



Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering – Dansk engagement i lufthavnsprojektet i Grønland



-
- **Introduktion og metodevalg**
-
- Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen
 - Baggrund for Aftalen
 - Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – efter Aftalen

- Deloitte team bag den Samfundsøkonomiske Analyse:



Rikke Danielsen
Partner

Financial Advisory



Thomas Bertelsen
Partner

Financial Advisory



Bo Colbe
Partner

Audit



Majbritt Skov
Senior Manager

Government
Strategy and
Operations



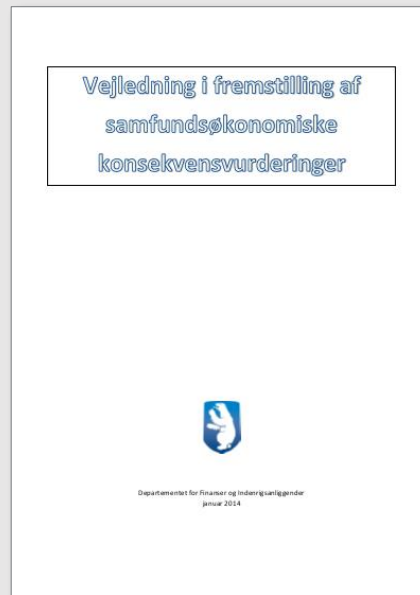
Steffen Nielsen
Associate

Financial Advisory

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

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

**Vejledning i fremstilling af
samfundsøkonomiske
konsekvensvurderinger**
Departementet for Finanser og
Indenrigsaffænder



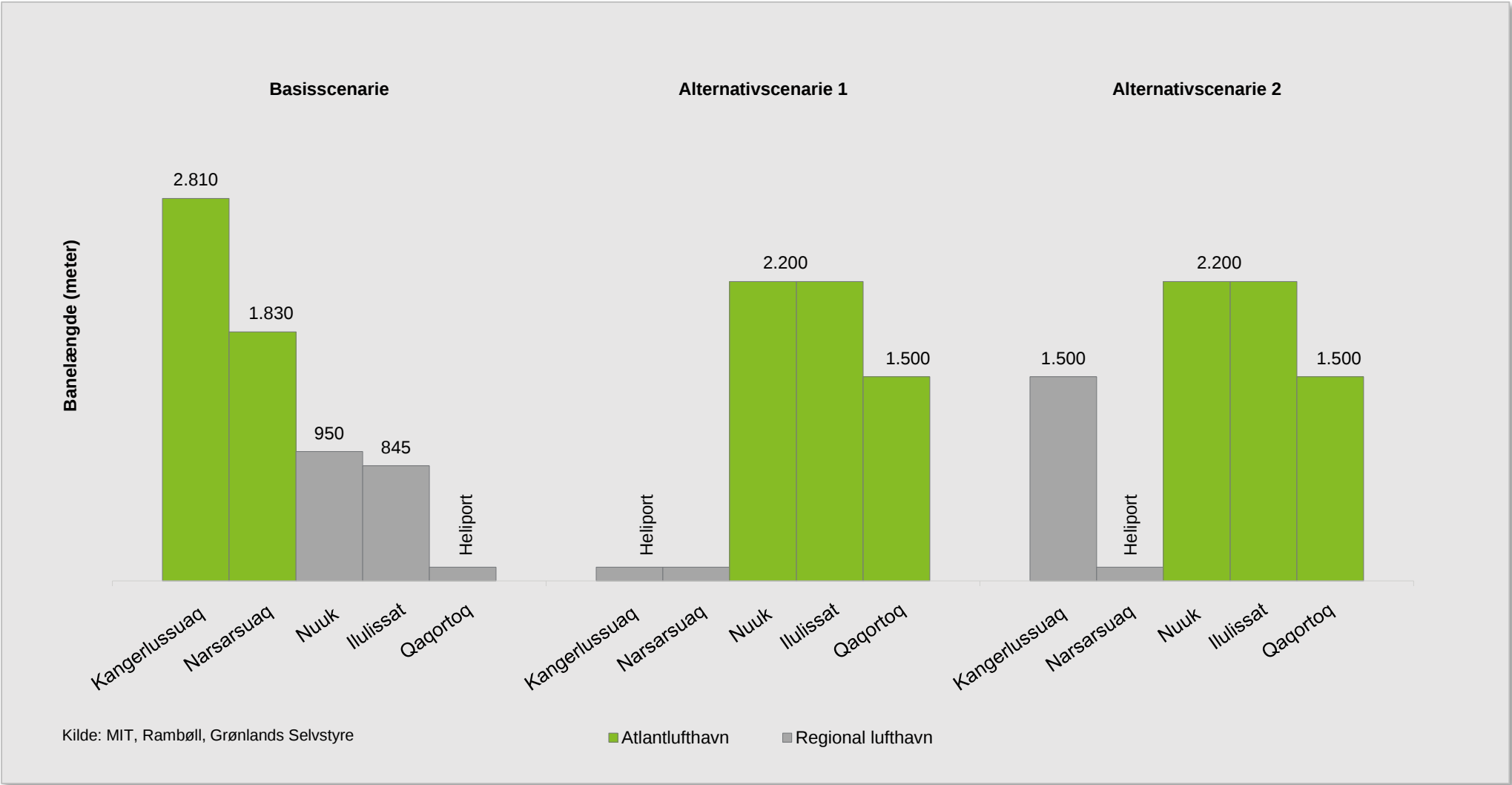
**Vejledning i samfundsøkonomiske
konsekvensvurderinger**
Finansministeriet



Introduktion og metodevalg

Sammenligning af banelængder i scenarierne

Alternativscenarie 1 og 2 baseres på en ny lufthavnsstruktur



Indregnede elementer i den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering

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



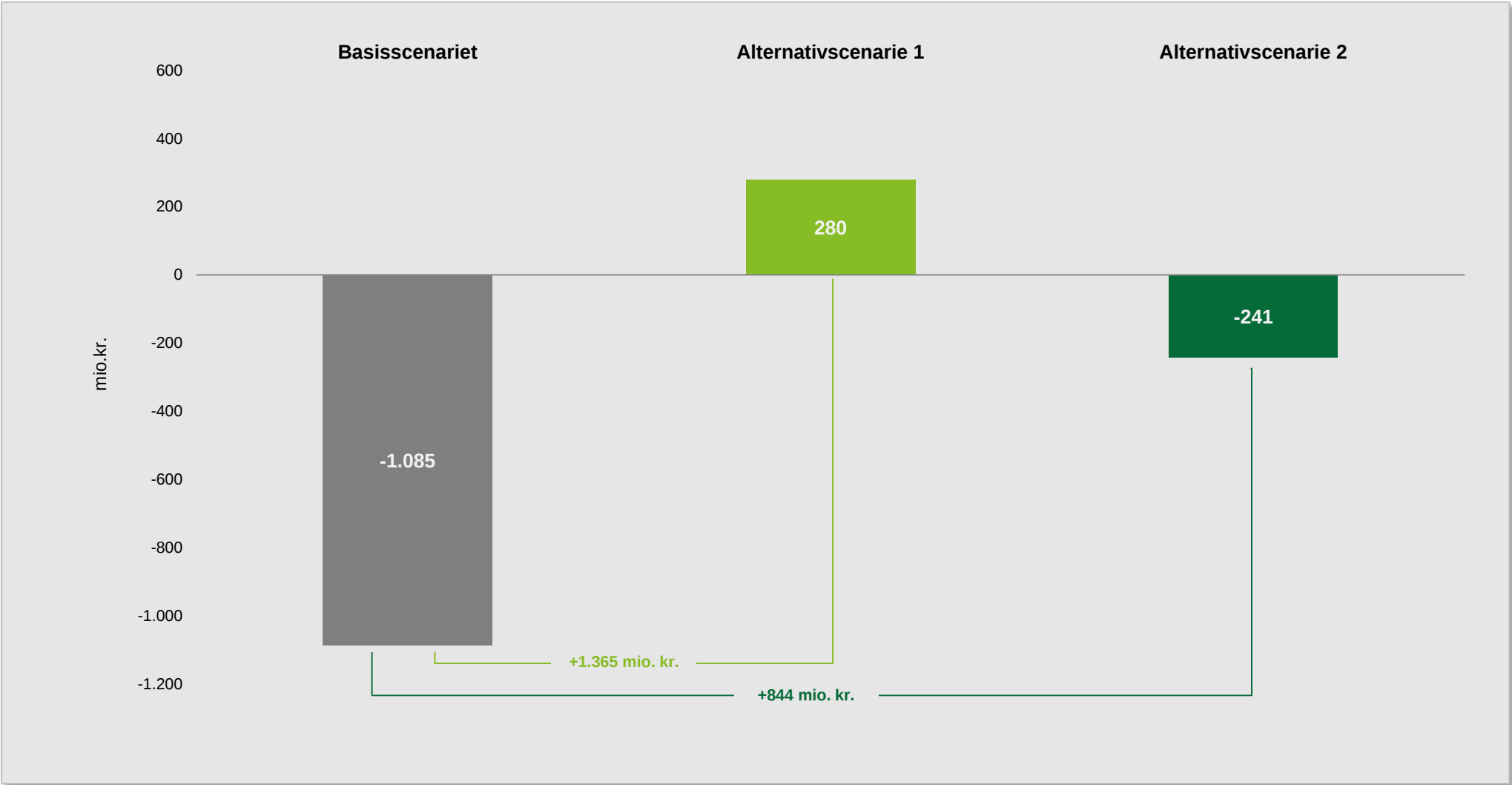
- Introduktion og metodevalg
- **Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen**
- Introduktion og baggrund for Aftalen
- Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – efter Aftalen

Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen

Sammenligning af Basisscenariet og alternativscenarierne



Sammenligning af scenarier



Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen

Sammenligning af Basisscenariet og alternativscenarierne

Potentialet for dynamiske effekter er størst i Alternativscenarie 1 og 2

Nutidsværdier (mio. kr.)	Investering	Besparelser for samfundet over 25 år	Netto nutidsværdi for samfundet over 25 år	Potentiale for dynamiske effekter som følge af nye landingsbane
Basisscenarie	-1.370	285	-1.085	
Alternativscenarie 1	-2.365 ¹	2.644	280	
Alternativscenarie 2	-2.706 ¹	2.464	-241	

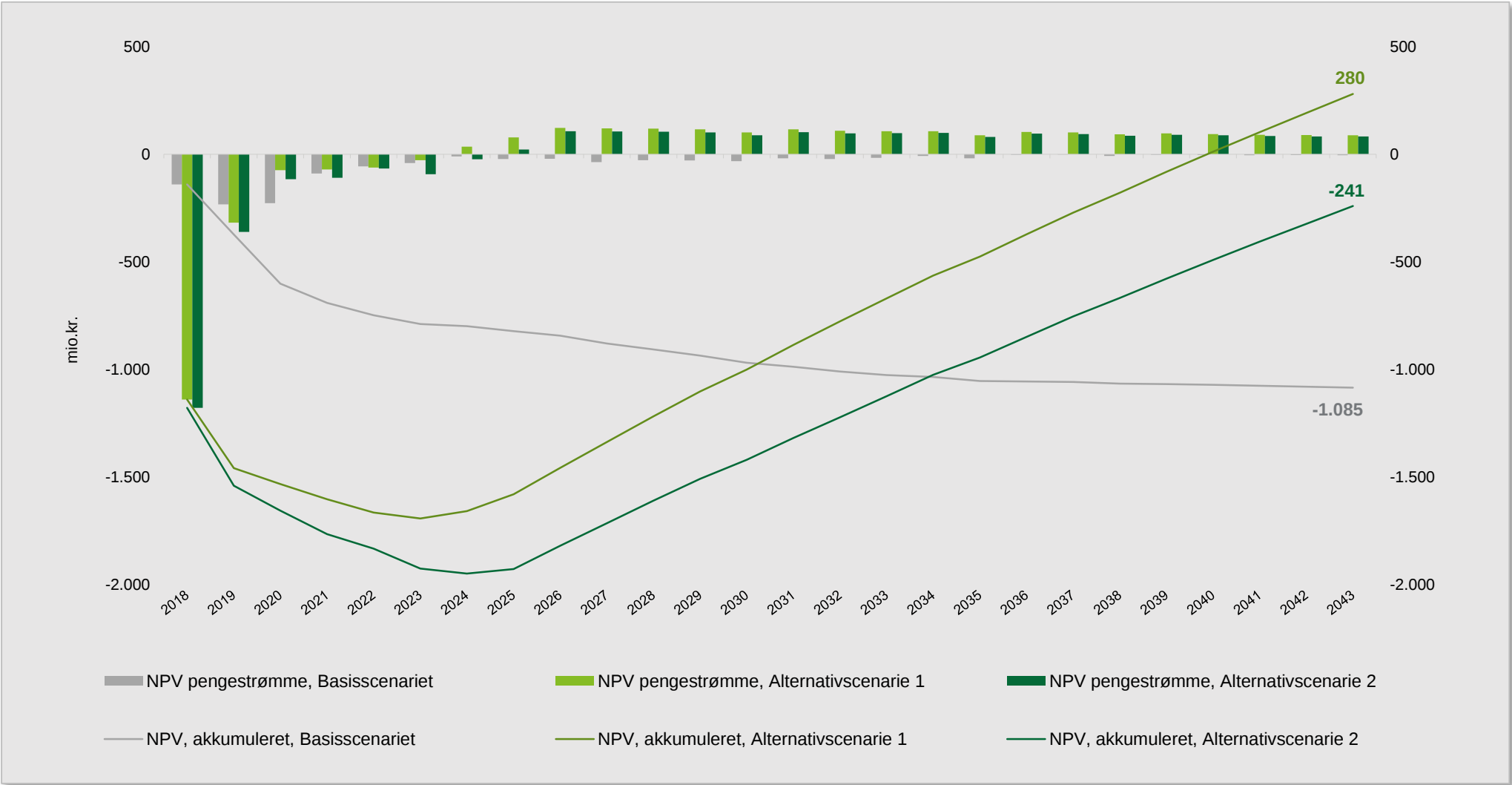
1) KAIR optager hertil lån som en del af finansieringen af lufthavnene Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Lånefinansieringen har negativ påvirkning på driften i KAIR og derved størrelsen af udlodning til Selvstyret. Dette påvirker beregningen ved at reducere *besparelser for samfundet over 25 år*.

 Fuldt potentiale
  Intet potentiale

Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen

Pengestrømme i Basisscenariet og alternativscenarierne

Sammenligning af scenarier



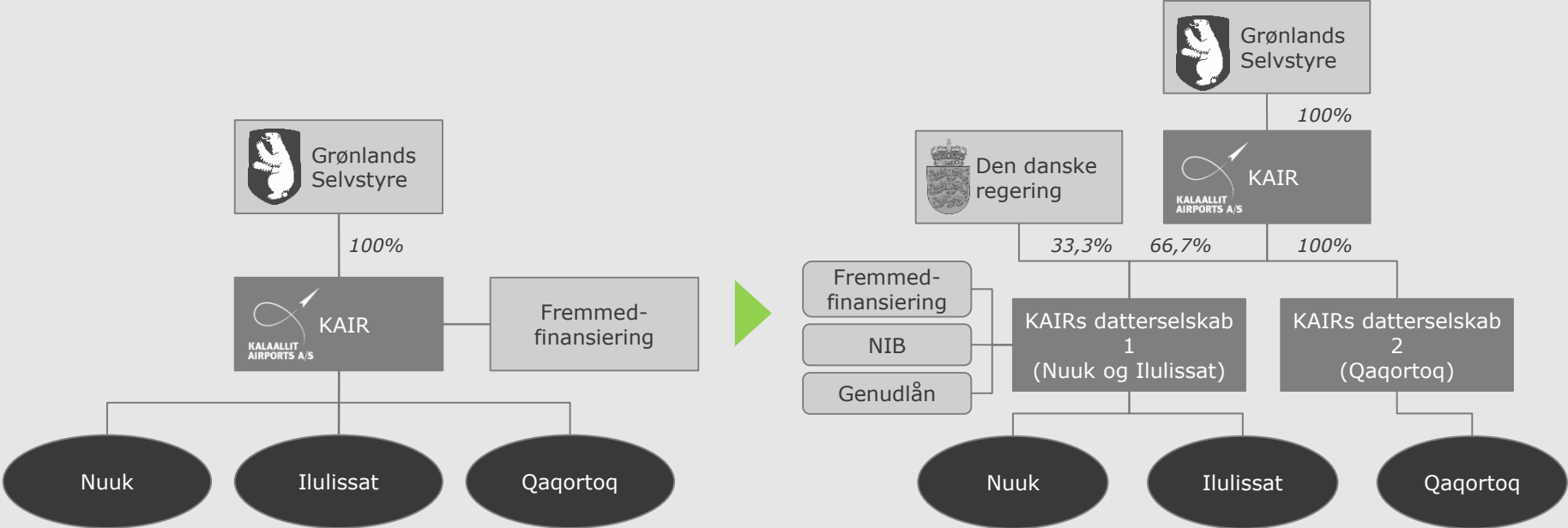


- Introduktion og metodevalg
 - Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen
-
- **Introduktion og baggrund for Aftalen**
-
- Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – efter Aftalen

Introduktion og baggrund for Aftalen

Ejerstrukturen

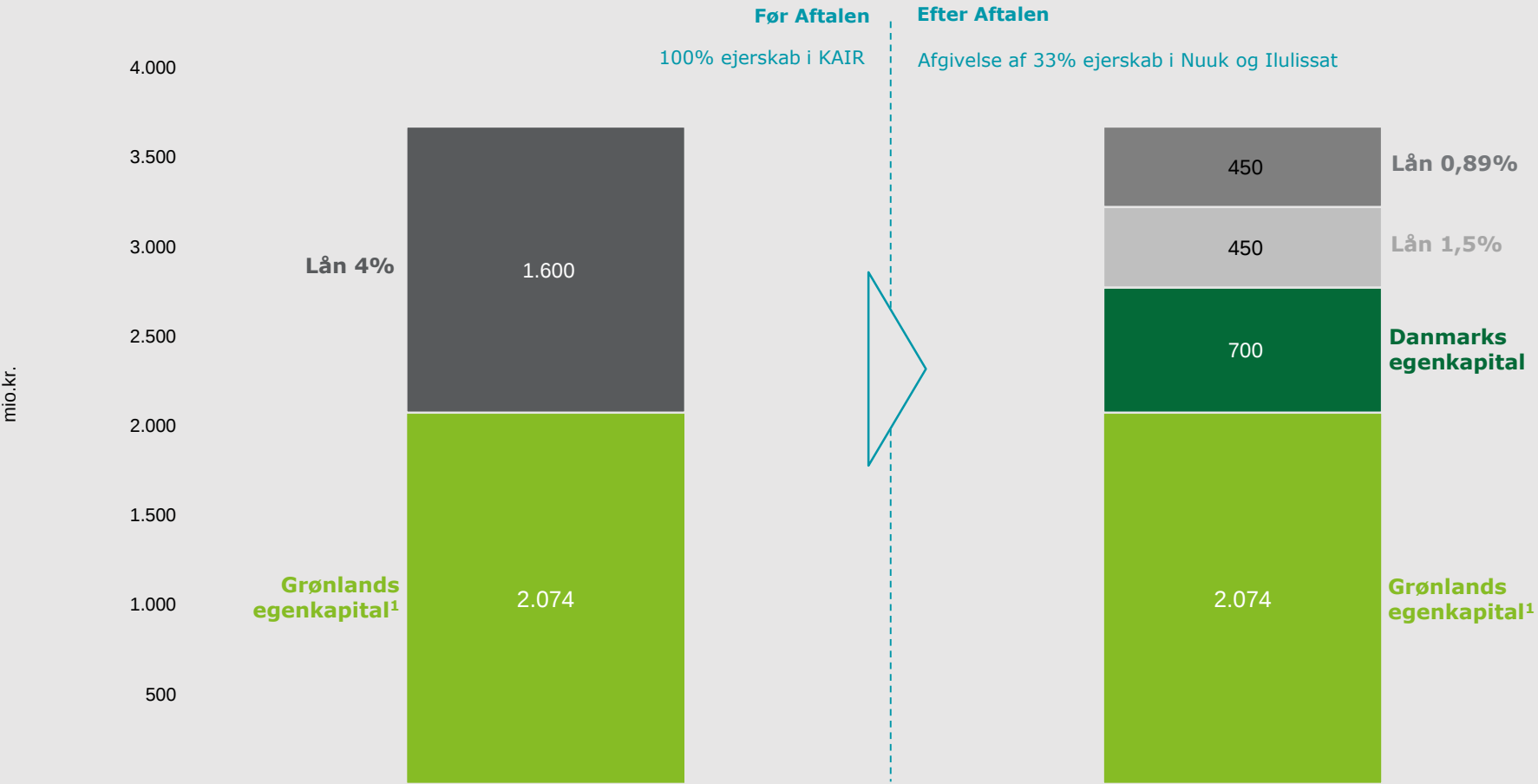
Ejerstrukturen før og efter Aftalen



Introduktion og baggrund for Aftalen

Finansiering af lufthavnene

Finansiering af lufthavnene før og efter Aftalen



Kilde: Departementet for Finanser og Skatter, Kalaallit Airports A/S
1) I Grønlands egenkapital er samlet indeholdt 94 mio.kr. i ansvarligt lån både før og efter Aftalen

Introduktion og baggrund for Aftalen

Finansiering af lufthavnene



Aftalens indhold

Aftalen mellem den danske regering og Naalakkersuisut ("Aftalen") medfører:

- At Naalakkersuisut fortsat bidrager med 2.074 mio.kr. til at etablere lufthavnene
- At KAIRs finansieringsomkostninger ifølge KAIR reduceres som følge af det økonomiske bidrag fra den danske regering i form af kapitalbidrag på 700 mio.kr. samt lån og garantier i forhold til lån
- At Naalakkersuisuts fremadrettede forpligtelser reduceres, hvilket øger det finanspolitiske råderum på sigt, idet den danske regering tiltræder andele af de fremadrettede forpligtelser
- At den danske regering erhverver 33,3% af ejerskabet i KAIRs datterselskab til anlæg og drift af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat.

Risikovurdering

- Naalakkersuisut er ikke længere ultimativ risikotager
- Den danske regering vil tage del i risikoen i Nuuk og Ilulissat lufthavne

Ændret risikobillede som følge af ændret låneoptag

- Låneoptag i KAIR reduceres med 700 mio. kr.
- Kortere låneprofil (fra 25 til 20 år)
- Bedre økonomisk polstring i KAIR

Risici knyttet til udbud af enterprisekontrakter

- Styrket udbudsforretning
- Organisatorisk og juridisk backup

Overvejelser i relation til gennemførelse af bygge- og anlægsfasen

- Styrket position i eventuelle tvister



- Introduktion og metodevalg
 - Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen
 - Introduktion og baggrund for Aftalen
-
- **Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – efter Aftalen**
-

Effekter af Aftalen

Fordele:

- Sparede renter
- Sparede afdrag

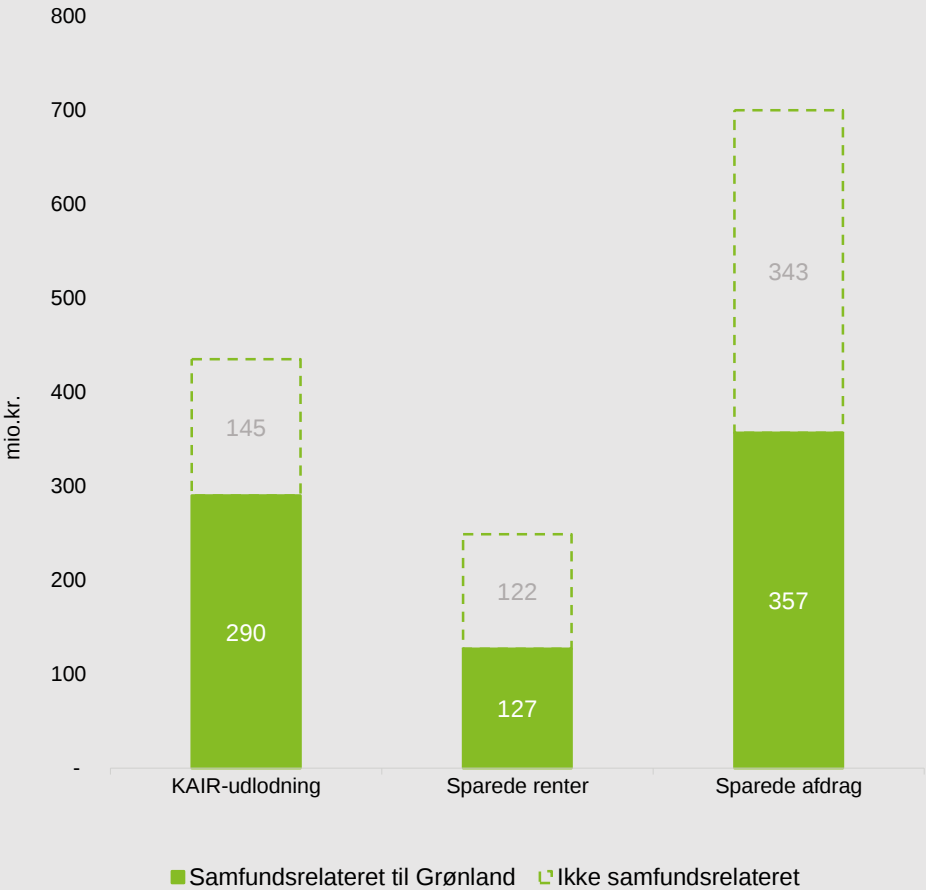
Ulemper:

- Deling af udbytte

Nettoresultat af fordele og ulemper:

- +339 mio. kr.

Illustration af effekterne



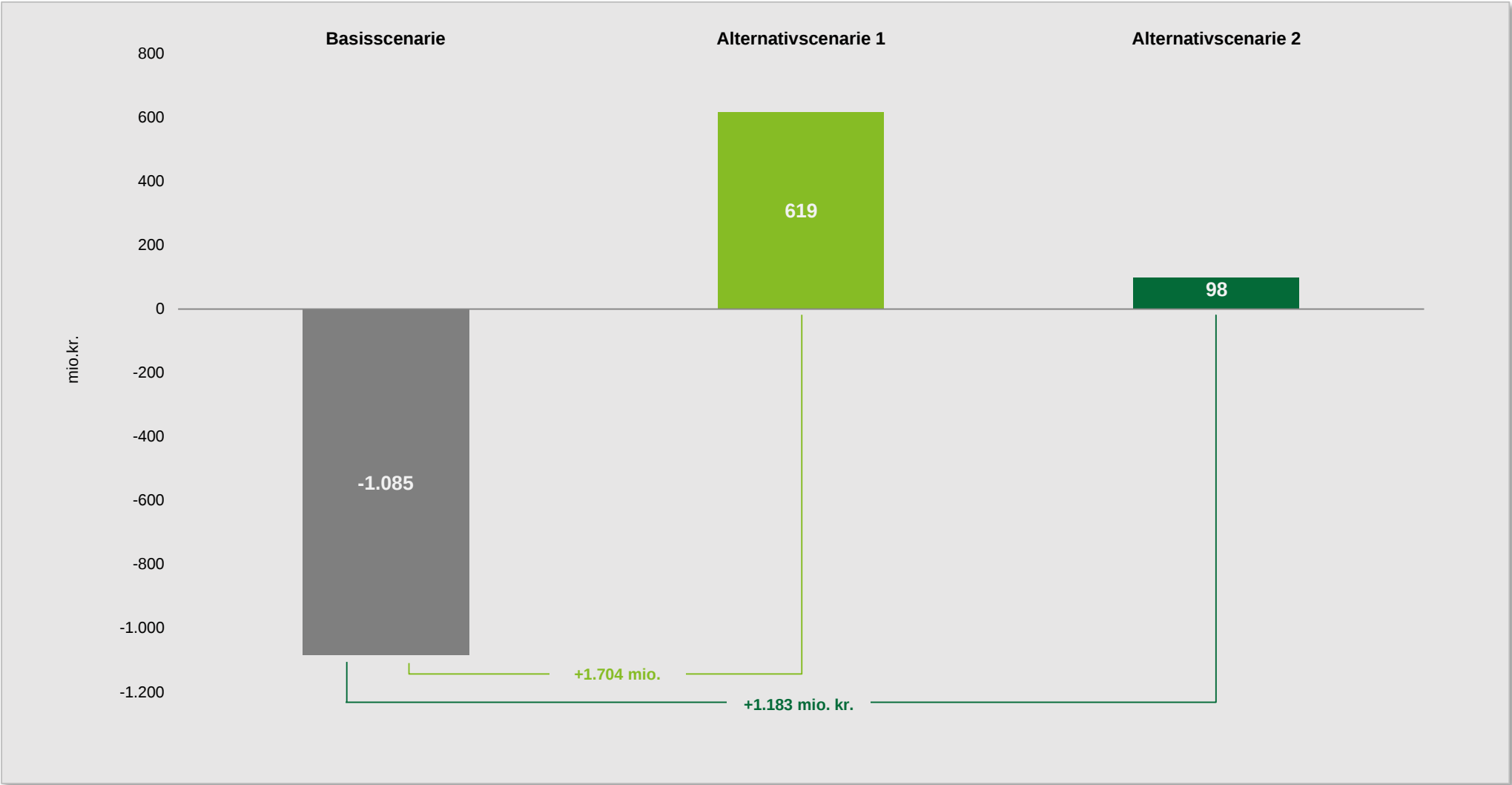
Kilde: Departementet for Finanser og Skatter, Kalaallit Airports A/S

Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – efter Aftalen

Sammenligning af Basisscenariet og alternativscenarierne



Aftalen forbedrer både Alternativscenarie 1 og 2 med +339 mio. kr. (beløb i NPV, mio. kr.)



Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – efter Aftalen

Sammenligning af Basisscenariet og alternativscenarierne

Potentialet for dynamiske effekter er størst i Alternativscenarie 1 og 2 (beløb i NPV, mio. kr.)

Nutidsværdier (mio. kr.)	Investering	Besparelser for samfundet over 25 år	Netto nutidsværdi for samfundet over 25 år	Potentiale for dynamiske effekter som følge af nye landingsbane
Basisscenarie	-1.370	285	-1.085	
Alternativscenarie 1	-2.365 ¹	2.983	619	
Alternativscenarie 2	-2.706 ¹	2.803	98	

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

 Fuldt potentiale
  Intet potentiale

Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – efter Aftalen

Pengestrømme i Basisscenariet og alternativscenarierne

Nutidsværdien af Alternativscenarie 1 og 2 øges med de anvendte forudsætninger for Aftalen

