioden 2019-2022.

Sparede rejseudgifter og rejsetid er estimeret til henholdsvis 74 mio. kr. og 30 mio. kr. årligt i 2023.

Besparelser på servicekontrakter beløber sig til 16 mio. kr. årligt.

Rambøll estimerer endvidere i ovennævnte notat, at hver atlantpassager i gennemsnit kan reducere rejsetiden med tre timer ved etableringen af de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Værdien af transporttid for forretningsrejsende, besøgsrejsende, turister og nødvendighedsrejsen estimeres til 147 kr. i 2023. Med udgangspunkt i disse estimater kan værdien af sparet rejsetid for samfundet herefter estimeres til 32 mio. kr. i 2023, hvor besparelsen for første gang indtræder. Bemærk, at den sparede rejsetid ikke er "penge i lommen" for de rejsende, men en teoretisk pengemæssig kvantificering af de rejsendes tidsforbrug.

Ved omdannelsen til heliports, vil aktivitetsniveauet i Kangerlussuaq og Narsarsuaq blive reduceret mærkbart. Dette vil uundgåeligt få konsekvenser for lokalsamfundet. Der er i dag ca. 500 fastboende i Kangerlussuaq og ca. 140 fastboende i Narsarsuaq, hvoraf hovedparten er beskæftiget i de to lufthavne eller inden for tilknyttede services. De fleste af disse job vil med få undtagelser forsvinde ved overgang til heliports. Det er derfor lagt til grund, at hovedparten af indbyggerne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq vil flytte fra disse bygder, når deres indtægtsgrundlag

forsvinder. Der er i beregningerne afsat en pulje på i alt 30 mio. kr. til løsning af flytte- og boligspørgsmål i forbindelse med tilpasninger i Kangerlussuaq. Den konkrete udmøntning af beløbene må nødvendigvis afhænge af, hvordan fralytningerne bliver tilrettelagt i praksis (se yderligere herom i appendiks).

Yderligere er der i relation til flytteudgifter og personaleboliger regnet med, at reinvesteringerne fra Basisscenariet er videreført ind i Alternativscenarierne, selvom reinvesteringer i personaleboliger var reduceret i takt med lufthavnenes reduktion. Det antages således i såvel Basis- som Alternativscenarierne, at der er reinvesteringer i personaleboliger for 33,5 mio. kr. i 2023 (fordelt over 10 år herfra).

Selvstyret er i dag forpligtet til at opretholde en række services i form af helikopterflyvninger samt transport med skib i Sydgrønland for at sikre landets beboere videretransport fra Narsarsuaq til de forskellige byer og bygder. Disse servicekontrakter beløber sig til 30 mio. kr. årligt i 2017 inklusive tillægskontrakter bl.a. vedrørende en ekstra helikopter i fire måneder på 7,5 mio. kr. Mindst halvdelen af den subsiderede trafik i Sydgrønland vedrører strækningen Qaqortoq – Narsarsuaq. Med en ny lufthavn med en lang landingsbane i Qaqortoq vil fly fremover kunne lande, hvilket vil medføre besparelser på helikopterflyvningerne. Rambøll har estimeret, at ca. 50% af helikopterflyvningerne kan spares væk, svarende til mindst 18,9 mio. kr. årligt med virkning fra 2023. Hertil kommer en skønsmæssigt fastsat besparelse på 2,25 mio. kr. på en tillægskontrakt på 4,5 mio. kr. til indkvartering og forplejning af passagerer, der er strandede på grund af dårligt vejr eller operationelle hindringer. Alt i alt er der således indregnet en årlig besparelse på servicekontrakterne på 21,2 mio. kr.

Afskrivningsperioden samt bygge- og betalingsperioden i dette Alternativscenarie svarer til Basisscenariet.

Figur 18: Største investering i Alternativscenarie 1 er fortsat kapitalindskuddet i KAIR

mio. kr.	Investering	Afskrivnings-periode	Første investeringsår	Bygge-/ betalingsperiode	Kilder
KANG (Heliport)	**-75**				
Landingsbane, belægninger	0	30	2019	1	MIT
Landingsbane, lys- og HSP-anlæg, nødgenerator	-4	30	2025	10	MIT/Energi Midt Nord
CNS	-6	30	2019	30	MIT
Bygninger, lufthavnsrelaterede	-2	30	2019	30	MIT
Flytteomkostninger	-30	100	2023	3	Dep. Finanser og Skatter
Personaleboliger	-34	20	2019	20	MIT
NSSQ (Heliport)	**-33**				
Landingsbane, taxiways og forplads, belægninger	0	30	2019	1	MIT
Landingsbane, lys- og HSP-anlæg, nødgenerator	-4	30	2025	10	MIT/Energi Midt Nord
CNS	-6	30	2019	30	MIT
Bygninger, lufthavnsrelaterede	-14	30	2019	30	MIT
Flytteomkostninger	-4	100	2023	1	Dep. Finanser og Skatter
Personaleboliger	-5	20	2019	20	MIT
Øvrige lufthavne og heliports	**-428**				
Landingsbane	-56	23	2022	3	Mittarfeqarfiit
Banelys og HSP-anlæg m.m.	-59	12-30	2019-2029	1-2	Mittarfeqarfiit
Bygninger	-131	30	2020	7	Mittarfeqarfiit
Driftsmateriel	-182	20	2018	20	Mittarfeqarfiit
Kapitalindskud i KAIR	**-2.075**				
Samlet egenkapitalindskud	-2.075	n/a	2016	n/a	Kalaallit Airpots A/S
Udlodning fra KAIR	[redacted]				
Overført overskud	[redacted]	n/a	2029	n/a	Kalaallit Airpots A/S
Tilskud til MIT	**-60**				
Løbende tilskud til MIT (årligt)	-60	n/a	2023	n/a	Rambøll/MITT
Bruttoindtægter, KAIR-byggeri	[redacted]				
Bruttoindtægt (årlig)	[redacted]	n/a	2019	n/a	Dep. Finanser og Skatter
Sparede rejseomkostninger Nuuk/ILU					
Sparede rejseomkostninger pr. atlantrejse (hele kr.)	*1.000*	*n/a*	*2023*	*n/a*	*Rambøll*
Gennemsnitlige timelon i Grønland (hele kr.)	*135*	*n/a*	*2023*	*n/a*	*Rambøll*
Gennemsnitlig tidmæssig besparelse (i timer)	*3*	*n/a*	*n/a*	*n/a*	*Rambøll*
Sparede diæter og hotel (hele kr.)	*2.000*	*n/a*	*2023*	*n/a*	*Rambøll*
Andel trafik, der kan spare diæter og hotel	*20%*	*n/a*	*2023*	*n/a*	*Rambøll*
Øvrig trafik, sparede omkostninger	7	n/a	2023	n/a	Rambøll
Servicekontrakter	**22**				
Effekter fra servicekontrakter	22	n/a	2023	n/a	Rambøll
Sparede rejseomkostninger QAQ					
Sparede rejseomkostninger pr. rejse (hele kr.)	*1.098*	*n/a*	*2023*	*n/a*	*Rambøll*
Gennemsnitlig tidmæssig besparelse (i timer)	*3*	*n/a*	*2023*	*n/a*	*Rambøll*
Sparede diæter og hotel	4	n/a	2023	n/a	Dep. Finanser og Skatter

1) Banelængden i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq er henholdsvis 2.200, 2.200 og 1.500 meter.

Pengestrømmene i Alternativscenarie 1 er fordelt jævnt ud over den 25-årige periode

Pengestrømmene i Alternativscenarie 1 fordeles mere jævnt i perioden i forhold til Basisscenariet

Figuren herunder viser pengestrømmene (i nutidsværdier) i Alternativscenarie 1.

Nettopengestrømmene bliver positive i 2027 efter at have været negative i årene forinden drevet af KAIR-indskuddene.

Det ses, at pengestrømmene i forhold til Basisscenariet er spredt over en længere tidshorisont.

Bortset fra skatteprovenuet fra udenlandsk arbejdskraft til KAIR-byggeriet, er der i de første år fra 2018-2022 udelukkende negative pengestrømme som følge af egenkapitalindskuddet i KAIR samt investeringer i Kangerlussuaq, Narsarsuaq og de øvrige lokale lufthavne og heliports.

Kapitalindskuddet i KAIR fortsætter frem til 2024. Herefter foretages kun relativt mindre reinvesteringer i de øvrige regionale lufthavne.

Fra 2023 indtræder en række yderligere – primært positive – pengestrømme. De positive pengestrømme skyldes først og fremmest de årlige tilbagevendende besparelser på rejseudgifter og rejsetid fra 2023. Herudover relaterer de sig til besparelser på servicekontrakter samt overført overskud fra KAIR. Endelig består de af tilskuddet til MIT på 60 mio. kr.

Bemærk, at kurven, der viser de totale akkumulerede pengestrømme, vender fra 2024. Efter 2024 overstiger de årlige positive pengestrømme således de negative pengestrømme.

Omkring år 2040 er de akkumulerede pengestrømme 0, hvorved der opnås "break-even" for Alternativscenarie 1.

Figur 19: Oversigt over samlede pengestrømme i Alternativscenarie 1



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

Forudsætningerne for analysens konklusioner

Øvrige overvejelser

Investeringen i en ny lufthavnsstruktur vil medføre en række dynamiske effekter/multiplikatoreffekter. Da det er stort set umuligt at kvantificere disse effekter, er effekterne medtaget i en kvalitativ analyse. Samlet set vurderes de dynamiske effekter som følge af de nye atlantlufthavne at have en positiv effekt på økonomien som helhed, hvorfor de dynamiske effekter indeholder en potentiel merværdi i forhold til den estimerede nutidsværdi i Alternativscenarie 1.

En analyse af dynamiske effekter/multiplikatoreffekter er inddraget som en kvalitativ analyse, da disse effekter er stort set umulige at kvantificere retvisende.

Rapporten forholder sig ikke til, hvordan en ny lufthavnsstruktur vil påvirke indbyggertallet i Kangerlussuaq og Narsarsuaq i Alternativscenarierne. Dette er dog belyst appendiks.

Selvstyret kan jf. tekstanmærkninger til finansloven maksimalt stille en garanti på forventeligt 2 mia. kr. Garantien medfører, at Selvstyret får eventualforpligtelser, som vil blive noteført i landskassens regnskab.

Ud over den risikoeksponering, som relaterer sig til eventualforpligtelser, har Selvstyret de sædvanlige ejermæssige risici, der knytter sig til at være ejer af KAIR. Det vil sige risici såsom forsinkelser og fordyrelser i anlægsfasen, uforudsete forhold og modpartsrisici (fx risikoen for en leverandørs konkurs) relateret til långivere og entreprenører.

KAIR indgår i den samfundsøkonomiske analyse med:

1. kapitalindskud fra landskassen, og
2. forventet udlodning af overskud fra KAIR.

KAIR anvender egenkapitalindskuddet fra landskassen til at opføre de tre nye lufthavne sammen med den finansiering, som KAIR optager. Finansieringen medfører betaling af afdrag og renter, hvilket har betydning for – og påvirker – størrelsen af det overskud, som KAIR forventer at udlodde.

På den måde udgør kapitalindskuddet fra Landskassen (1) og udlodning af overskud fra KAIR (2) den samlede finansiering af lufthavnene i KAIR-regi og påvirker direkte den samfundsøkonomiske (og budgetøkonomiske) analyse. Derfor skal investeringsudgifterne til de tre nye lufthavne ikke også indgå i analysen, da de tre nye lufthavne i så fald finansieres to gange. Med andre ord betyder det, at der er taget højde for finansieringen af den fulde anlægsinvestering hos KAIR i den samfundsøkonomiske analyse.

KAIR's betaling af renter og afdrag fremgår ikke som en eksplicit post i den samfundsøkonomiske analyse, ligesom KAIR's drifts- og vedligeholdelsesudgifter heller ikke fremgår eksplicit af den samfundsøkonomiske analyse. Dette skyldes, at den samfundsøkonomiske analyse baserer sig på en række delanalyser. I disse delanalyser fremgår den detaljerede opsplitning af indtægter og udgifter. I den samfundsøkonomiske analyse er udelukkende medtaget resultatet af hver delanalyse på aggregeret niveau.

6 Alternativscenarie 2

Forskellene fra Alternativscenarie 2 til Alternativscenarie 1 er, at Kangerlussuaq videreføres som en regional landingsbane frem for en heliport.

Dette medfører større investeringer og større driftsunderskud til MIT.

Den største udgiftspost er Selvstyrets indskud i KAIR, mens den største indtægtspost er de besparelser, der følger af reducerede billetpriser og sparet rejsetid.

Selvom nutidsværdien i Alternativscenarie 2 er bedre end Basisscenariet, skal det bemærkes, at skaleringen fra en heliport i Kangerlussuaq i Alternativscenarie 1, til en regional landingsbane på 1.500 m i Alternativscenarie 2, medfører yderligere investeringsudgifter på ca. 500 mio. kr. Det er blevet oplyst, at der med de nuværende projekter for landskassen ikke er finansiering til disse yderligere investeringsudgifter.

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

Beregning af nutidsværdi i Alternativscenarie 2

Nedenfor ses de udgiftsposter og indtægter, der indgår i Alternativscenarie 2 og fordelingen heraf.

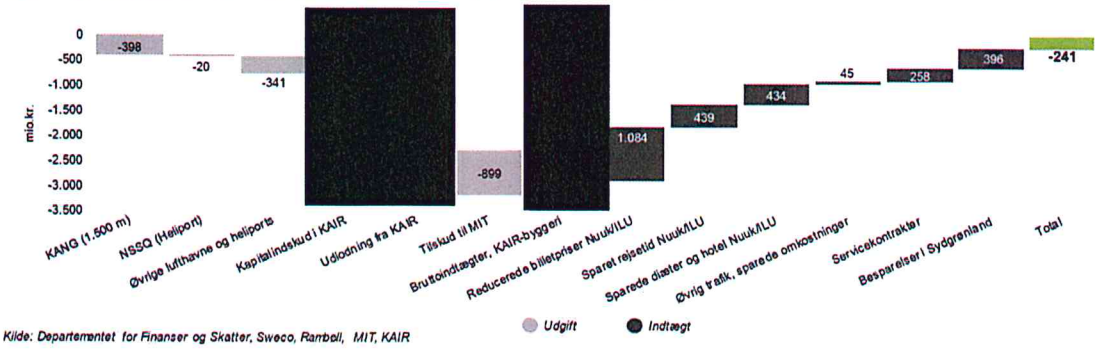
Alternativscenarie 2 indeholder nøjagtigt de samme poster som Alternativscenarie 1, men med enkelte justeringer:

- Kangerlussuaq omlægges til en regional landingsbane på 1.500 meter i stedet for en heliport, hvilket medfører større reinvesteringsudgifter på 475 mio. kr., mod de 75 mio. kr. i Alternativscenarie 1 som heliport.
- Driften af banen i Kangerlussuaq ændres også, så den afspejler en regional landingsbane frem for en heliport. Det er estimeret, at MIT vil have brug for et samlet driftstilskud på 75 mio. kr. om året med Kangerlussuaq som regional landingsbane frem for 60 mio. kr. med Kangerlussuaq som heliport.

Udgifterne til Narsarsuaq og Kangerlussuaq påvirkes af, at disse ombygges til regionale lufthavne med lav aktivitet.

Igen er den største omkostningspost Selvstyrets indskud i KAIR, mens den største indtægtspost er de besparelser, der følger af reducerede billetpriser og sparet rejsetid.

Figur 20: Nutidsværdien af Alternativscenarie 2 er -241 mio. kr.



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

Forudsætningerne for analysens konklusioner

Figur 21: Største investering i Alternativscenarie 2 er egenkapitalindskuddet i KAIR

mio. kr.	Investering	Afskrivnings-periode	Første investeringsår	Byggo-/ betalingsperiode	Kilder
KANG (regional lufthavn, 1.500 m)	**-475**				
Landingsbane, belægninger	-157	30	2018	4	Sweco/MIT
Landingsbane, lys- og HSP-anlæg, nødgenerator	-28	30	2019	5	MIT
Forsyningsanlæg, El, vand og varme	-130	30	2023	3	MIT
Forsyningsanlæg, Fuel	-26	30	2023	3	MIT
CNS	-4	10	2019	5	MIT
Bygninger, lufthavnsrelaterede	-37	30	2023	10	MIT
Personaleboliger	-34	30	2023	10	MIT
Flytteomkostninger	-30	100	2023	3	Dep. Finanser og Skatter
Driftsmateriel	-22	20	2019	20	MIT
Handlings- og tankningsudstyr	-9	20	2023	20	MIT
NSSQ (Heliport)	**-33**				
Helikopter flyveplads incl lys-anlæg	0	30	2019	1	MIT
Forsyningsanlæg: El, vand og varme	-4	30	2025	10	MIT/Energi Midt Nord
Forsyningsanlæg: Fuel	-	0	0	0	MIT
CNS	-	0	0	0	0
Bygninger, lufthavnsrelaterede	-6	30	2019	30	MIT
Personaleboliger	-14	30	2019	30	MIT
Flytteomkostninger	-4	100	2023	1	Dep. Finanser og Skatter
Driftsmateriel og handlingsudstyr	-5	20	2019	20	MIT
Øvrige lufthavne og heliports	**-428**				
Landingsbane	-56	23	2022	3	Mittarfeqarfiit
Banelys og HSP-anlæg m.m.	-59	12-30	2019-2029	1-2	Mittarfeqarfiit
Bygninger	-131	30	2020	7	Mittarfeqarfiit
Driftsmateriel	-182	20	2018	20	Mittarfeqarfiit
Kapitalindskud i KAIR	**-2.075**				
Samlet egenkapitalindskud	-2.075	n/a	2016	n/a	Kalaallit Airpots A/S
Udlodning fra KAIR	[redacted]				
Overført overskud	[redacted]	n/a	2029	n/a	Kalaallit Airpots A/S
Tilskud til MIT	**-75**				
Løbende tilskud til MIT (årligt)	-75	n/a	2023	n/a	Ramboll/MITT
Bruttoindtægter KAIR-byggeri	[redacted]				
Bruttoindtægt (årlig)	[redacted]	n/a	2019	n/a	Dep. Finanser og Skatter
Sparede fra rejseomkostninger Nuuk/ILU					
Sparede rejseomkostninger pr. atlantrejse (hele kr.)	*1.000*	*n/a*	*2023*	*n/a*	*Ramboll*
Gennemsnitlige timeløn i Grønland (hele kr.)	*135*	*n/a*	*2023*	*n/a*	*Ramboll*
Gennemsnitlig tidmæssig besparelse (i timer)	*3*	*n/a*	*n/a*	*n/a*	*Ramboll*
Sparede diæter og hotel (hele kr.)	*2.000*	*n/a*	*2023*	*n/a*	*Ramboll*
Andel trafik, der kan spare diæter og hotel	*20%*	*n/a*	*0*	*n/a*	*Ramboll*
Øvrig trafik, sparede omkostninger	7	n/a	2023	n/a	Ramboll
Servicekontrakter	**22**				
Effekter fra servicekontrakter	22	n/a	2023	n/a	Ramboll
Sparede rejseomkostninger QAQ					
Sparede rejseomkostninger pr. atlantrejse (hele kr.)	*1.098*	*n/a*	*2023*	*n/a*	*Ramboll*
Gennemsnitlig tidsmæssig besparelse (i timer)	*3*	*n/a*	*2023*	*n/a*	*Ramboll*
Sparede diæter og hotel	4	n/a	2023	n/a	Dep. Finanser og Skatter

1) Banelængden i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq er henholdsvis 2.200, 2.200 og 1.500 meter.

Pengestrømmene i Alternativscenarie 2 er fordelt jævnt ud over den 25-årige periode

Pengestrømmene i Alternativscenarie 2 fordeles mere jævnt i perioden i forhold til Basisscenariet

Figuren herunder viser pengestrømmene (i nutidsværdier) i Alternativscenarierne.

Det ses, at pengestrømmene i forhold til Basisscenariet er spredt over en længere tidshorisont.

Bortset fra skatteprovenuet fra udenlandsk arbejdskraft til KAIR-byggeriet, er der i de første år fra 2018-2022 udelukkende negative pengestrømme som følge af kapitalindskuddet i KAIR samt investeringer i Kangerlussuaq, Narsarsuaq og de øvrige lokale lufthavne og heliports.

Nettopengestrømmene bliver positive i 2025 efter at have været negative i årene forinden, påvirket af KAIR-indskuddene.

Egenkapitalindskuddet i KAIR fortsætter frem til 2024. Herefter foretages kun relativt mindre reinvesteringer i de øvrige regionale lufthavne.

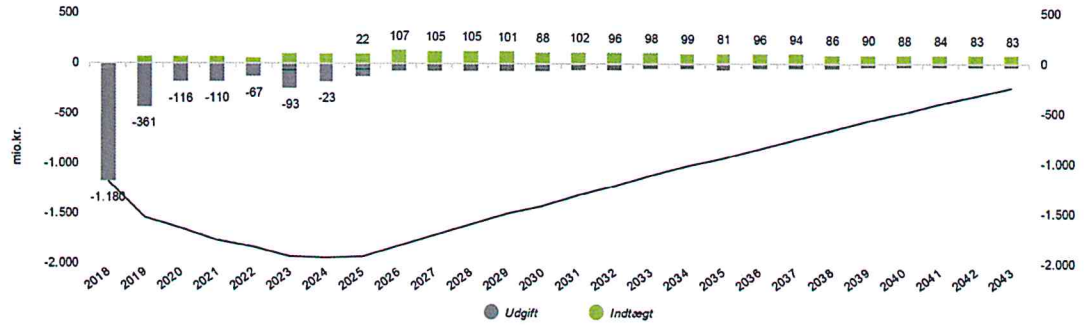
Fra 2023 indtræder en række yderligere – primært positive – pengestrømme. De positive pengestrømme skyldes først og fremmest de årlige tilbagevendende besparelser på rejseudgifter og rejsetid fra 2023.

Herudover relaterer de sig til besparelser på servicekontrakter samt overført overskud fra KAIR.

Bemærk, at kurven, der viser de totale akkumulerede pengestrømme, vender efter 2024. Efter 2024 overstiger de årlige positive pengestrømme således de negative pengestrømme.

Omkring år 2046 er de akkumulerede pengestrømme 0, hvorved der opnås "break-even" for Alternativscenarie 2.

Figur 22: Oversigt over samlede pengestrømme i Alternativscenarie 2



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

7 Effekter, der ikke kvantificeres

En analyse af dynamiske effekter/ multiplikatoreffekter er inddraget som en kvalitativ analyse, da disse effekter stort set er umulige at kvantificere med en høj grad af sikkerhed.

Nogle af de vigtigste dynamiske effekter er øget turisme, øget beskæftigelse, øgede anlægsinvesteringer, øget handel og produktivitet for erhvervslivet samt øget konkurrence.

Alternativscenarie 1 og 2

Dynamiske effekter/multiplikatoreffekter

En velfungerende lufthavnsstruktur er nødvendig for at binde Grønland sammen med omverdenen og sikre Grønlands position i en stadig mere globaliseret verden. Ikke mindst nye atlantlufthavne er et vigtigt forbindelsesled til at fremme handel med udlandet, idet disse reducerer afstanden mellem virksomheder og markeder.

Flere dynamiske effekter har nogle positive indvirkninger på økonomien. De dynamiske effekter vil alt andet lige øge væksten og medføre øgede skatteindtægter. Præcist i hvor stort omfang dette vil gøre sig gældende er svært at estimere, men på baggrund af erfaringerne fra andre lande vil effekterne på sigt være betydelige.

En række studier har empirisk undersøgt sammenhængen mellem de samlede investeringer i infrastruktur og produktiviteten i et land, der konkluderer positive sammenhæng mellem transportinfrastruktur og økonomisk vækst.

Den nye lufthavnsstruktur understøtter således en række potentielle gevinster for såvel erhvervslivet som borgerne. Disse vil blive gennemgået nedenfor.

Turismen

Den vigtigste effekt af en ny lufthavnsstruktur forventes at være vækst i turismen til turistcenteret i Ilulissat henholdsvis hovedstaden i Nuuk. Den nye lufthavnsstruktur giver mulighed for direkte ruter til USA, Canada og Europa. Dette understøtter øget tilstrømning af turisme grundet billigere flybilletter og signifikant kortere rejsetid. Dette vil igen resultere i større indtægter fra turisme på grund af øgede indtægter fra indlogering, attraktioner, transport, bespisning, souvenirs o.l.

Det må forventes, at den allerede igangværende tendens til, at turistrejsende søger dyrere oplevelsesrejser i takt med at velstanden stiger, kan få et yderligere boost i Grønland, når transporttiden reduceres. Øget turisme vil samtidig resultere i øget beskæftigelse inden for turisme i Grønland.

Ovenstående understøttes af Rambølls rapport *"Turisme – Udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsinfrastruktur"*, hvor tilgængelighed, pris og attraktivitet/markedsføring identificeres som de væsentligste årsager til udviklingen i turismen, der netop skal bidrage til udvikling i samfundet og skabelsen af en bæredygtig økonomi.

Beskæftigelsen

Øget turisme vil samtidig resultere i øget beskæftigelse inden for turismeerhvervet.

Ifølge MIT's rapport "Driftsøkonomiske konsekvensberegninger i forbindelse med ny lufthavnsstruktur" er 438 medarbejdere i dag beskæftiget i Grønlands lufthavnsindustri, inklusive personale til hoteller, butikker, forsyning og bolig i Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Grundet de effektiviseringer, som de nye atlantlufthavne afstedkommer, vil dette antal i første omgang blive reduceret, når den nye lufthavnsstruktur realiseres. I takt med at turismen forventes at stige, vil en del af denne arbejdskraft dog kunne genbeskæftiges i lufthavnsindustrien. Endvidere kan dette personale beskæftiges i turismebranchen, da der er tale om veluddannede personer med gode sprogkundskaber.

Øgede investeringer

En følgevirkning af øget turisme, vil endvidere være øgede investeringer i bygge- og anlægsaktiviteter (etablering/renovering af hoteller, restauranter mv.), hvilket vil tiltrække investorer og skabe job i bygge- og anlægsindustrien.

Den øgede turisme vil medføre nye investeringer i bygge- og anlægsaktiviteter og lede til øget beskæftigelse i bygge- og anlægsindustrien.

De dynamiske effekter vil gavne forholdene for produktions- og servicevirksomheder, fremme handel med udlandet og mindske udgifter til varetransport.

Air Greenlands monopol vil udfordres af den øgede interesse for flyvninger til og fra Grønland.

Produktions- og servicevirksomheder

Selvom det først og fremmest må forventes at være turistindustrien, der oplever positive gevinster af en lufthavnsudvidelse, vil etableringen af nye atlantlufthavne i Grønlands knudepunkter også kunne fremme produktiviteten i resten af samfundet.

Nye atlantlufthavne gavner derfor også produktiviteten for virksomhederne på grund af lavere udgifter til varetransport, persontransport og rejsetid mv., ligesom det er et vigtigt forbindelsesled til at fremme handel med udlandet, da det reducerer afstanden mellem virksomheder og markeder.

Øget konkurrence

En anden dynamisk effekt som følge af den nye lufthavnsstruktur i Grønland, kan være øget konkurrence i forhold til beflyvninger. I dag har Air Greenland stort set monopol på flyvningerne til og fra Grønland. Flere luftfartsselskaber vil formentlig finde den nye transatlantiske rutemulighed interessant, og øget konkurrence vil medføre lavere flypriser. Lavere flypriser vil stimulere turismen yderligere.

Air Greenland er delvist ejet af Selvstyret. Den negative effekt, som øget konkurrence har på billetpriserne for Air Greenland, vurderes alt andet lige at blive mere end opvejet af øgede indtægter fra turismen og medføre rationaliseringer i Air Greenland.

Sparet rejsetid og sparede rejseudgifter

Når transportforbindelserne forbedres, kan virksomheder og myndigheder endvidere spare tid og penge på forretnings- og tjenesterejser, da medarbejderne kan komme hurtigere og billigere frem og tilbage. Det vil med andre ord øge produktiviteten.

8 Følsomhedsanalyser

Denne analyse ses som et tillæg til "Hovedanalysen" og vurderer robustheden af estimaterne givet i "Hovedanalysen".

Analysen opererer med to følsomhedsscenarier: et scenarie med et 30-årigt tidsperspektiv og et scenarie med 5% i passagervækst.

Konsekvenser for den samfundsøkonomiske analyse

Baggrund og formål

Formålet med dette analysetillæg er at vurdere robustheden af estimaterne givet i *"Hovedanalysen"*: "Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, Trin 2".

Dette analysetillæg opererer med to følsomhedsscenarier. Begge scenarier er som Alternativscenarie 1 i Hovedanalysen, men med følgende justeringer:

Følsomhedsscenarie 30-årigt tidsperspektiv forudsætter, at beregningen anskues over et 30-årigt tidsperspektiv frem for det oprindelige 25-årige tidsperspektiv.

Følsomhedsscenarie 5% passagervækst forudsætter, at den årlige vækst bliver 5%, frem for den oprindeligt forudsatte vækst på 2%.

Ud over de to følsomhedsscenarier foretages en række følsomhedsanalyser vedrørende centrale forudsætninger. Disse forudsætninger er:

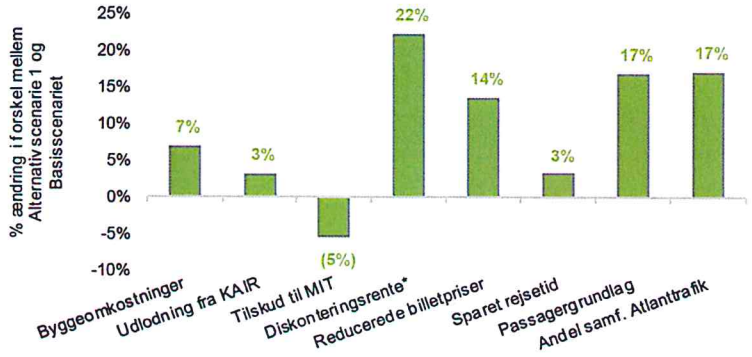
- Byggeudgifter
- Overført overskud fra KAIR
- Tilskuddet til MIT
- Diskonteringsrenten
- Reducerede billetpriser
- Sparet rejsetid
- Passagergrundlaget
- Andel samfundsrelateret atlanttrafik (nuværende 51%)

Den første figur 23 viser den procentvise ændring i forskellen mellem Alternativscenarie 1 og Basisscenariet, ved 10% ændring de forskellige parametre. Eksempelvis fører en 10% ændring (fald) i byggeomkostninger til, at forskellen mellem Alternativscenarie 1 og Basisscenariet forbedres med 6%.

Det fremgår, at andelen af samfundsrelateret trafik, passagergrundlaget og diskonteringsrenten, er de mest centrale parametre for analysens resultater (disse uddybes nedenfor).

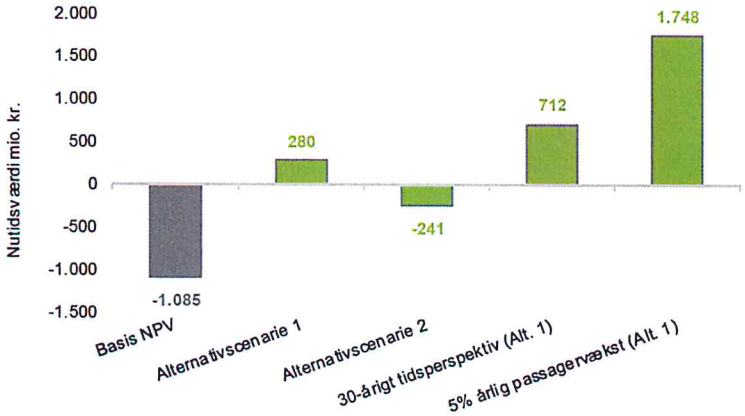
Resultatet af følsomhedsscenarierne i figur 24 herunder viser, at analysens resultater påvirkes positivt ved anvendelse af et 30-årigt tidsperspektiv i stedet for 25-årigt tidsperspektiv, og også ved 5% årlig passagervækst frem for de hidtil anvendte 2%.

Figur 23: Resultat af følsomhedsanalyse



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

Figur 24: Resultat af følsomhedsscenarier



Byggeudgifter og KAIR-overskud

Byggeudgifter

Tabel 2 viser nutidsværdien af henholdsvis Basisscenariet og Alternativscenarierne ved ændringer fra -30% til +30% i byggeudgifter.

Analysen viser en relativ moderat følsomhed relateret til ændringer i byggeudgifter og KAIR-overskud.

Byggeudgifterne ændres for alle lufthavne i både Basisscenariet og i Alternativscenarierne med undtagelse af lufthavnene under KAIR i Alternativscenarierne (Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq).

Hvis byggeudgifterne for lufthavnene under KAIR i Alternativscenarierne øges, forventes dette er påvirke KAIR's overskud, idet yderligere finansiering er nødvendig. Se hertil følsomhedsanalysen "KAIR-overskud".

Ved en ændring på -10% (fald) i byggeudgifterne i Basisscenariet, ændres nutidsværdien fra -1.085 mio. kr. til -948 mio. kr. og tilsvarende fra -1.085 mio. kr. til -1.222 mio. kr. ved en ændring i byggeudgifter på +10% (stigning).

Ved en ændring på -10% (fald) i byggeudgifterne i Alternativscenarie 1, ændres nutidsværdien fra 280 mio. kr. til 322 mio. kr. og tilsvarende fra 280 mio. kr. til 238 mio. kr. ved en ændring i byggeudgifter på +10% (stigning).

- Dette svarer til en ændring i forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenariet på henholdsvis -7% og 7%.

Tabel 2: Byggeudgifter

mio.kr.	Ændring i byggeudgifter						
	-30%	-20%	-10%	0%	10%	20%	30%
Alternativ 1	405	363	322	280	238	196	154
Basis	-674	-811	-948	-1.085	-1.222	-1.359	-1.496
Forskel	1.079	1.175	1.270	1.365	1.460	1.556	1.651
%-ændring	*-21%*	*-14%*	*-7%*	*n/a*	*7%*	*14%*	*21%*

KAIR-overskud

Tabel 3 viser nutidsværdien af henholdsvis Basisscenariet og Alternativscenarierne ved ændringer fra -30% til +30% i KAIR's overskud.

Da KAIR's overskud ikke indregnes i Basisscenariet, er der ingen ændringer heri.

Ved en ændring på -10% (fald) i KAIR's overskud i Alternativscenarie 1, ændres nutidsværdien fra 280 mio. kr. til [redacted] kr. og tilsvarende fra 280 mio. kr. til [redacted] kr. ved en ændring i KAIR's overskud på +10% (stigning).

- Dette svarer til en ændring i forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenariet på henholdsvis [redacted] og [redacted].

Tabel 3: KAIR-overskud

mio.kr.	Ændring i udlodning fra KAIR						
	-30%	-20%	-10%	0%	10%	20%	30%
Alternativ 1	[redacted]	[redacted]	[redacted]	280	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Basis	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085
Forskel	[redacted]	[redacted]	[redacted]	1.365	[redacted]	[redacted]	[redacted]
%-ændring	[redacted]	[redacted]	[redacted]	*n/a*	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Ændringer i udlodning fra KAIR kan blandt andet skyldes, at byggeomkostningerne relateret til de planlagte lufthavne afviger fra de budgetterede omkostninger. Hvis byggeomkostningerne øges, kan det medføre en større finansiering, hvorved KAIR's drift belastes af større låneomkostninger end budgetteret. Dette vil have betydning for det overskud, KAIR kan udlodde, alternativt det formuegode Selvstyret opbygger. Det fremgår af følsomhedsanalysen at ved 30% mindre udlodning fra KAIR, er der stadig positiv forskel i nutidsværdi over 25 år mellem Alternativscenarie 1 og Basisscenariet.

Tilskud til MIT og diskonteringsrente

Tilskud til MIT

Tabel 4 viser nutidsværdien af henholdsvis Basisscenariet og Alternativscenarierne ved ændringer fra -30% til +30% i tilskuddet til MIT.

Analysen er relativ følsom i forhold til en ændring i tilskuddet til MIT.

Tilskuddet til MIT i Alternativscenarie 1 er -60 mio. kr. fra 2023.

Da der ikke gives noget tilskud til MIT i Basisscenariet, er der ingen ændringer heri.

Ved en ændring på -10% (fald) i tilskuddet til MIT i Alternativscenarie 1, ændres nutidsværdien fra 280 mio. kr. til 352 mio. kr. og tilsvarende fra 280 mio. kr. til 208 mio. kr. ved en ændring i tilskuddet til MIT på +10% (stigning).

- Dette svarer til en ændring i forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenariet på henholdsvis 5% og -5%.

Tabel 4: Tilskud til MIT

mio.kr.	Ændring i tilskud til MITT						
	-30%	-20%	-10%	0%	10%	20%	30%
Alternativ 1	496	424	352	280	208	136	64
Basis	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085
Forskel	1.581	1.509	1.437	1.365	1.293	1.221	1.149
%-ændring	*16%*	*11%*	*5%*	*n/a*	*-5%*	*-11%*	*-16%*

Diskonteringsrente

Den reale diskonteringsrente er i alle år 4%. Følsomhedsanalysen herunder ændres med ét procentpoint, dvs. fra 3% til 5% i diskonteringsrente.

Ved en diskonteringsrente på 3%, ændres nutidsværdien i Basisscenariet fra -1.085 mio. kr. til -1.137 mio. kr., og tilsvarende fra -1.085 mio. kr. til -1.040 mio. kr. ved en diskonteringsrente på 5%.

Ved en diskonteringsrente på 3% i Alternativscenarie 1, ændres nutidsværdien fra 280 mio. kr. til 590 mio. kr., og tilsvarende fra 280 mio. kr. til 21 mio. kr. ved en diskonteringsrente på 5%.

- Dette svarer til en ændring i forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenariet på henholdsvis 27% og -22%.

Tabel 5: Diskonteringsrente

mio.kr.	Diskonteringsrente		
	3%	4%	5%
Alternativ 1	590	280	21
Basis	-1.137	-1.085	-1.040
Forskel	1.727	1.365	1.061
%-ændring	*27%*	*n/a*	*-22%*

Reducerede billetpriser og sparet rejsetid

Reducerede billetpriser

Tabel 6 viser nutidsværdien af henholdsvis Basisscenariet og Alternativscenarierne ved ændringer fra -30% til +30% i reducerede billetpriser.

Analysen er meget følsom i forhold ændringer i forudsætningerne for reducerede billetpriser.

Reducerede billetpriser udgør 1.000 kr. pr. tur for de atlantpassagerer, der har slutdestination i Nuuk eller Ilulissat (disse udgør ca. 68% af den samlede atlanttrafik).

Da der ikke indregnes reducerede billetpriser i Basisscenariet, er der ingen ændringer heri.

Ved et fald på billetbesparelsen på -10% i Alternativscenarie 1, ændres nutidsværdien fra 280 mio. kr. til 93 mio. kr. Dette svarer til, at billetbesparelsen reduceres fra 1.000 kr. til 900 kr. Tilsvarende ændres nutidsværdien fra 280 mio. kr. til 467 mio. kr. ved en ændring i billetbesparelsen på +10% (øget besparelse).

- Dette svarer til en ændring i forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenariet på henholdsvis -14% og 14%.

Tabel 6: Reducerede billetpriser

mio.kr.	Ændring i billetbesparelsen						
	-30%	-20%	-10%	0%	10%	20%	30%
Alternativ 1	-281	-94	93	280	467	653	840
Basis	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085
Forskel	805	992	1.178	1.365	1.552	1.739	1.926
%-ændring	*-41%*	*-27%*	*-14%*	*n/a*	*14%*	*27%*	*41%*

Sparet rejsetid
Tabel 7 viser nutidsværdien af henholdsvis Basisscenariet og Alternativscenarierne ved ændringer fra -30% til +30% i sparet rejsetid.

Sparet rejsetid beregnes på baggrund af tre timers tidsbesparelse med en gennemsnitlig timeløn på 135 kr. i 2018 for de atlantpassagerer, der har slutdestination i Nuuk eller Ilulissat (disse udgør ca. 68% af den samlede atlanttrafik).

Da der ikke indregnes sparet rejsetid i Basisscenariet, er der ingen ændringer heri.

Ved et fald på -10% i rejsetidsbesparelsen i Alternativscenarie 1 ændres nutidsværdien fra 280 mio. kr. til 236 mio. kr. og tilsvarende fra 280 mio. kr. til 324 mio. kr. ved en øgning af rejsetidsbesparelsen på +10%.

Dette svarer til en ændring i forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenariet på henholdsvis -3% og 3%.

Tabel 7: Sparet rejsetid

mio.kr.	Ændring i rejsetidsbesparelsen						
	-30%	-20%	-10%	0%	10%	20%	30%
Alternativ 1	148	192	236	280	324	368	412
Basis	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085
Forskel	1.233	1.277	1.321	1.365	1.409	1.453	1.497
%-ændring	*-10%*	*-6%*	*-3%*	*n/a*	*3%*	*6%*	*10%*

Passagerer og samfundsrelateret atlanttrafik

Passagergrundlag
Tabel 8 viser nutidsværdien af henholdsvis Basisscenariet og Alternativscenarierne ved ændringer fra -30% til +30% i passagergrundlaget.

Analysen er meget følsom over for ændringer i passagergrundlag og andelen af samfundsrelateret atlanttrafik.

Dette er her ikke tale om en ændring i passagervæksten, men udelukkende i passagergrundlaget (samlede antal atlantrejsende). Dvs. at der ved indførelsen af den nye lufthavnsstruktur sker et trafikspring, hvor udgangspunktet for antallet at passagerer forøges. Se nedenfor for et følsomhedsscenarie med øget årlig passagervækst.

Passagergrundlaget påvirker overskuddet fra KAIR, reducerede billetpriser og sparet rejsetid. Udelukkende de reducerede billetpriser og sparet rejsetid påvirkes af passagergrundlaget i følsomhedsanalysen.

Da passagergrundlaget ikke påvirker tallene i Basisscenariet, er der ingen ændringer heri.

Ved en ændring i passagergrundlaget på -10% i Alternativscenarie 1 ændres nutidsværdien fra 280 mio. kr. til 49 mio. kr. og tilsvarende fra 280 mio. kr. til 510 mio. kr. ved en ændring i passagergrundlaget på +10%.

Dette svarer til en ændring i forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenariet på henholdsvis -17% og 17%.

Tabel 8: Passagergrundlag

mio.kr.	Ændring i passagergrundlag						
	-30%	-20%	-10%	0%	10%	20%	30%
Alternativ 1	-412	-182	49	280	510	741	972
Basis	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085
Forskel	673	904	1.134	1.365	1.596	1.827	2.057
%-ændring	*-51%*	*-34%*	*-17%*	*n/a*	*17%*	*34%*	*51%*

Andel samfundsrelateret atlanttrafik

Tabel 9 viser nutidsværdien af henholdsvis Basisscenariet og Alternativscenarierne ved ændringer fra -30% til +30% i andelen af samfundsrelateret atlanttrafik (antaget 51% for nuværende).

Andelen af samfundsrelateret atlanttrafik påvirker indtægten fra reducerede billetpriser og sparet rejsetid samt hotel og diæter.

Da andelen af samfundsrelateret atlanttrafik ikke påvirker tallene i Basisscenariet, er der ingen ændringer heri.

Ved en ændring i andelen af samfundsrelateret atlanttrafik på -10% i Alternativscenarie 1 ændres nutidsværdien fra 280 mio. kr. til 45 mio. kr. og tilsvarende fra 280 mio. kr. til 515 mio. kr. ved en ændring af andelen af samfundsrelateret atlanttrafik på +10%.

- Dette svarer til en ændring i forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenariet på henholdsvis -17% og 17%.

Tabel 9: Andel samfundsrelateret atlanttrafik

mio.kr.	Andel samfundsrelateret atlanttrafik						
	-30%	-20%	-10%	0%	10%	20%	30%
Alternativ 1	-426	-191	45	280	515	750	985
Basis	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085	-1.085
Forskel	659	895	1.130	1.365	1.600	1.836	2.071
%-ændring	*-52%*	*-34%*	*-17%*	*n/a*	*17%*	*34%*	*52%*

30-årigt tidsperspektiv

I dette følsomhedsscenarie ændres tidshorisonten for analysen fra et 25-årigt tidsperspektiv til et 30-årigt tidsperspektiv.

Figur 25 viser nutidsværdien af Alternativscenarie 1 ved det 30-årige tidsperspektiv.

Anvendes der et 30-årigt tidsperspektiv eller en antagelse om 5% passagervækst, bliver analysens resultater markant mere positive.

Dette understreger analysens robusthed.

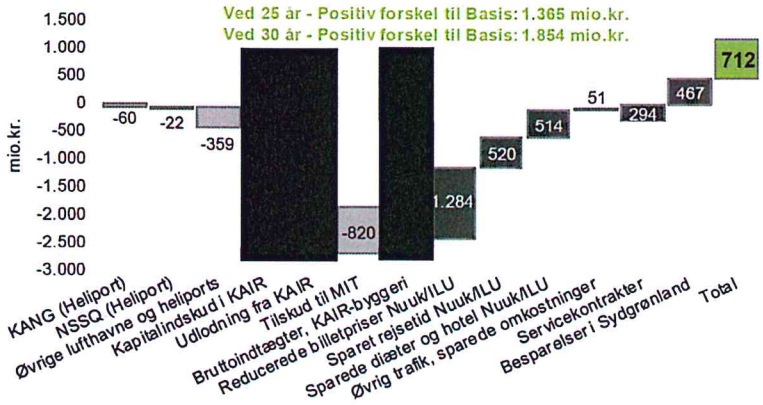
Som også set i tidligere figurer, er nettopengestrømmene positive efter de første par års drift. Dette medfører, at jo længere tidshorisont analysen har, jo mere positiv vil resultatet blive.

Nutidsværdien af Basisscenariet er -1.142 mio. kr. ved det 30-årige tidsperspektiv.

Nutidsværdien af Alternativscenarie 1 er 712 mio. kr. ved det 30-årige tidsperspektiv.

- Til sammenligning var nutidsværdien 280 mio. kr. ved det 25-årige tidsperspektiv.

Figur 25: 30-årigt tidsperspektiv



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

5% passagervækst
I dette følsomhedsscenarie ændres væksten for passagergrundlaget fra 2% til 5% fra 2023.

Grundlaget for dette følsomhedsscenarie er, at den historiske årlige passagervækst fra 1995-2016 har været omkring 5%.

Figur 26 viser nutidsværdien af Alternativscenarie 1 ved 5% årlig passagervækst, og det fremgår, at har passagervæksten stor betydning for resultatet af analysen. De poster, der påvirkes af den øgede passagervækst, er reducerede billetpriser, sparet rejsetid samt hotel og diæter.

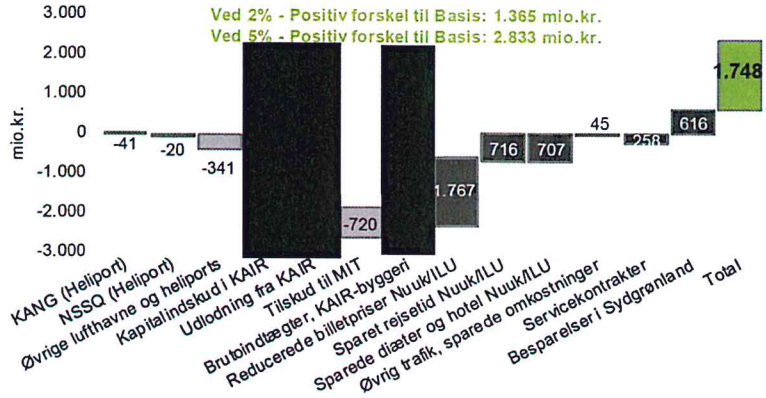
- Udlodning fra KAIR samt tilskuddet til MIT vil naturligvis også påvirkes positivt af højere passagervækst. Disse positive påvirkninger er ikke indregnet i nedenstående figur.

Det er i følsomhedsscenariet antaget, at 51% af effekterne ved en ændring fra 2% til 5% årlig passagervækst anses som samfundsrelaterede. Det er dog sandsynligt, at øget passagervækst primært vil komme fra turismen, der altså ikke anses som samfundsrelaterede i denne analyse. Øget turisme vil i stedet påvirke de omtalte dynamiske effekter yderligere.

Nutidsværdien af Basisscenariet er fortsat -1.085 mio. kr., da dette ikke er påvirket af passagervæksten.

Nutidsværdien af Alternativscenarie 1 er 1.748 mio. kr. ved 5% årlig passagervækst og var 280 mio. kr. ved 2% passagervækst.

Figur 26: 5% passagervækst



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

9 Budgetøkonomisk analyse

I dette afsnit er fokus på konsekvenserne for landskassen.

Formålet med analysen er at vurdere, om der år for år er balance i indtægter og udgifter relateret til den samlede lufthavnsstruktur, inklusive den planlagte opgradering af lufthavnsstrukturen. Med andre ord er formålet med den budgetøkonomiske analyse at vurdere, om hvorvidt der er behov for at finde besparelser for at finansiere den nye samlede lufthavnsstruktur eller at hæve skatterne.

Den budgetøkonomiske analyse har til formål at analysere, om der år for år er balance i driftsøkonomien fra landskassens perspektiv i relation til den samlede lufthavnsstruktur.

Beskrivelse af forudsætninger i Basisscenariet og Alternativscenarierne i den budgetøkonomiske analyse
De primære forskelle mellem en bredere samfundsøkonomisk analyse og en analyse med fokus på konsekvenserne for landskassen (budgetøkonomi) er:

- I den samfundsøkonomiske del analyseres, hvordan en ny lufthavnsstruktur påvirker samfundet som helhed. Det betyder bl.a., at der i det omfang det er muligt, også er inddraget konsekvenserne for befolkningen. I den budgetøkonomiske analyse ser vi udelukkende på, hvordan en ny lufthavnsstruktur påvirker landskassen. Dette medfører væsentlige forskelle i forhold til den samfundsøkonomiske analyse.
- Den væsentligste forskel består i, at den budgetøkonomiske analyse kun medtager de effekter, der har direkte påvirkning på landskassen og således ikke samfundsøkonomiske konsekvenser som helhed, der i visse tilfælde direkte tilfalder de enkelte borgere.

Pengestrømmene, der genereres som følge af Basisscenariet, er de samme i den budgetøkonomiske analyse for landskassen som i dem samfundsøkonomiske analyse.

I Alternativscenariet er der ændringer relateret til de poster, der omhandler:

- Sparede rejseudgifter
- Sparet rejsetid
- Sparede udgifter til hotel og diæter

Det skyldes, at der nu kun i analysen skal inddrages rejser, betalt af Selvstyret, frem for alle rejser, der er foretaget af den grønlandske befolkning.

Disse besparelser, der i den samfundsøkonomiske analyse udgør 181 mio. kr. i 2023, stigende mod 266 mio. kr. i 2043 grundet vækst i antallet af passagerer, falder således drastisk til 93 mio. kr. i alle år. Årsagen til at dette beløb ikke stiger er, at det er antaget, at landskassens rejseaktiviteter ikke stiger i takt med den øvrige passagervækst.

I den budgetøkonomiske analyse har Departementet for Finanser og Skatter bidraget med input vedrørende de besparelser, der vedrører landskassen. Der er fortsat tale om de samme elementer; nemlig "reducerede billetpriser", "sparet rejsetid" og "hotel og diæter". Disse besparelser ligger i øvrigt tæt op ad de samfundsøkonomiske beregninger hvor Rambøll har bidraget med input til besparelserne, hvis det antages, at den samfundsrelaterede trafik på 51% reduceres til offentlig trafik på ca. 25%.

Endvidere ses der bort fra kapitalindskuddet til KAIR og udlodninger fra KAIR. Rationalet er, at der forventes at blive opsparet midler til kapitaltilskuddet til KAIR. Departementet for Finanser og Skatter oplyser, at det forventes, at det fulde beløb kan opspares.

Årlige besparelser for landskassen

På indtægtssiden indgår de besparelser, som den nye lufthavnsstruktur medfører. Det er antaget, at de tidsmæssige besparelser gradvist indføres over fire år og således ikke har fuld effekt fra første år.

Tabel 10: Oversigt over samlede positive pengestrømme i Alternativscenarie 1 for landskassen (mio. kr.)

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 rejsetid 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 rejsetid, 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: Departementet for Finanser og Skatter

Årlige udgifter for landskassen

På udgiftssiden indgår det årlige tilskud til MIT samt pulje til flytteudgifter, grundet nedgradering af de eksisterende atlantlufthavne.

Yderligere indgår det overskud MIT, i den eksisterende lufthavnsstruktur, udlodder til landskassen. Dette skyldes, at disse penge allerede er afsat i den eksisterende lufthavnsstruktur, og at landskassen således også fremadrettet i den nye lufthavnsstruktur vil have brug for disse. Der er således ikke tale om en reel pengestrøm, men et afsat beløb til at dække eksisterende udgifter.

I tabel 11 ses de årlige udgifter for landskassen i henholdsvis Alternativscenarie 1 og Alternativscenarie 2. Bemærk, at den driftsøkonomiske forskel mellem Alternativscenarierne udelukkende er forskellen i tilskud til MIT på ca. 15. mio. kr. årligt.

Tabel 11: Oversigt over samlede negative pengestrømme for landskassen (mio. kr.)

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	-
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 ved Alternativscenarie 1 (heliporte i Kangerlussuaq/Narsarsuaq)	*0,3*	*0,3*	*6,3*	*20,3*
Forskel ved Alternativscenarie 2 (landingsbane i Kangerlussuaq/heliport i Narsarsuaq)	*-14,7*	*-14,7*	*-8,7*	*5,3*

Kilde: Departement for Finanser og Skatter, MIT

Konklusionen på den budgetøkonomiske analyse er at:

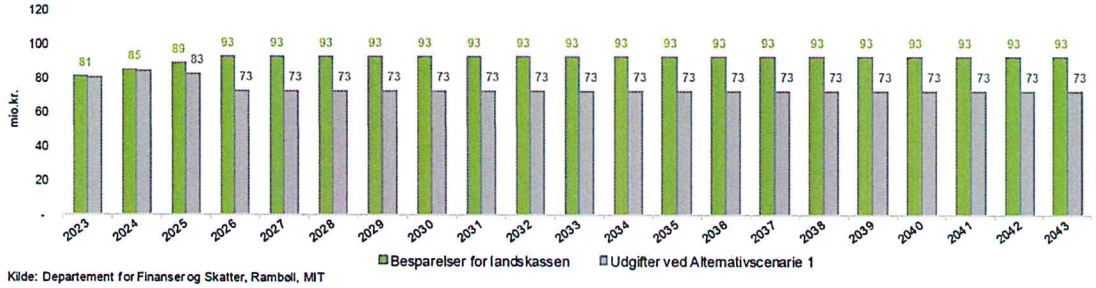
- I Alternativscenarie 1 er der år for år et overskud, når der ses bort fra kapitalindskud og udlodninger vedrørende KAIR.
- I Alternativscenarie 2 er der et underskud på i alt 38,1 mio. kr. fra 2023-2025.
- Hertil kommer, at der i Basisscenariet og Alternativscenarie 1 og 2 er en række reinvesteringer i lufthavne, der ikke er finansieret. I lyset heraf er Alternativscenarie 2 det sværeste at realisere.
- En mulighed er, at det økonomiske råderum, der skabes, særligt i Alternativscenarie 1, kan anvendes til reinvesteringer i MIT.

Ovenstående tabeller over indtægter og udgifter for landskassen er sammenholdt og illustreret grafisk nedenfor, år for år.

Alternativscenarie 1

I figur 27 sammenholdes landskassens indtægter (se tabel 11) med udgifterne for Alternativscenarie 1.

Figur 27: Oversigt over nettopengestrømme i Alternativscenarie 1 for landskassen (mio. kr.)



Kilde: Departement for Finanser og Skatter, Rambøll, MIT

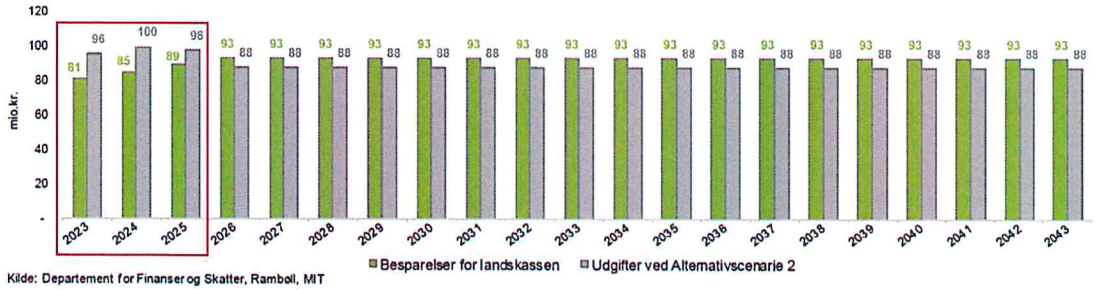
Det fremgår af figuren, at besparelserne for landskassen ved den nye lufthavnsstruktur i alle år enten er på niveau med, eller større end udgifterne ved Alternativscenarie 1. I 2023 og 2024 er besparelserne lige så store som udgifterne ved Alternativscenarie 1, men fra 2026 er besparelserne årligt ca. 20 mio. kr. større end udgifterne.

Bemærk at reinvesterings- og anlægsmidler ikke indgår i tabellen.

Alternativscenarie 2

I figur 28 sammenholdes landskassens indtægter (se tabel ovenfor) med udgifterne for Alternativscenarie 2.

Figur 28: Oversigt over nettopengestrømme i Alternativscenarie 2 for landskassen (mio. kr.)



Kilde: Departement for Finanser og Skatter, Rambøll, MIT

Det fremgår af figuren, at udgifterne overstiger besparelserne for landskassen i Alternativscenarie 2 fra 2023-2025. Der er derfor behov for yderligere finansiering af driftsunderskud på samlet 38 mio. kr. i disse år for Alternativscenarie 2.

Efter 2025 overstiger besparelserne for landskassen udgifterne med ca. 5 mio. kr. årligt, og der er derfor ikke behov for yderligere finansiering i Alternativscenarie 2 efter 2025.

Bemærk at reinvesterings- og anlægsmidler ikke indgår i tabellen.

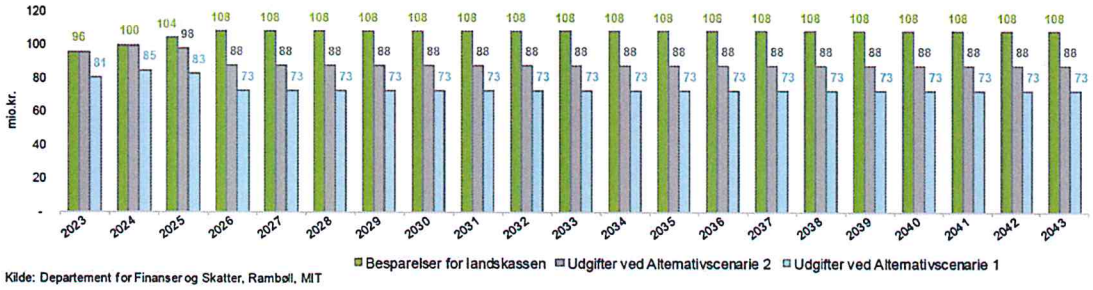
Følsomhedsberegning

Én mulighed for at finansiere underskuddet i Alternativscenarie 2 i 2023 til 2026 er ved indførelsen af en atlantafgift. Der er dog en række konsekvenser af en atlantafgift. Et par eksempler på disse er:

- Indføring af en atlantafgift vil alt andet lige medføre en stigning i billetpriserne for atlanttrafikken.
- Højere billetpriser vil sandsynligvis resultere i faldende efterspørgsel på flybilletter til Grønland og lægge en dæmper på den turismetilvækst, som forventes. Med andre ord er det ikke sikkert, at den fulde effekt af den nye lufthavnsstruktur høstes.
- Idet en atlantafgift forventes at påvirke passagergrundlaget, vil dette have en række afledte konsekvenser for de indregnede effekter i denne analyse, i nedadgående retning. De negativt påvirkede effekter er billetprisbesparelser, sparet rejsetid, hotel og diætbesparelser samt udlodning af overskud fra KAIR, som må forventes at blive reduceret ved en atlantafgift.

Figuren herunder sammenholder besparelserne i Alternativscenarie 1 og 2 med udgifterne for landskassen, hvis der indføres en atlantafgift, som lige præcis dækker underskuddet ved Alternativscenarie 2 i 2023-2025.

Figur 29: Følsomhedsberegning med atlantafgift - Oversigt over nettopengestrømme i Alternativscenarie 1 og 2 for landskassen (mio. kr.)



Kilde: Departement for Finanser og Skatter, Rambøl, MIT

Af den foran viste figur 28 om Alternativscenarie 2 fremgik det, at det årlige underskud i 2023 og 2024 er størst med ca. 15 mio. kr. i hvert af disse år. Det er således minimum 15 mio. kr. årligt, som skal finansieres, eksempelvis gennem en atlantafgift.

Idet det antages, at den offentlige trafik udgør ca. 25% af den samlede atlanttrafik, betyder dette, at atlantafgiften som pålægges samfundet skal være ca. 20 mio. kr. årligt, da 25% heraf pålægges som en udgift på landskassen selv, og derfor ikke er en reel indtægt.

Dette medfører, at besparelserne for landskassen er større end udgifterne ved Alternativscenarie 1 i alle år. I 2023-2024 er besparelserne ca. 15 mio. kr. større end udgifterne, og fra 2026 er besparelserne årligt ca. 35 mio. kr. større.

I Alternativscenarie 2 er besparelserne for landskassen nu på niveau med udgifterne i 2023 og 2024. Fra 2026 er besparelserne årligt ca. 15 mio. kr. større end udgifterne.

Det skal til ovenstående bemærkes, at skaleringen fra en heliport i Kangerlussuaq i Alternativscenarie 1, til en regional landingsbane på 1.500 m i Alternativscenarie 2, medfører yderligere investeringsudgifter på ca. 500 mio. kr. Det er blevet oplyst, at der med de nuværende projekter for landskassen ikke er finansiering til disse yderligere investeringsudgifter.

Bagvedliggende forudsætninger

Skatteforvridningstab

En skatteforvridningsfaktor har til formål at tage højde for det samfundsøkonomiske tab (eller den samfundsmæssige gevinst), som en ny investering kan afstedkomme. Hvis samfundet vælger at investere i ny infrastruktur, og dette medfører en nettobelastning for de offentlige kasser, vil dette uafhængigt af den aktuelle finansieringsform i sidste ende altid blive finansieret gennem beskatning af andre aktiviteter i samfundet. Det medfører en forvridning af aktiviteten i økonomien.

I og med at den budgetøkonomiske analyse viser, at den planlagte opgradering af lufthavnsstrukturen ikke medfører en nettobelastning for de offentlige kasser, er der ikke indregnet et skatteforvridningstab.

Appendiks

Mittarfeqarfiit-rapport

Forudsætninger

Årsregnskabet er udarbejdet efter såvel omkostningsbaserede som udgiftsbaserede principper.

Analyserne er foretaget efter udgiftsprincippet, da dette princip anvendes i den løbende økonomiske styring i MIT.

Det udgiftsbaserede princip indebærer, at der ikke indgår renter og afskrivninger på anlægsinvesteringer, men alene nettoudgifter til anlægsinvesteringer, da disse delvist er finansieret via anlægsbevillinger fra Selvstyret.

Der er taget afsæt i de realiserede regnskabstal for 2016.

MIT skal i henhold til regnskabsbekendtgørelsen for nettostyrede virksomheder aflægge et omkostningsbaseret årsregnskab. Dette indebærer, at anlægsaktiver aktiveres og afskrives over den forventede brugstid, mens anlægsbevillinger fra Selvstyret indtægtsføres direkte på MIT's egenkapital.

Det omkostningsbaserede regnskab for 2016 udviste et underskud på 22 mio. kr., en balancesum på 1.383 mia.kr. og en egenkapital på 1.418 mia.kr.

I Scenarie 2 i MIT's rapport vil Nuuk, Ilulissat og Narsarsuaq udgå af MIT's forretning, og indtægter og udgifter herfra er derfor sat til 0.

Det antages, at MIT vil opleve et fald i indtægter som følge af mindre feedertrafik (mellemlandinger), idet mange passagerer nu vil flyve direkte til den endelige destination.

For Scenarie 2 er indtægter for Kangerlussuaq og Narsarsuaq baseret på et skøn over lufthavnsafgifter samt passagertal, som relaterer sig til de fastboende indbyggere samt et mindre antal turister.

Ved beregningerne er der taget afsæt i et trafikmønster for alle lufthavne, svarende til de faktiske tal (passagerer afgange) for 2016.

Lufthavnsafgifterne er antaget at svare til de nuværende takster pr. pax. Det antages, at lufthavnsafgifterne holdes uændret.

MIT skønner, at der vil være et minimum af turister, som vil have Kangerlussuaq og Narsarsuaq som destination efter opførelsen af de nye lufthavne. Indtægter i Kangerlussuaq indregnes derfor baseret på tre ugentlige afgange med ca. 4.500 pax årligt, mens der i Narsarsuaq regnes med ca. 1.800 pax årligt.

Da størstedelen af personalet må forventes overført til de nye lufthavne, vil det ikke længere være muligt at opretholde det samme høje beredskab (flyledelse, snerydning, vedligeholdelse af anlæg m.m.) uden en væsentlig merudgift.

Udgifterne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq er baseret på en mindre lufthavn med tilsvarende drift. Endvidere er udgifterne reduceret for alle øvrige aktiviteter i disse lufthavne, idet disse er forudsat overdraget til andre forretningsaktiviteter (hotel, forsyning, boliger m.m.) eller afviklet.

Effekten på fællesudgifterne er ikke indregnet, selvom omlægningen af lufthavnsstrukturen nødvendigvis må have en konsekvens herpå efter et kraftigt fald i indtægterne/aktiviteterne. På

baggrund af en skønsmæssig gennemgang af MIT's fællesudgifter vurderes det dog, at en besparelse på ca. 9-10 mio. kr. kan opnås, hovedsageligt på grund af en reduktion af medarbejderstaben på såvel det administrative som det tekniske område. Da alle de øvrige funktioner (Ledelse, Administration, IT, Teknisk bistand og TELE) fortsat vil være nødvendige for at videreføre driften af de resterende lufthavne/heliports, vurderer MIT, at det ikke vil være muligt at skære yderligere ned på disse. Besparelsen vil således udgøre en markant mindre procentuel nedskæring sammenlignet med den procentuelle nedgang i udgifterne.

MIT står i de kommende år over for relativt store reinvesteringer til materiel mv. til de forskellige lufthavne og heliports. Analysen estimerer det samlede investeringsbehov til driftsmateriel til ca. 325 mio. kr. i 2018-2038 ud fra en forudsætning om uændret drift (as-is) opgjort på baggrund af MIT's vurdering af behovet. Reinvesteringer er justeret for perioden, som ligger efter 2021 i Scenarie 2, hvor de nye lufthavne vil overgå til KAIR. Generelt set vil behovet for materiel mv. ændre sig i takt med, at aktiviteterne forventes at blive markant mindre i Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

En overdragelse af lufthavnene i Ilulissat og Nuuk til KAIR forventes at skulle ske til 0 kr., da de nuværende anlæg vil undergå så store forandringer, at de nuværende anlæg næppe vil have en væsentlig værdi for KAIR. Dette indebærer en nedskrivning på disse to lufthavne på 208 mio. kr. Ydermere vil værdien af lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq tillige med heliporten i Qaqortoq formentlig skulle nedskrives grundet den væsentlige nedgang i aktiviteterne på disse lokationer. Dette kan i værste fald medføre yderligere nedskrivninger på op til 500 mio. kr.

Opføres de nye lufthavne ikke, vil der dog også være betydelige reinvesteringer til lufthavnsanlæggene og bygningerne i Kangerlussuaq, Nuuk, Ilulissat og Narsarsuaq. Den seneste analyse, der er udarbejdet af Sweco, viser, at der alene i Kangerlussuaq er et reinvesteringsbehov til landingsanlæg på 105-458 mio. kr. alt afhængig af den ønskede længde på den funktionsdygtige del af landingsbanen. Hertil kommer investeringer til grøfter, lys mv.

Såvel nyinvesteringer som reinvesteringer finansieres i vid udstrækning via anlægsbevillinger fra Selvstyret. MIT finansierer dog sådanne anlægsinvesteringer med ca. 15-20 mio. kr. årligt inden for egne rammer.

Ikke-indregnede poster

Andre områder (hoteller, forsyning, boliger m.m.) er ikke indregnet med hverken indtægter eller udgifter. Efter overførsel af størstedelen af personalet til andre lufthavne vurderes der ikke at være tilstrækkeligt personale tilbage til at varetage disse aktiviteter, ligesom det er usikkert, om hotellerne skal fortsætte, da grundlaget herfor bliver flyttet til nye lufthavne.

Udviklingen i antal flyvninger er holdt uændret bortset fra eliminering af mellemlandinger på ruterne Kangerlussuaq og Nuuk eller Ilulissat.

Udvikling i enhedsudgifter pr. pax med nye flytyper (større fly med flere pax) er ikke indregnet, selvom nye og større fly umiddelbart vil betyde lavere afgifter pr. pax.

Engangsbetaling til BP (brændstofforsyning til fly) ved ophør af aktiviteter i Kangerlussuaq er ikke indregnet, da de økonomiske konsekvenser af, hvad en lukning af flyaktiviteter i Kangerlussuaq betyder for MIT eller Selvstyret er usikker.

Engangsudgifter til overførsel af flyveledelse og øvrige medarbejdere fra Kangerlussuaq og Narsarsuaq til de nye lufthavne er ikke indregnet.

Effekten på reinvesteringsplaner for de eksisterende anlæg i Nuuk, Ilulissat, Kangerlussuaq, Narsarsuaq og Qaqortoq er ikke estimeret i tilfælde af, at nogle af disse anlæg udgår af MIT's regi, men sker dette, vil nogle af disse investeringer udgå.

Engangsudgifter til nedskrivning af gamle anlæg/bygninger i specielt Kangerlussuaq og Narsarsuaq, herunder også personaleboliger, er ikke indregnet.

Generelle forudsætninger og begreber

Anvendte generelle forudsætninger

1) Analysen bygges op omkring et 25-årigt perspektiv (2018-2043).
2) Lufthavnene Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq står færdige til brug i 4. kvartal 2022 og vil have første fulde driftsår i 2023.
3) I Alternativscenarierne antages det, at passagerudviklingen i – samt til og fra – Grønland stiger gennemsnitligt med 2,0% fra 2024.
4) En inflationsrate på 1,75% er benyttet.
5) En realrente på 4% er benyttet.
6) Der er ikke indregnet et restværdi, da vi ønsker at se, om investeringen er rentabel inden for en 25-årig periode med de investeringer, udgifter og indtægter, der ligger inden for denne periode. Indføring af en restværdi vil medføre, at der inkluderes indtægter og udgifter ud over den 25-årige periode, som ikke hører til inden for denne periode.

   Det vil desuden være vanskeligt at opgøre restværdier, da diverse investeringer inkluderer forskellige årrækker ud over den 25-årige periode, jf. forskel i afskrivningsperioder. Hertil kommer, hvordan disse investeringer skal matches med indtægter og udgifter. I stedet for anskues forskellige tidshorisonter for analysen med den primære 25-årige periode og hertil en følsomhedsberegning, hvor en 30-årig periode anvendes.

Centrale begreber

Begrebet nutidsværdi betyder, at relevante beløb er medregnet inflation (fra 2018) på 1,75% årligt og tilbagediskonteret med 5,75% (til 2018) for at tage højde for risikoen/usikkerheden forbundet med de fremtidige pengestrømmes størrelse. Med andre ord er nutidsværdien af et fremtidigt beløb beløbets størrelse i 2018 (i dag) og benyttes til at sammenligne beløb i dag med beløb, der ligger på forskellige tidspunkter længere ude i fremtiden.

Type 2-passagerer: Oversigt over ændrede afstande ved ny Atlanthub

Med forudsætninger fra Rambøll

Fra og til Kangerlussuaq til og fra	Pax fordeling i dag	Flyttes til Nuuk	Flyttes til Ilulissat	GOH + JAV	Afstand fra SFJ i dag i km	Afstand fra nyt Atlanthub i km	Difference, besparelse i km pr. ben	Person transport km.	RPK x yield (3,2 DKK pr. km)
København	136.940	-	-	-					
Nuuk	80.823	80.823	-	80.823	316	0	316	25.539.958	81.727.866
Ilulissat (forudsat der flyves hele året)	27.424	-	27.424	27.424	248	0	248	6.801.235	21.763.953
Aasiaat	8.503	-	8.503	8.503	209	90	119	1.011.807	3.237.783
Sisimiut	18.553	9.276	9.276	18.553	131	322	-191	-3.543.605	-11.339.535
Maniitsoq	5.292	5.292	-	5.292	204	149	55	291.040	931.327
Narsarsuaq	4.165	4.165	-	4.165	698	465	233	970.490	3.105.566
Øvrige (UMD brugt som gns.)	38.883	13.819	25.064	38.883	255	164	91	3.538.326	11.322.644
Besparelse ved ny hub struktur	320.582	113.375	70.267	183.642				34.609.251	110.749.605
Besparelse excl. GOH og JAV									7.257.786

Kilde: Rambøll *"Notat om reducerede rejseomkostninger ved udvidelse af Nuuk og Ilulissat lufthavne, revision 02"*

Appendiks om lufthavnsbygderne Kangerlussuaq og Narsarsuaq

Dette appendiks er udarbejdet af Departementet for Finanser og Skatter

Befolkningen

Det samlede folketal pr. 1. januar 2018 var i Kangerlussuaq 499, hvoraf 136 var ansat i Mittarfeqarfiit. Folketallet i Narsarsuaq var 124, hvoraf 74 var ansat i Mittarfeqarfiit.

Befolkningen i Kangerlussuaq og Narsarsuaq pr. 1. januar 2018 var sammensat således:

	Kangerlussuaq		Narsarsuaq		Hele landet
	Personer	Pct.	Personer	Pct.	Pct.
0-6 år	34	7	10	8	10
7-16 år	78	16	7	6	14
17-24 år	49	10	10	8	12
25-64 år	324	65	87	70	56
65+	14	2	10	8	8
I alt	**499**	**100**	**124**	**100**	**100**

Generelt set har de to lufthavnsbygder nu en høj andel af personer i de mest erhvervsaktive aldre 25-64 år, nemlig 65% og 70% i forhold til landsgennemsnittet på 56%. Med en ny lufthavnsstruktur må man forvente store ændringer i befolkningernes størrelse og sammensætning.

Uddannelsesniveau

I både Kangerlussuaq og Narsarsuaq er det meste af erhvervsaktiviteten direkte og indirekte tilknyttet lufthavnsdrift, servicering af fly, hoteldrift turisme mv. Derudover er der visse forskningsaktiviteter i Kangerlussuaq og servicering af lokalbefolkningen i form af butik, skole, daginstitution mv. på begge lokaliteter.

Uddannelsesniveauet i lufthavnsbygderne er forholdsvis højt. Eksempelvis har 52,1% af befolkningen over 18 år i Kangerlussuaq en uddannelse over folkeskoleniveau. For landet som helhed er det tilsvarende tal 38,6%. Erhvervsfrekvensen er høj, og beboerne er grundlæggende flyttet til lufthavnsbygder for at arbejde.

Indkomster i lufthavnsbygderne

Der er ikke umiddelbart offentligt tilgængelige oplysninger om samlede skattebetalinger på bopælsniveau, men Grønlands Statistik offentliggør den gennemsnitlige personindkomst på bopælsniveau. Nedenfor er vist den gennemsnitlige bruttoindkomst og den gennemsnitlige skattepligtige indkomst pr. person i 2016 i en række bosteder.

2016		Bruttoindkomst	Skattepligtig indkomst
Kangerlussuaq	1	315.939	302.708
Nuuk	2	314.873	294.829
Narsarsuaq	3	293.172	279.908
Sisimiut	7	245.990	231.031
Ilulissat	9	238.569	223.727
Maniitsoq	11	229.546	215.429
Qaqortoq	13	220.867	205.112
Uummannaq	14	216.978	204.343
Qasigiannguit	23	202.930	189.753
Upernavik	24	197.083	185.019
Aasiaat	29	191.877	178.665
Tasiilaq	33	178.724	164.892
Ittoqqortoormiit	34	176.836	164.421
Paamiut	35	176.351	163.928
Nanortalik	36	174.157	162.011
Narsaq	37	173.307	160.258

I tabellen er medtaget Kangerlussuaq, Narsarsuaq og byerne i Grønland. Kangerlussuaq er det bosted i landet, hvor de gennemsnitlige skattepligtige indkomster pr. indbygger er højest. Nuuk har de næsthøjeste gennemsnitlige indkomster, og Narsarsuaq er nummer 3.

Hvis et ændret beflyvningsmønster fører til en omfordeling af højindkomstjobs i umiddelbar tilknytning til lufthavnsdriften, vil de gennemsnitlige skattepligtige indkomster i Kangerlussuaq og Narsarsuaq falde. De pågældende jobs vil til en vis grad flytte med opgaverne til henholdsvis Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq.

Det er klart, at et fald i indkomsterne i Kangerlussuaq vil have konsekvenser for skattegrundlaget i Qeqqata Kommunia. Omvendt vil Avannaata Kommunia opleve en stigning. For Kommuneqarfik Sermersooq vil påvirkningen være mindre følsom, da ændringen ikke vil berøre mere end en meget lille del af kommunens indtægtsgrundlag.

En ændring af strukturen i Sydgrønland vil formentlig få konsekvenser for den interne fordeling af skattegrundlaget i kommunen. Nogle arbejdspladser vil blive flyttet fra Narsarsuaq til Qaqortoq, men der vil formentlig ske en reduktion af det samlede antal jobs i lufthavne.

Skattebetalinger

De samlede skattebetalinger i landet er ikke fordelt på bosteder. På grundlag af oplysninger om de skattepligtige indkomster kan der imidlertid foretages skøn over skattebetalingerne fra borgere i Narsarsuaq og Kangerlussuaq.

De samlede skattebetalinger i Kangerlussuaq er ca. 41 mio. kr., hvoraf 25 mio. kr. er skattebetalinger til Qeqqata Kommunia, og resten er landsskat og fælleskommunal skat.

De samlede skattebetalinger i Narsarsuaq er ca. 11 mio. kr., hvoraf 7 mio. kr. er skattebetalinger til Kommune Kujalleq, og resten er landsskat og fælleskommunal skat.

Disse ændringer i skattegrundlagene, kombineret med en tilpasning af den service, der skal ydes til befolkningen, kan føre til justeringer i den økonomiske udligning, der sker i bloktilskud til kommuner og den mellemkommunale udligningsordning.

Konsekvenser for indbyggertal og fordeling af skatteindtægter

Konsekvenserne for folketallene af, at Kangerlussuaq ophører med at være landets trafikknudepunkt, og at lufthavnen i Narsarsuaq bliver heliport, kan ikke forudsiges præcist. En

del af personalet i Mittarfeqarfiit vil formentlig finde ansættelse i andre lufthavne, herunder hos de nye atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat samt lufthavnen i Qaqortoq.

Reduktion i lufthavnsaktiviteterne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq vil også føre til færre ansatte på andre aktivitetsområder, herunder Air Greenland, private firmaer, der udfører vedligeholdelse og rengøring, samt offentlige servicetilbud såsom daginstitutioner og folkeskoler i lufthavnsbygderne.

I vurderingen af den fremtidige udvikling skal tages i betragtning, at det allerede i dag er vanskeligt at besætte en række jobs i Kangerlussuaq med fastboende. Derfor udfyldes en række jobfunktioner af personale, som er bosiddende i andre byer og bygder, og som udstationeres i Kangerlussuaq. Dermed er tilpasningen til den fremtidige jobsituation i Kangerlussuaq allerede påbegyndt.

Det må antages, at rekrutteringsgrundlaget er større i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq end i de to lufthavnsbygder. Hertil kommer, at en del af de supportfunktioner, der er omkring en lufthavn, lettere vil kunne løses fra eksisterende virksomheder i de større byer. Det vil kunne føre til bedre kapacitetsudnyttelse og frigive ressourcer.

Nogle beboere i Kangerlussuaq og Narsarsuaq vil formentlig vælge at blive boende på stedet og ernære sig bl.a. ved turismeaktiviteter og lignende.

Hensigten med ændringer af strukturen på lufthavnsområdet er at reducere de samlede nationale omkostninger ved transportarbejdet og at gøre landet som helhed lettere tilgængeligt. Væsentlige omkostningsreduktioner vil i sagens natur føre til reduktioner i personaletallene i lufthavne og flyselskaber og tilhørende servicevirksomheder. Der kan med andre ord forventes at ske en afgang af personale, som vil kunne nyttiggøres i beslægtede erhverv og herunder bidrage til udvikling af turismeindustrien.

Netop turismeindustrien vil ved udvidede lufthavne i Ilulissat og Nuuk og den nye lufthavn i Qaqortoq kunne drage nytte af billigere og nemmere transportveje og skabe ny beskæftigelse, herunder i hotel- og restaurationsdrift. Der bliver derfor mange jobmuligheder for de nuværende ansatte i Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Op til halvdelen af de ansatte i Mittarfeqarfiit i lufthavnsbygderne er beskæftiget med hotel- og restaurationsdrift. Dermed er der som udgangspunktet et godt match mellem de kvalifikationer, der er i Kangerlussuaq og Narsarsuaq, og de virksomheder, der vil efterspørge mere arbejdskraft efter etablering af den nye landingsbanestruktur.

De nævnte forandringer vil naturligt føre til større indkomstdannelse for landet som helhed, men også til omfordelinger af skattegrundlag. Disse ændringer kombineret med en tilpasning af den offentlige service til befolkningen kan føre til justeringer i den økonomiske udligning, der sker i bloktilskud til kommuner og den mellemkommunale udligningsordning.

Flytteomkostninger

Ved implementeringen af den nye lufthavnsstruktur vil der over en periode skulle ske en række flytninger for beboere fra de to lufthavnsbygder, og dermed skal der afholdes flytteomkostninger. Det er vanskeligt at forudsige, hvor de enkelte familier flytter hen, og hvem der i de konkrete tilfælde er nuværende og kommende arbejdsgivere. Mange af beboerne i specielt Kangerlussuaq er ansat i private firmaer, som har et arbejdsgiveransvar over for disse. Desuden vil der formentlig ske en gradvis tilpasning ved naturlig afgang, efterhånden som nuværende ansatte finder jobs andre steder.

Som nævnt ovenfor er mange ansatte i lufthavnsbygderne beskæftiget med hotel- og restaurationsdrift. Den nye lufthavnsstruktur forventes at føre til en opblomstring af turisme, især i Ilulissat, men også Nuuk og Qaqortoq. Mange nuværende beboere i lufthavnsbygderne forventes derfor at flytte til disse byer. I Nuuk og Ilulissat er der pres på boliger og institutioner allerede i

dag, og dette pres vil blive øget, uanset om nye jobs i turismesektoren besættes med personer fra lufthavnsbygderne eller fra andre lokaliteter.

Det er vanskeligt at forudsige, hvordan flytningerne fra Kangerlussuaq og Narsarsuaq kommer til at ske og i hvilken takt. Tilsvarende er der usikkerhed om, hvordan specielt boligmarkederne i Ilulissat og Nuuk bliver tilpasset til den forventede øgede aktivitet. Der kan derfor blive behov for et økonomisk beredskab til løsning af særlige behov ved flytninger og særlige boligløsninger i en overgangsperiode. Derfor er der i de samfundsøkonomiske beregninger afsat en reserve på 30 mio. kr., som forudsættes udmøntet, efterhånden som de konkrete behov kan konkretiseres.