

# ***Bilag 5***



# Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering – Dansk engagement i lufthavnsprojektet i Grønland



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

- Deloitte's 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

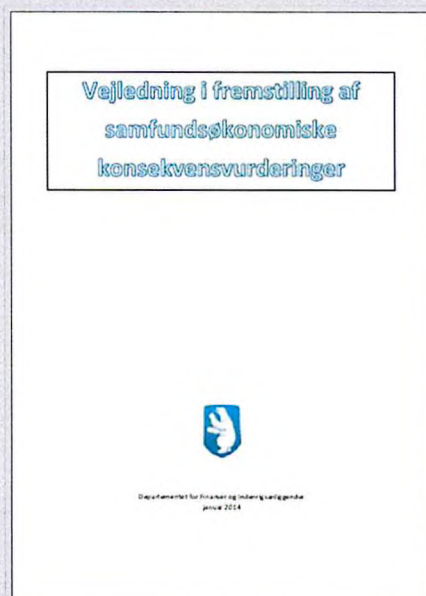
Financial Advisory

- 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



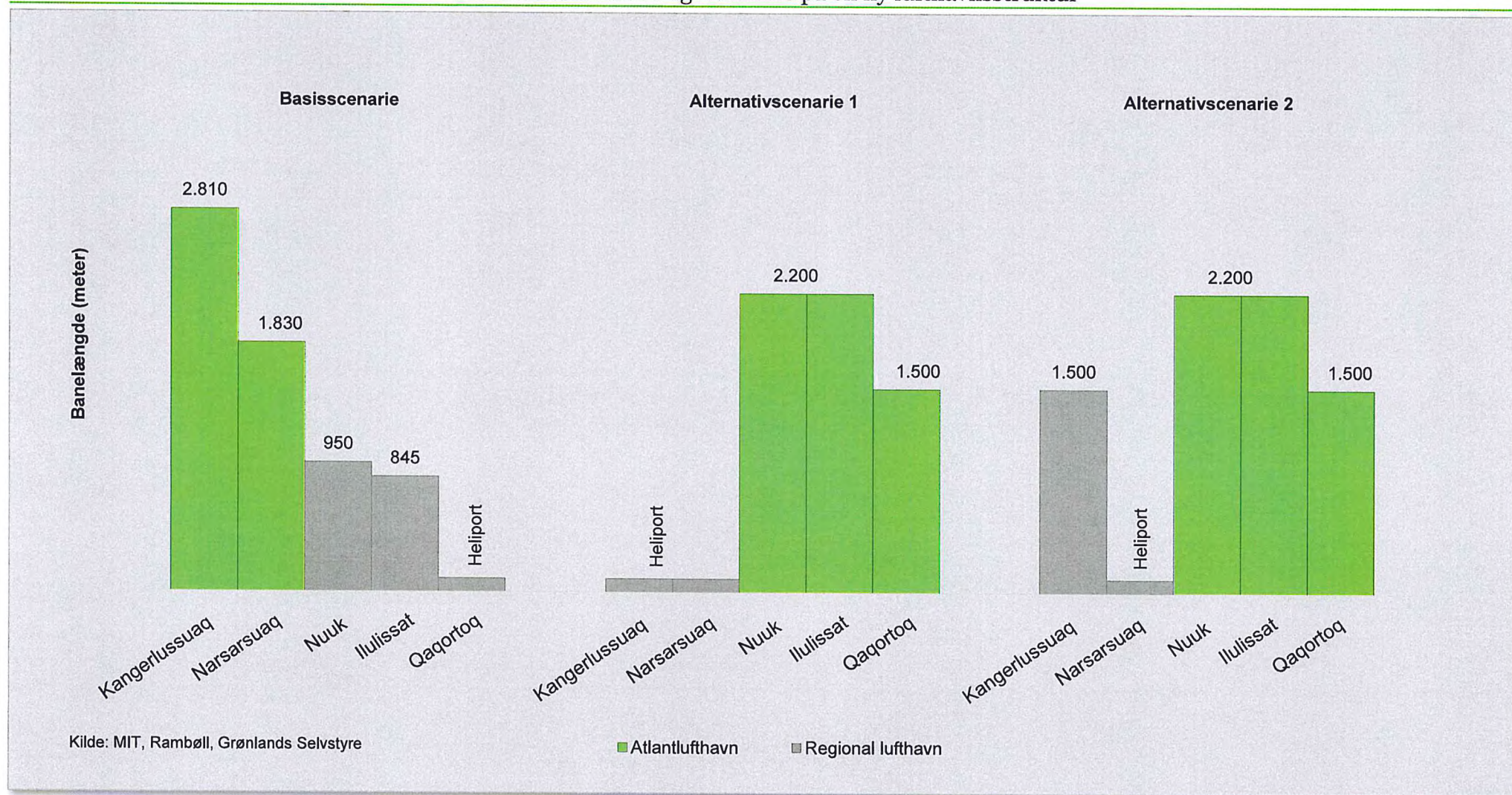
# Introduktion og metodevalg

## Sammenligning af banelængder i scenarierne



NAALAKKERSUISUT  
GOVERNMENT OF GREENLAND

Alternativscenarie 1 og 2 baseres på en ny lufthavnsstruktur





### Indregnede elementer i den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering

	Basisscenariet	Alternativscenarie 1	Alternativscenarie 2
<b>Investeringer og reinvesteringer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kangerlussuaq (2.810 meter)</li> <li>- Narsarsuaq (1.830 meter)</li> <li>- Nuuk (950 meter)</li> <li>- Ilulissat (845 meter)</li> <li>- Qaqortoq (heliport)</li> <li>- Øvrige lufthavne og heliporte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kangerlussuaq (heliport)</li> <li>- Narsarsuaq (heliport)</li> <li>- Nuuk (2.200 meter)</li> <li>- Ilulissat (2.200 meter)</li> <li>- Qaqortoq (1.500 meter)</li> <li>- Øvrige lufthavne og heliporte</li> <li>- Kapitalindskud i KAIR</li> <li>- Flytteomkostninger og boligbyggeri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kangerlussuaq (1.500 meter)</li> <li>- Narsarsuaq (heliport)</li> <li>- Nuuk (2.200 meter)</li> <li>- Ilulissat (2.200 meter)</li> <li>- Qaqortoq (1.500 meter)</li> <li>- Øvrige lufthavne og heliporte</li> <li>- Kapitalindskud i KAIR</li> <li>- Flytteomkostninger og boligbyggeri</li> </ul>
<b>Udgifter</b>		- Tilskud til MIT (drift)	- Tilskud til MIT (drift)
<b>Indtægter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Overskud fra MIT (drift)</li> <li>- Bruttoindtægter (skat), Kangerlussuaq-byggeri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Overskud fra KAIR (drift)</li> <li>- Bruttoindtægter (skat), KAIR-byggerier</li> <li>- Sparede rejseomkostninger (atlanttrafik)</li> <li>- Sparede rejseomkostninger (Sydgrønland)</li> <li>- Besparelser, servicekontrakter (Sydgrønland)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Overskud fra KAIR (drift)</li> <li>- Bruttoindtægter (skat), KAIR-byggerier</li> <li>- Sparede rejseomkostninger (atlanttrafik)</li> <li>- Sparede rejseomkostninger (Sydgrønland)</li> <li>- Besparelser, servicekontrakter (Sydgrønland)</li> </ul>



- Introduktion og metodevalg

---

- **Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen**

---

- Introduktion og baggrund for Aftalen
- Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – efter Aftalen



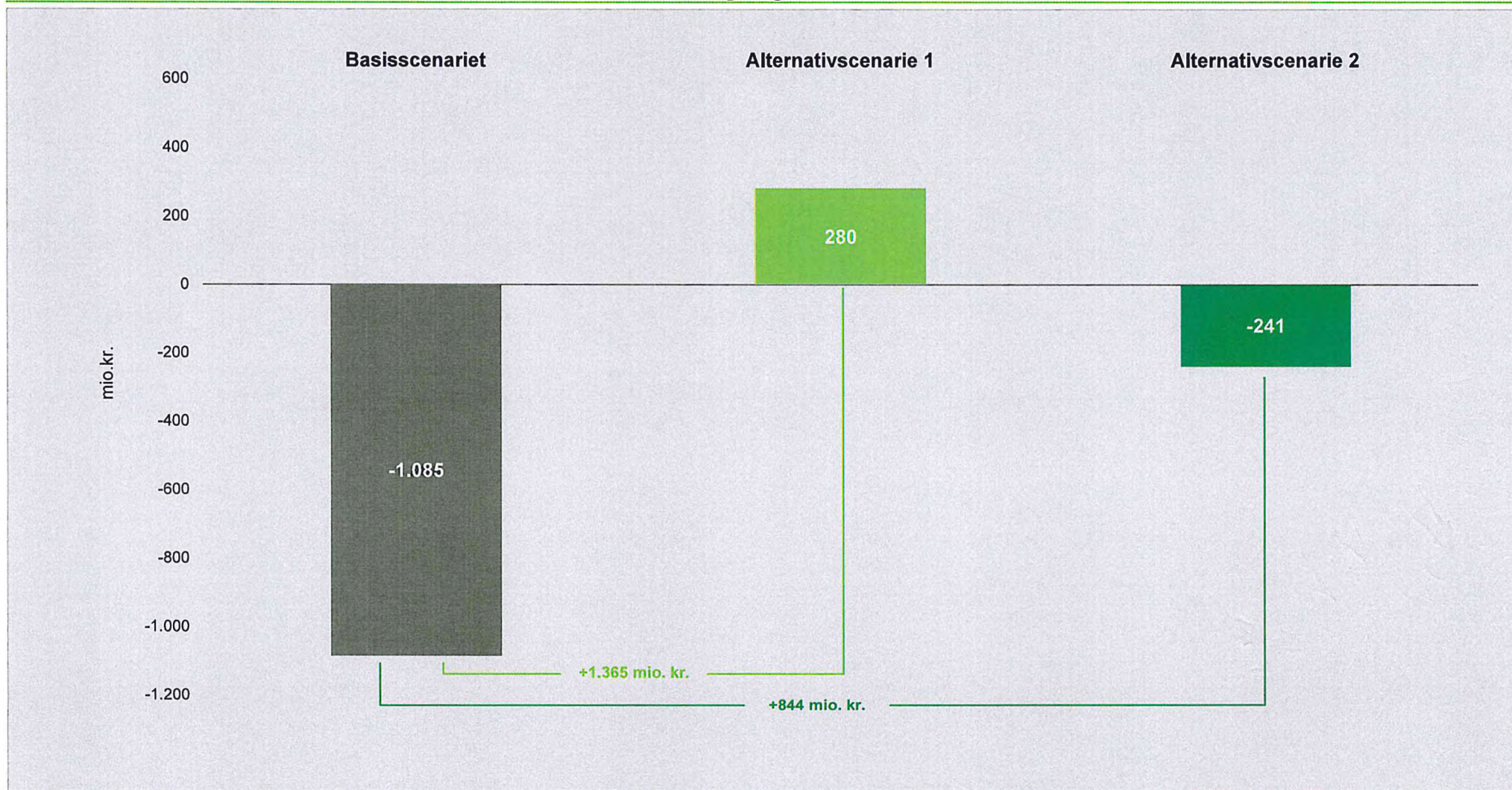
# Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen

## Sammenligning af Basisscenarioet og alternativscenarierne



NAALAKKERSUISUT  
GOVERNMENT OF GREENLAND

### Sammenligning af scenarier



# Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen

## Sammenligning af Basisscenariet og alternativscenarierne



NAALAKKERSUISUT  
GOVERNMENT OF GREENLAND

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 <sup>1</sup>	+ 2.644	= 280	●
Alternativscenarie 2	-2.706 <sup>1</sup>	+ 2.464	= -241	●

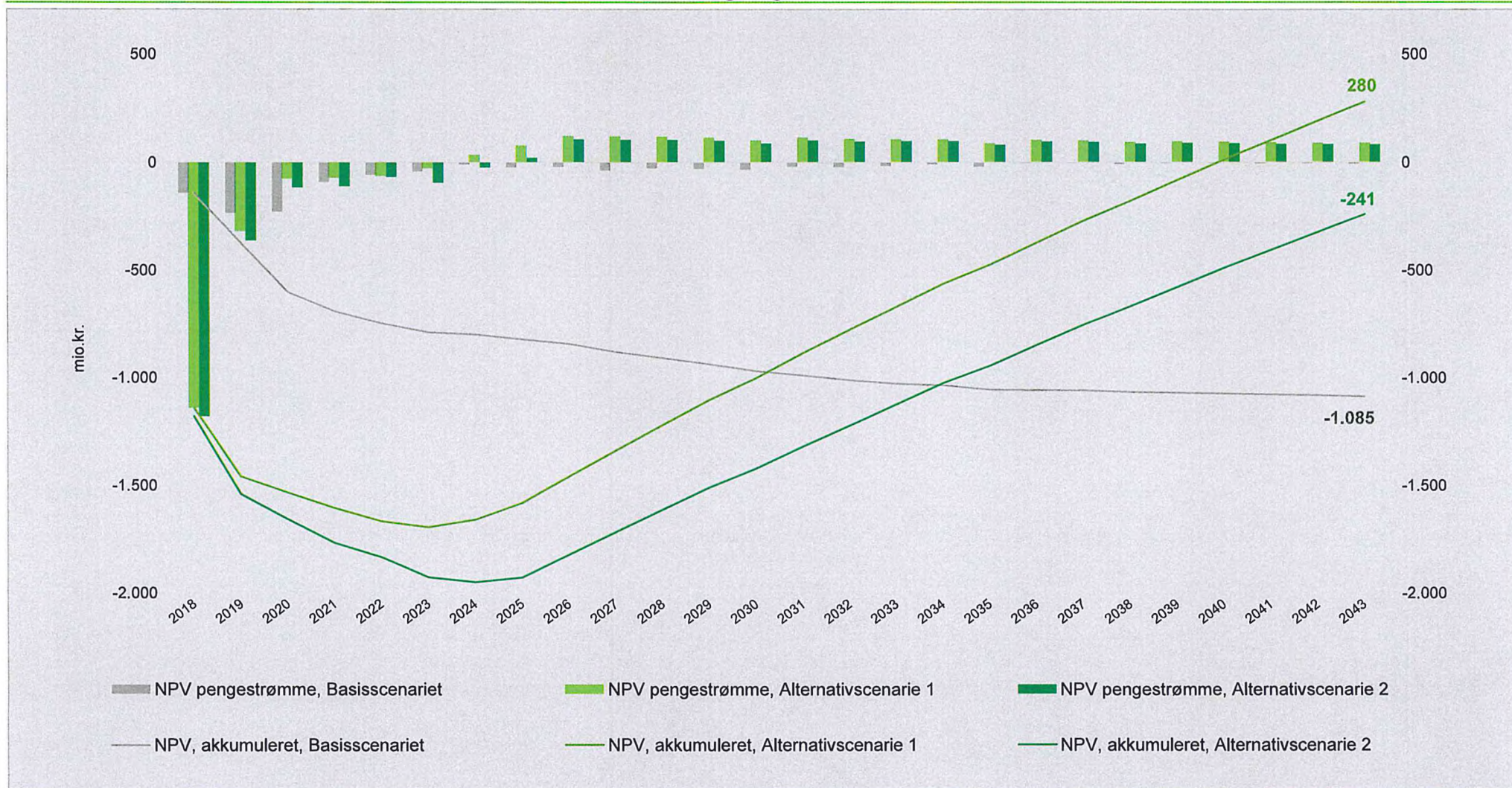
1) KAIR optager hertil lån som en del af finansieringen af lufthavnene Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Lånefinansieringen har negativ påvirkning på driften i KAIR og derved størrelsen af udlodning til Selvstyret. Dette påvirker beregningen ved at reducere *besparelser for samfundet over 25 år*.

● Fuldt potentiale    ○ Intet potentiale

# Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen

## Pengestrømme i Basisscenariet og alternativscenarierne

### Sammenligning af scenarier



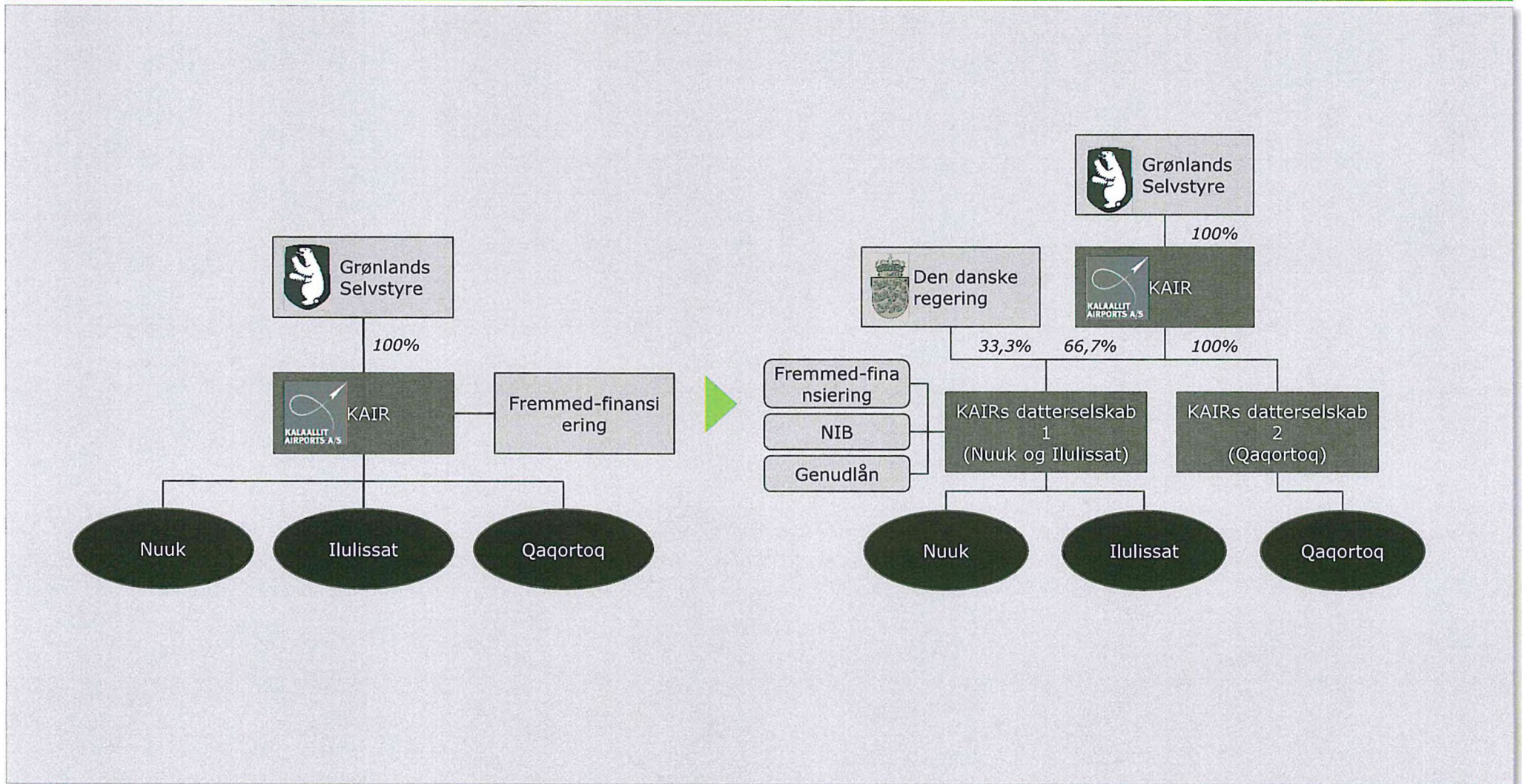


- Introduktion og metodevalg
  - Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – før Aftalen
- 
- **Introduktion og baggrund for Aftalen**
- 
- Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – efter Aftalen

# Introduktion og baggrund for Aftalen

## Ejerstrukturen

### Ejerstrukturen før og efter Aftalen



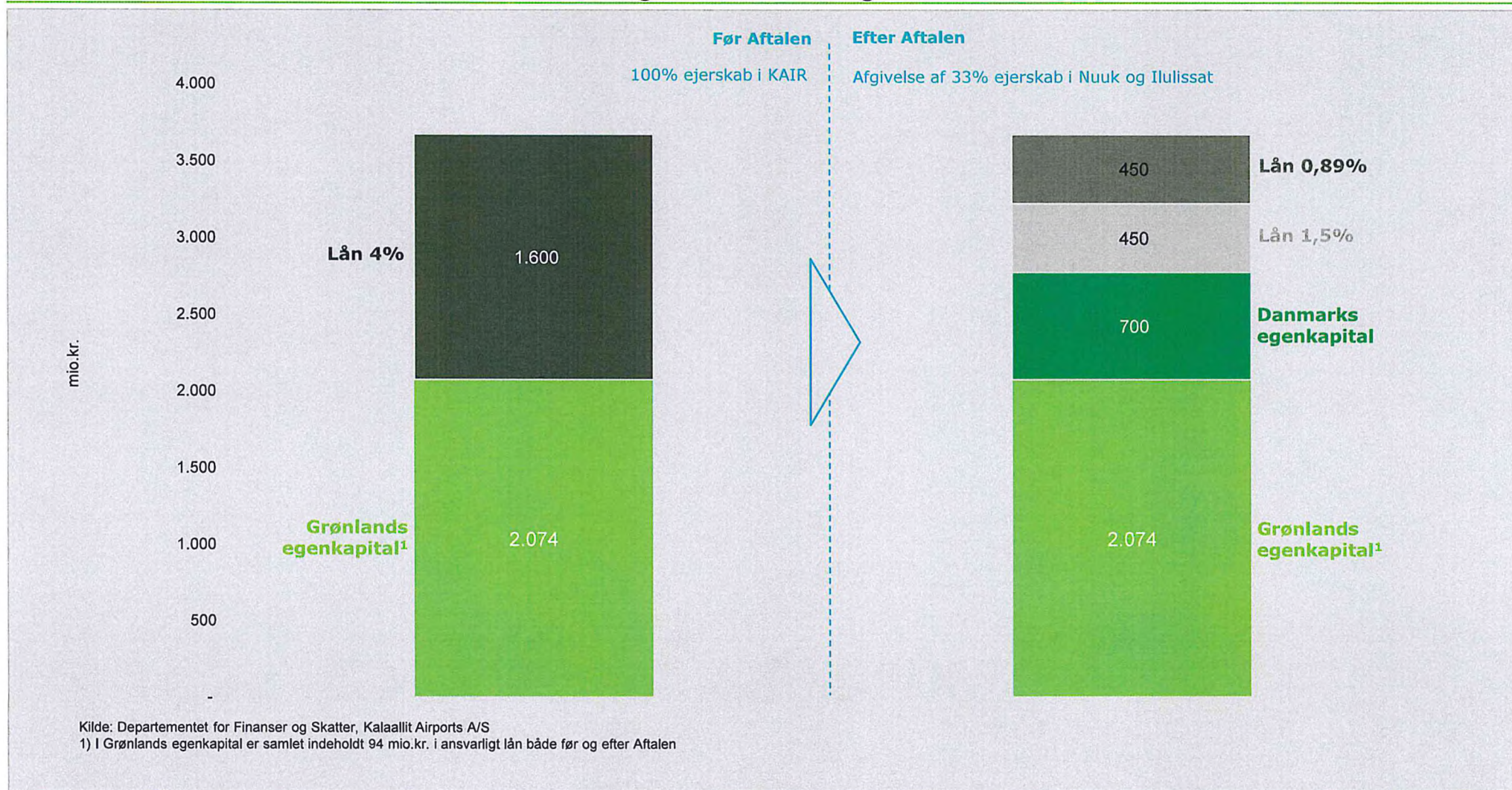
# Introduktion og baggrund for Aftalen

## Finansiering af lufthavnene



NAALAKKERSUISUT  
GOVERNMENT OF GREENLAND

### Finansiering af lufthavnene 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 entreprisekontrakter

- Styrket udbudsforretning
- Organisatorisk og juridisk backup

#### Overvejelser i relation til gennemførelse af bygge- og anlægsfasen

- Styrket position i eventuelle tvister

# Agenda



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

- 
- **Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – efter Aftalen**
-



# Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse – efter Aftalen

## Forudsætninger

### Effekter af Aftalen

#### Fordele:

- Sparede renter
- Sparede afdrag

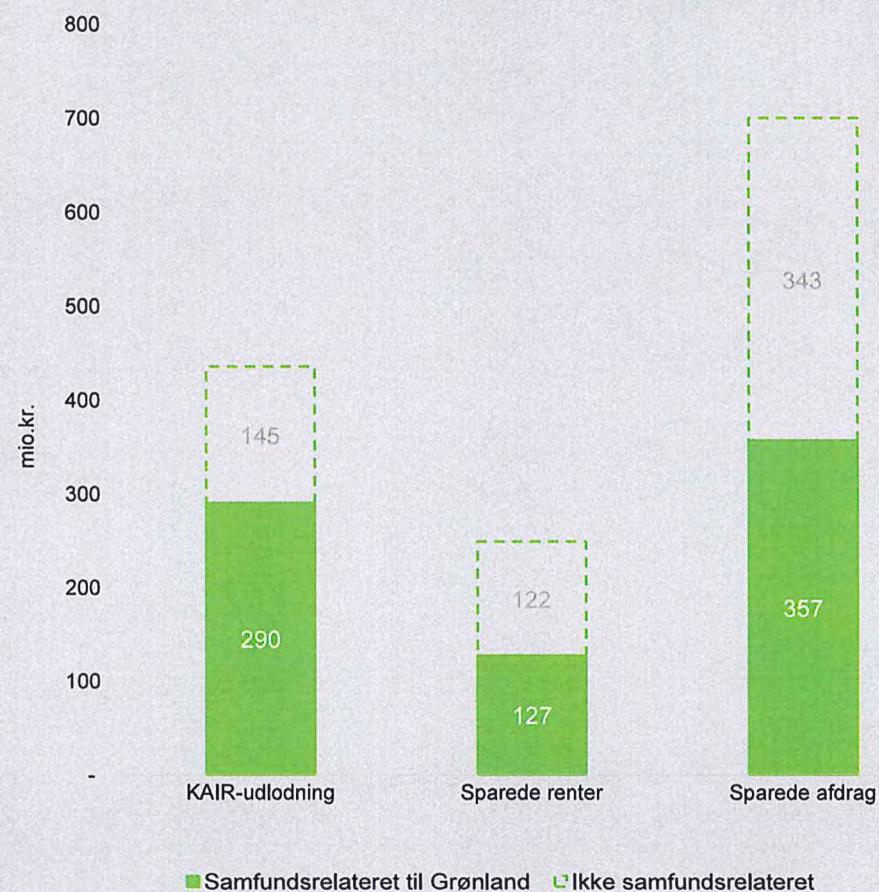
#### Ulemper:

- Deling af udbytte

#### Nettoresultat af fordele og ulemper:

- +339 mio. kr.

### Illustration af effekterne



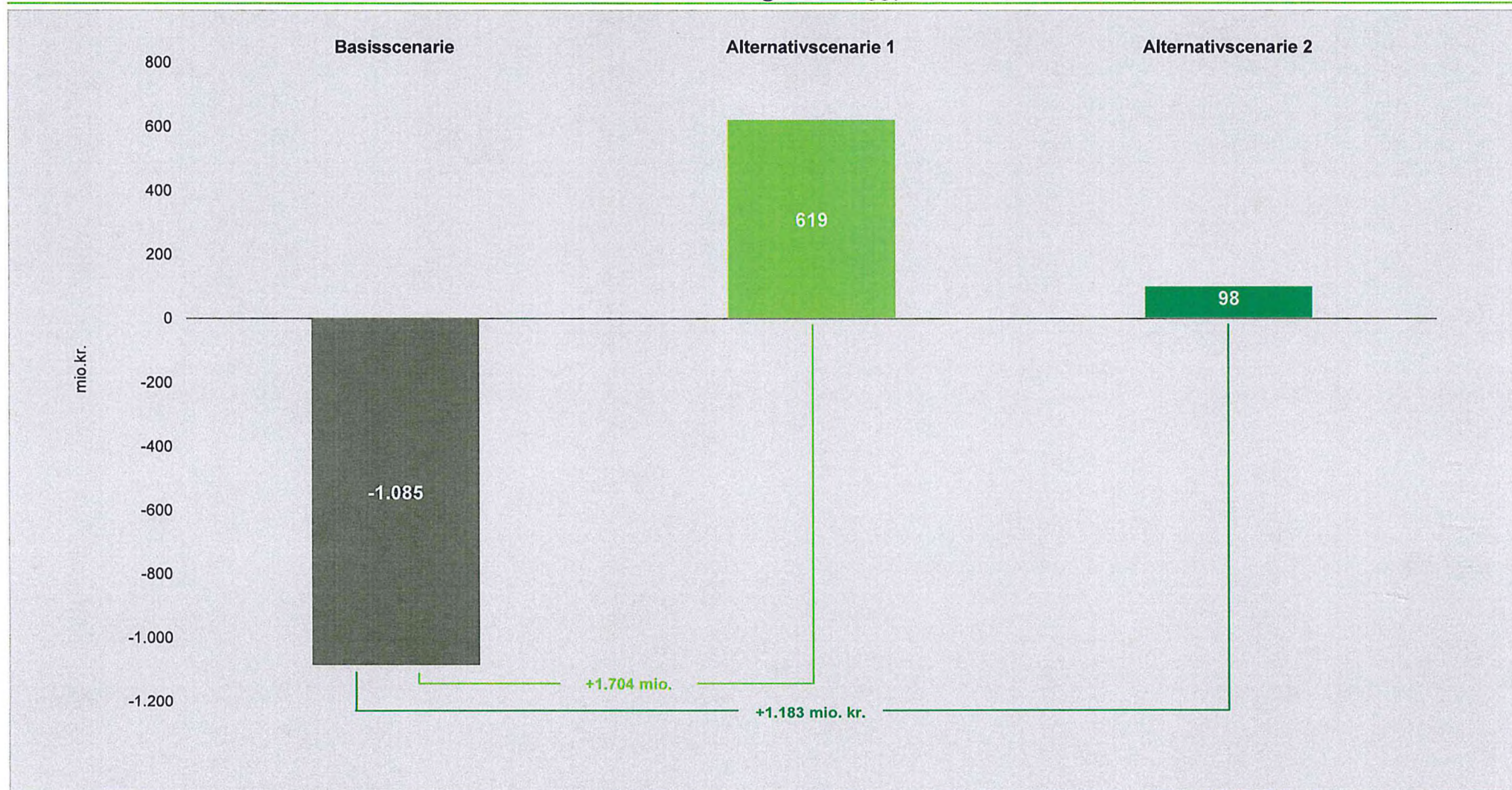
Kilde: Departementet for Finanser og Skatter, Kalaallit Airports A/S

# 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 Basisscenarioet 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 <sup>1</sup>	+ 2.983	= 619	●
Alternativscenarie 2	-2.706 <sup>1</sup>	+ 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

