



Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, trin 1

Analyse med fokus på budgetmæssig påvirkning

Agenda

1. Indledning og baggrund
2. Opsummering
3. Basisscenariet
4. Alternativscenariet
5. Sammenligning af scenarierne
6. Procesforslag ift. det videre arbejde
7. Bilag



Afsættet for den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering

- I dag er der 2 lufthavne i Grønland, der kan modtage transatlantisk trafik, beliggende i Kangerlussuaq og Narsarsuaq.
- Lufthavnenes placering i forhold til nutidens kommercielle rejsemønstre i Grønland giver anledning til ekstrarejser; rejser der vil blive reduceret, hvis lufthavnene med den atlantbærende trafik er mere central placeret i forhold til Grønlands nutidige demografi og kommercielle rejsemål.
- Med afsæt i at en forbedret flyinfrastruktur er afgørende for Grønlands økonomiske udvikling, har Grønlands Selvstyre etableret Kalaallit Airports A/S (KAIR) for at virkeliggøre ambitionerne om en ny lufthavnsstruktur.
- Der er i regi af KAIR udarbejdet en forretnings- og finansieringsplan for etablering af 3 nye lufthavne i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq. I løbet af de næste måneder skal KAIR rejse finansieringen til etableringen af de 3 nye lufthavne bl.a. på baggrund af en garanti fra Grønlands Selvstyre.
- KAIR er et aktieselskab, der er ejet 100% af Grønlands Selvstyre.
- Grønlands Selvstyre har bedt Deloitte udarbejde en samfundsøkonomisk konsekvensvurdering, hvor fokus ved trin 1 af vurderingen er på den budgetmæssige påvirkning i forbindelse med gennemførelsen af den planlagte opgradering af lufthavnsinfrastrukturen. Analysen er afgrænset til effekterne i relation til planerne for Ilulissat, Nuuk, Kangerlussuaq og Narsarsuaq.
- Arbejdet med den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering opdeles i følgende trin:
 - Trin 1 færdiggøres i november 2017 og omhandler en budgetøkonomisk analyse, der er afgrænset til udvalgte pengestrømme.
 - Trin 2 færdiggøres ultimo 2017 og indeholder en bredere samfundsøkonomisk konsekvensvurdering jf. kravene hertil i *Vejledning om samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger*.
- **Med en budgetøkonomisk analyse** menes en analyse af udvalgte dele af den budgetmæssige påvirkning i en 25-årig periode. Analysen omfatter ud over den budgetmæssige påvirkning også eventualforpligtelser og finansiell risikoeksponering.
- På grund af den korte periode analysen er udarbejdet i, er der en række effekter, som vil have budgetmæssig påvirkning, som ikke er inkluderet i denne version af analysen. Dette er f.eks. øgede indtægter til landskassen, besparelser, multiplikatoreffekter og effekter i relation til servicekontrakter. Med andre ord har denne version af analysen en konservativ tilgang, idet en række udgifter til investeringer er indregnet i analysen, mens det forventede afkast relateret til investeringerne, f.eks. i form af øgede indtægter i landskassen eller besparelser, ikke er indregnet på dette stadie.
- Analysen er baseret på en række estimater, hvortil der knytter sig usikkerhed. De største usikkerheder i relation til estimaterne knytter sig til reinvesteringsbehovet i Kangerlussuaq i Basisscenariet, behovet for tilskud til Mittarfeqarfit i Alternativscenariet samt konsekvenserne for rejsemønstrene ved indførelsen af en atlantafgift.
- Analysemetoden illustreres den på næste side.

- Der etableres 3 nye lufthavne i Grønland for at understøtte den videre økonomiske udvikling.
- Den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering trin 1 sætter fokus på den budgetmæssige effekt, som udbygningen af lufthavnsinfrastrukturen får på landskassen.
- Denne version af analysen har en konservativ tilgang, idet en række udgifter til investeringer er indregnet i analysen, mens det forventede afkast relateret til investeringerne, f.eks. i form af øgede indtægter i landskassen eller besparelser, ikke er indregnet fuldt ud på dette stadie.
- Analysen er opbygget modulært og vil blive udbygget løbende over de næste måneder.

Indledning og baggrund

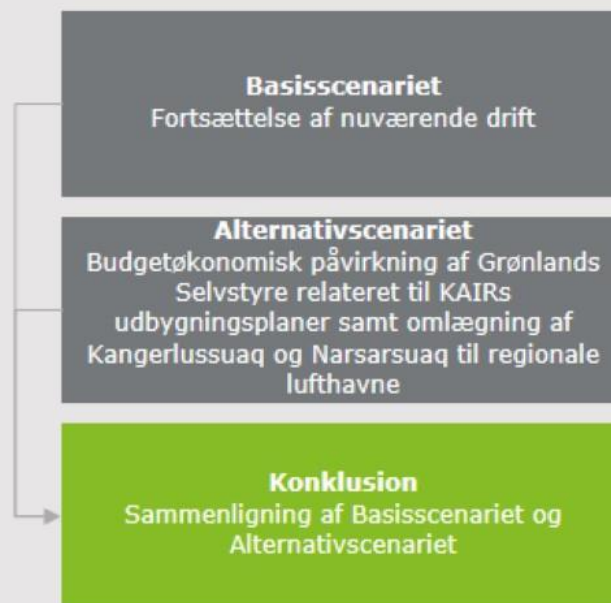
Analyseløbet og afgrænsning



Analyseløbet

- Formålet med den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering trin 1 er at belyse konsekvenserne for landskassen, når KAIR udbygger de nye lufthavne i Ilulissat og Nuuk, i kombination med at Kangerlussuaq og Narsarsuaq bliver regionale lufthavne.
- Analysen er bygget op på følgende måde:
 - Som afsæt for analysen beskrives det såkaldte **Basisscenarie**. Dette scenarie karakteriserer den situation, hvor der ikke etableres nye lufthavne, og alle lufthavnene holdes i regi af Mittarfeqarfiit (MITT). I Basisscenariet foretages løbende reinvesteringer i de eksisterende lufthavne.
 - Herefter beskrives den budgetøkonomiske påvirkning ved den kapitalstruktur og udbygningsplan, som er beskrevet i KAIRs forretnings- og finansieringsplan dog uden Qaqortoq i kombination med en ombygning af Kangerlussuaq og Narsarsuaq til regionale lufthavne. Dette scenarie kaldes **Alternativscenariet**. Qaqortoq indgår ikke i den budgetøkonomiske analyse, da der ikke er et kommercielt grundlag for en lufthavn i Qaqortoq, og denne forudsættes derfor fuldt ud finansieret af landskassen på traditionel vis.
 - Analysens konklusion udarbejdes herefter ved at sammenligne Basisscenariet med Alternativscenariet.
- Analysen bygges op omkring et 25-årigt tidsperspektiv (2017 til 2042).
- De beløb, der indgår som input i beregningen, er i 2017-priser. Relevante beløb inflateres med 1,5% i årene efter 2017.
- Der anvendes herefter en diskonteringsrente på 5,5% i overensstemmelse med *Vejledning om samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger* (den samfundsøkonomiske diskonteringsrente på 4% anvendes tillagt inflation).

Illustration af analyseløbet



- Tilgangen til analysen er at sammenligne effekterne for landskassen ved den nuværende lufthavnsinfrastruktur med den fremtidige lufthavnsinfrastruktur.

- 1) Se evt. uddybning af centrale begreber i bilag 1

Indledning og baggrund

Fokus på Grønlands Selvstyre i trin 1



Aktørerne i den budgetøkonomiske analyse

- Ud over Grønlands Selvstyre inddrages nedenstående aktører i den budgetøkonomiske analyse, da dispositioner i disse selskaber påvirker den finansielle position hos Grønlands Selvstyre/landskassen:
 - KAIR, hvor Grønlands Selvstyres garanti beløbsmæssigt afgrænset til fremmedfinansieringsbehovet i KAIR vil medføre en eventuel forpligtigelse, og hvor egenkapitalindskuddet vil påvirke landskassens finansielle position.
 - Mittarfeqarfiit (MITT), da MITT ejer og driver lufthavnene og heliportene i Grønland. I Basissceneriet skal MITT løbende reinvestere i lufthavnene baseret på anlægsbevillinger fra Grønlands Selvstyre. I Alternativscenarierne har MITT behov for tilskud til driften fra Grønlands Selvstyre, hovedsageligt fordi at Kangerlussuaq ikke længere er i MITT's portefølje som atlantlufthavn.
- I trin 2 vil analysen også inkludere andre aktører ud over Grønlands Selvstyre, f.eks. kommuner og Air Greenland.

Overblik over aktørerne



NAALAKKERSUISUT
GOVERNMENT OF GREENLAND



KALAALLIT
AIRPORTS A/S



Mittarfeqarfiit
Grønlands Lufthavne | Greenland Airports

- I første fase af analysen sættes udelukkende fokus på Grønlands Selvstyre og landskassen.
- MITT og KAIR indgår, da dispositioner i disse selskaber påvirker landskassen.
- I trin 2 skal øvrige aktører såsom kommuner inkluderes i analysen.

Agenda

1. Indledning og baggrund

2. Opsummering

3. Basisscenariet

4. Alternativscenariet

5. Sammenligning af scenarierne

6. Procesforslag ift. det videre arbejde

7. Bilag



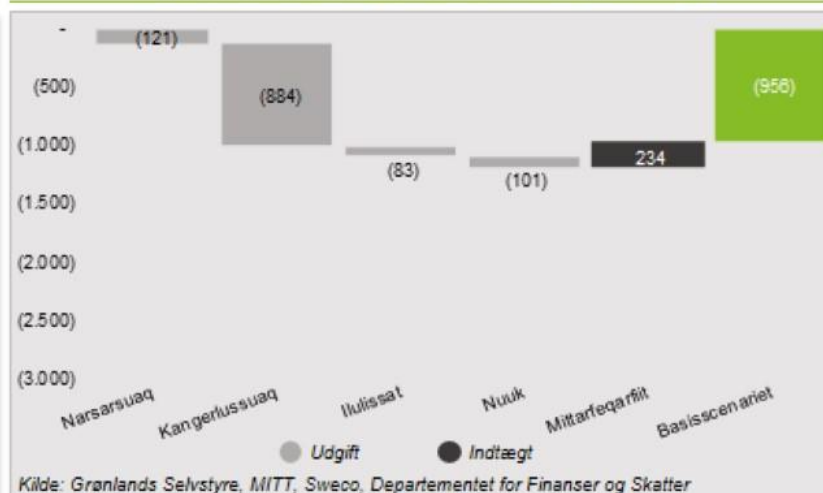
Opsummering

Den planlagte lufthavnsinfrastruktur er billigere end den nutidige

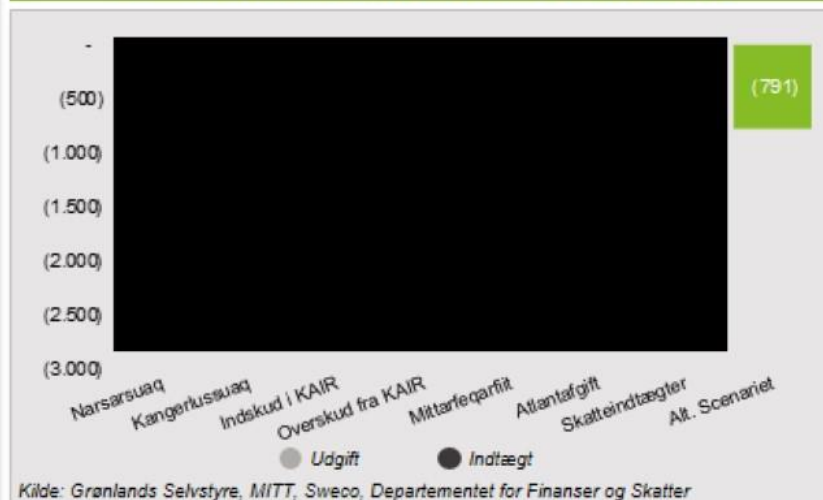
Konklusion

- Denne del af den samfundsøkonomiske analyse sætter fokus på den effekt, som omlægningen af atlantlufthavnsstrukturen umiddelbart får på landskassen. For at opgøre den økonomiske konsekvens i forhold til det eksisterende atlanttrafiksystem, opereres der i analysen med:
 - Basisscenarie (konsekvenser af en videreførelse af atlanttrafiksystemet i dag)
 - Alternativscenarie (konsekvenser af de nye atlantlufthavne)
- I begge scenarier bliver der nettoudgifter for Grønlands Selvstyre.
- Alternativscenariet er billigere at gennemføre for Grønlands Selvstyre end basisscenariet. Basisscenariet koster 956 mio. kr., mens alternativscenariet koster 791 mio. kr. Med andre ord er det budgetmæssigt fordelagtigt at etablere atlantlufthavne i Ilulissat og Nuuk frem for at bibeholde det nuværende atlanttrafiksystem. I trin 2 vil en række andre økonomiske fordele som nævnt blive indarbejdet.
- Qaqortoq Lufthavn indgår ikke i atlanttrafik strukturen, og er derfor ikke relevant i en sammenligning og konklusion af, hvilken løsning der er den bedste. Lufthavnen i Qaqortoq vil udgøre en stor økonomisk belastning for KAIR såvel i anlægsfasen som i driftsfasen. Som konsekvens vil lufthavn i Qaqortoq blive udført som en ordinær anlægsopgave med en forventet anlægssum på [redacted] mio. kr., der finansieres af ordinære indtægter i landskassen.

Nutidsværdi af Basisscenariet (mio.kr.)



Nutidsværdi af Alternativscenariet (mio.kr.)



- Nutidsværdien af Basisscenariet er 956 mio.kr.
- Nutidsværdien af Alternativscenariet er 791 mio.kr.
- Forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenariet er positive 165 mio.kr., hvilket giver anledning til en årlig besparelse på ca. 8 mio. kr.
- Bemærk, at der er en række effekter, der endnu ikke er indregnet. Det er forventningen, at den planlagte lufthavnsinfrastruktur vil vise sig et være endnu mere attraktiv for Naalakkersuisut, når trin 2 er gennemført.

Agenda

1. Indledning og baggrund
2. Opsummering

3. Basisscenariet

4. Alternativscenariet
5. Sammenligning af scenarierne
6. Procesforslag ift. det videre arbejde
7. Bilag

Basisscenariet

Forudsætningerne er centrale for analysens konklusioner



Antagelser anvendt i Basisscenariet

- Tabellen herunder er en oversigt over antagelserne i Basisscenariet.
- For "Driftsmateriel" gælder for alle lufthavnene, at investeringen fordeles jævnt over 20 år, svarende til 2 mio.kr. årligt. For de øvrige investeringer gælder, at eksempelvis investeringen i landingsbanen i Narsarsuaq på 30 mio.kr. foretages i 2018, hvorefter den næste reinvestering først foretages i 2028 grundet den 10-årige afskrivningsperiode.
- Bygge-/betalingsperioden angiver, at eksempelvis investeringen i bygninger i Narsarsuaq på 11 mio.kr. påbegyndes i 2018 og løber over 2 år, dvs. at de 11 mio.kr. fordeles ligeligt over 2018 og 2019. Den næste reinvestering falder herefter i 2048, hvilket er ud over den 25-årige tidshorizont.

- Reinvesteringsbehovet er opdelt i:
 - Landingsbane
 - Bygninger
 - Driftsmateriel
- Bygninger og forsyningsanlæg i Kangerlussuaq består af 532 mio.kr. til bygninger samt forsyningsanlæg på 41, 37, 58, 19 og 8 mio.kr. til hhv. el, vand, varme, tankanlæg og mobilisering.

Største investering i Basisscenariet er lufthavnen i Kangerlussuaq

mio. kr.	Investering	Afskrivnings- periode	Første investeringsår	Bygge- / betalingsperiode	Kilder
Narsarsuaq (atlantlufthavn)	82				
Landingsbane	30	10	2018	1 år	Mittarfeqarfiit
Bygninger og forsyningsanlæg	11	30	2018	2 år	Mittarfeqarfiit
Driftsmateriel	41	20	2017	1 år	Mittarfeqarfiit
Kangerlussuaq (atlantlufthavn)	943				
Landingsbane (2.810m)	199	30	2018	3 år	Swecos scenarie 5
Bygninger og forsyningsanlæg	695	50	2018	3 år	Mittarfeqarfiit
Driftsmateriel	49	20	2017	1 år	Mittarfeqarfiit
Ilulissat (regional lufthavn)	93				
Landingsbane	31	30	2027	3 år	Sweco
Bygninger og forsyningsanlæg	40	30	2018	3 år	Mittarfeqarfiit
Driftsmateriel	22	20	2017	1 år	Mittarfeqarfiit
Nuuk (regional lufthavn)	105				
Landingsbane	43	30	2018	3 år	Sweco
Bygninger og forsyningsanlæg	27	30	2018	2 år	Ramboll
Driftsmateriel	35	20	2017	1 år	Mittarfeqarfiit
Mittarfeqarfiit	-12				
Tilbagebetaling af overskud	-12		2017	1 år	Dep. Finanser og Skatter



Basisscenariet

Pengestrømmene i Basisscenariet ligger hovedsageligt frem mod 2020, hvorefter der kun foretages små reinvesteringer

Fordelingen af investeringerne over tid

- Figuren herunder viser pengestrømmene (i nutidsværdier) i Basisscenariet.
- Det fremgår, at de største investeringer ligger i 2018-2020 og vedrører primært Kangerlussuaq som atlantlufthavn
- Herefter foretages kun løbende relativt mindre reinvesteringer i de øvrige lufthavne.
- Det forventes, at MITT leverer en årlig indtægt til landskassen på 12 mio.kr. over hele perioden.

- Investeringerne ligger hovedsageligt i de første år i analysen.

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



Kilde: Grønlands Selvstyre, MITT, Sweco, Departementet for Finanser og Skatter



Basisscenariet

Nutidsværdien af Basisscenariet er 956 mio.kr. over 25 år

Beregning af nutidsværdi i Basisscenariet

- I Basisscenariet etableres den nye lufthavnsstruktur ikke. I stedet for vedligeholdes de eksisterende lufthavne løbende for at fastholde status quo.
- Basisscenariet inkluderer:
 - Reinvesteringer i landingsbaner, terminalbygninger og driftsmateriel i Nuuk, Ilulissat, Kangerlussuaq og Narsarsuaq.
 - Årlig betaling fra MITT til landskassen.
- Hertil kommer, at Grønlands Selvstyre har de sædvanlige ejermæssige risici i relation til MITT. Hvis der f.eks. pludselig kommer større uforudsete omkostninger, der ikke kan dækkes via den almindelige drift i MITT, vil Grønlands Selvstyre være forpligtet til at stå inde for MITTs økonomiske forpligtigelser.

- Basisscenariet viser de økonomiske effekter for landskassen ved status quo.
- I Basisscenariet er omkostningerne hovedsageligt drevet af reinvesteringer i Kangerlussuaq.

Nutidsværdien af Basisscenariet er 956 mio.kr.



Kilde: Grønlands Selvstyre, MITT, Sweco, Departementet for Finanser og Skatter

Agenda

1. Indledning og baggrund
2. Opsummering
3. Basisscenariet

4. Alternativscenariet

5. Sammenligning af scenarierne
6. Procesforslag ift. det videre arbejde
7. Bilag



Alternativscenariets forudsætninger

- Alternativscenariet baserer sig i store træk på de forudsætninger, der ligger til grund for KAIRs forretnings- og finansieringsplan. Disse forudsætninger omfatter:
 - Lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq udgår helt af MITTs forretning. Disse ejes af KAIR, ligesom KAIR har det overordnede forretningsmæssige ansvar for driften af disse.
 - Lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq omlægges til regionale lufthavne, som fortsat ejes og drives af MITT.
 - Anlægsbevillinger fra Grønlands Selvstyre finansierer reinvesteringer i landingsbaner, terminalbygninger og driftsmateriel i lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq.
 - Grønlands Selvstyre indfører en årlig atlantafgift på 87 mio.kr., der skal finansieres af rejsende til og fra Grønland, der sparer en feeder-forbindelse. Det er ikke analyseret, i hvilket omfang indførelsen af atlantafgiften vil medføre færre solgte billetter og dermed påvirke rejsemønstrene ift. antagelserne i f.eks. KAIRs forretnings- og finansieringsplan. Dette analyseres nærmere i den version af analysen, der afleveres ultimo 2017.
 - Når Kangerlussuaq ikke længere er i drift som atlantlufthavn, betyder det, at MITT får behov for et større tilskud for at sikre en balanceret drift. Tilskuddet er p.t. antaget til 87 mio.kr. årligt.
 - Det er i *Oplægget om Alt* skønnet, at etableringen af de nye lufthavne vil generere et skatteprovenu på 276 mio.kr. i anlægsperioden. Dette er indregnet i forbindelse med Alternativscenariet. Provenuet skyldes, at det vil være udenlandsk arbejdskraft, der ikke medfører sociale omkostninger, der skal udføre anlægsarbejderne. Yderligere er det fremtidige skønnede overskud hos KAIR indregnet i analysens trin 1. Det skal i den fremadrettede proces kvalificeres nærmere, hvorledes og i hvilket omfang overskuddet skal indregnes i den endelige analyse.
 - Yderligere stiller Selvstyret en garanti på [redacted] mio.kr. svarende til størrelsen af den fremmedfinansiering, som KAIR har behov for i relation til at realisere projektet. Garantien medfører, at Grønlands Selvstyre har eventualforpligtelser, som vil blive noteført i Grønlands Selvstyre regnskab.
 - Ud over den risikoeksponering, som relaterer sig til eventualforpligtelsen, har Grønlands Selvstyre de sædvanlige ejermæssige risici, som knytter sig til at være ejer af KAIR. Her tænkes på risici såsom forsinkelser og fordyrelser i anlægsfasen, uforudsete forhold og modpartsrisici (f.eks. risikoen for en leverandørs konkurs) relateret til långivere, entreprenører mv.

- Alternativscenariet tager afsæt i forretnings- og finansieringsplanen. Dog antages det – modsat i forretnings- og finansieringsplanen – at Kangerlussuaq og Narsarsuaq fortsat er i drift som regionale lufthavne.
- Atlantafgiften svarer indtægtsmæssigt til behovet for et årligt driftstilskud til MITT.

Alternativscenariet

Forudsætningerne er centrale for analysens konklusioner



Antagelser anvendt i Alternativscenariet

- Tabellen herunder er en oversigt over de poster og antagelser, der indgår i Alternativscenariet.
- I posten for KAIR er det i Alternativscenariet antaget, at Qaqortoq ikke inkluderes i Selvstyrets egenkapitalindskud, der således udgør [redacted] mio.kr. over 12 år.
- Det er i Alternativscenariet ligeledes antaget, at atlantafgiften udligner det løbende tilskud til MITT på 87 mio.kr. om året i 2017-priser. Både atlantafgiften og det løbende tilskud til MITT antages først at have effekt fra 2021.
- Bemærk, at der som nævnt endnu ikke er overblik over alle indtægter og besparelser.

Største investering i Alternativscenariet er fortsat egenkapitalindskuddet i KAIR

mio. kr.	Investering	Afskrivnings- periode	Første investeringsår	Bygge- / betalingsperiode	Kilder
Narsarsuaq (regional lufthavn)					
Landingsbane		10	2028	3 år	Mittarfeqarfiit
Bygninger og forsyningsanlæg		50	2018	3 år	Ramboll
Driftsmateriel		20	2017	1 år	Mittarfeqarfiit
Kangerlussuaq (regional lufthavn)					
Landingsbane (1199m)		30	2018	3 år	Sweco
Bygninger og forsyningsanlæg		50	2018	3 år	Ramboll
Driftsmateriel		20	2017	1 år	Mittarfeqarfiit
Indskud i KAIR					
Selvstyrets egenkapitalindskud i KAIR ¹		n/a	2017	12 år	Kalaallit Airports A/S
Overskud fra KAIR		n/a			
Gennemsnitligt årligt overført overskud		n/a	2029	n/a	Kalaallit Airports A/S
Mittarfeqarfiit					
Løbende tilskud til MIT		n/a	2021	1 år	Mittarfeqarfiit
Atlantafgift					
Årlig atlantafgift		n/a	2021	1 år	Dep. Finanser og Skatter
Skatteindtægter					
Bruttoindtægter for skatter på anlægsbyggeri		n/a	2019	Årlig indtil 2022	Dep. Finanser og Skatter

1) Banelængden i Ilulissat og Nuuk er hhv. 2.200m og 2.200m



Alternativscenariet

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

Pengestrømmene i Alternativscenariet fordeles mere jævnt over tidsperioden ift. Basisscenariet

- Figuren herunder viser pengestrømmene (i nutidsværdier) i Alternativscenariet.
- Pengestrømmene er i forhold til Basisscenariet spredt over en længere tidshorisont. Dette skyldes blandt andet, at egenkapitalindskuddet i KAIR løber over 12 år fra primo 2017 til 2028.
- Herefter foretages kun relativt mindre reinvesteringer i de øvrige regionale lufthavne.
- Tilskuddet til MITT antages at udlignes af indtægten fra atlantafgiften på tilsvarende (87) mio.kr.

- Netto pengestrømmene bliver positive i 2029 efter at have været negative i årene forinden drevet af KAIR indskuddene.

Oversigt over samlede pengestrømme i Alternativscenariet



Kilde: Grønlands Selvstyre, MITT, Sweco, Departementet for Finanser og Skatter



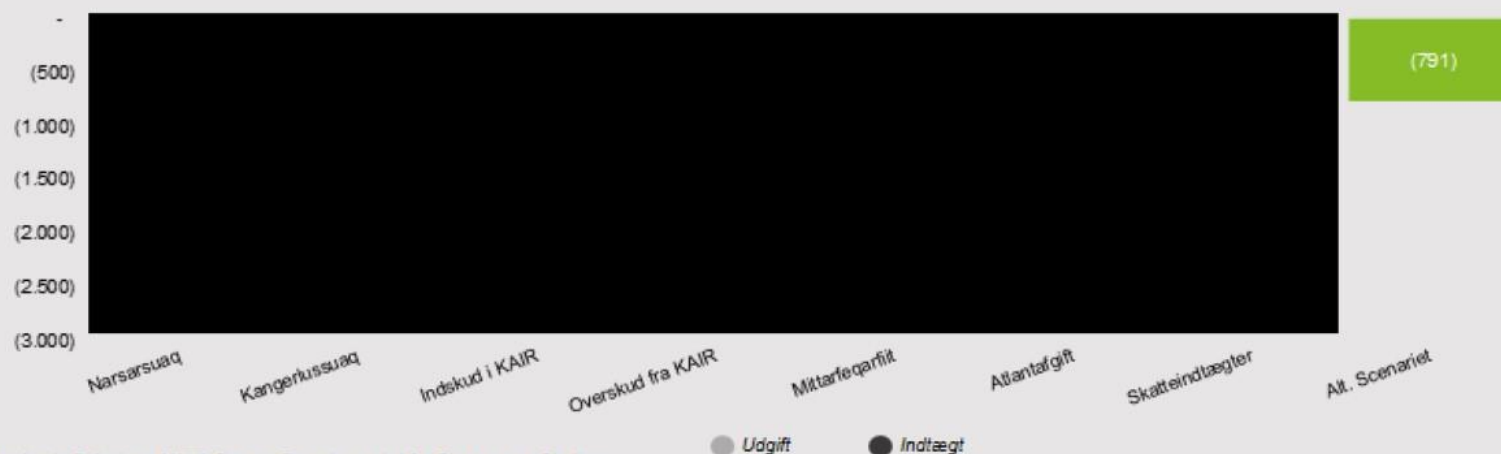
Alternativscenariet

Nutidsværdien af Alternativscenariet er 791 mio.kr. over 25 år

Beregning af nutidsværdi i Alternativscenariet

- Nedenfor ses de omkostningsposter og indtægter, der indgår i Alternativscenariet og fordelingen heraf.
- Den største omkostningspost er det årlige tilskud til MITT.
- Omkostningerne til Narsarsuaq og Kangerlussuaq drives af, at disse ombygges til regionale lufthavne.

Nutidsværdien af Alternativscenariet er 791 mio.kr.



Kilde: Grønlands Selvstyre, MITT, Sweco, Departementet for Finanser og Skatter

● Udgift ● Indtægt

Agenda

1. Indledning og baggrund
2. Opsummering
3. Basisscenariet
4. Alternativscenariet

5. Sammenligning af scenarierne

6. Procesforslag ift. det videre arbejde
7. Bilag



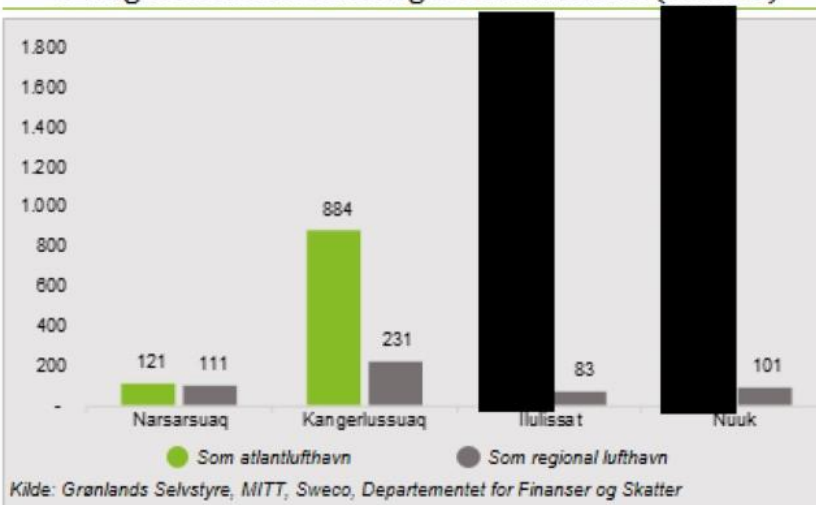
Sammenligning af scenarierne

Beregnet som nutidsværdier

Uddybning vedrørende sammenligningen

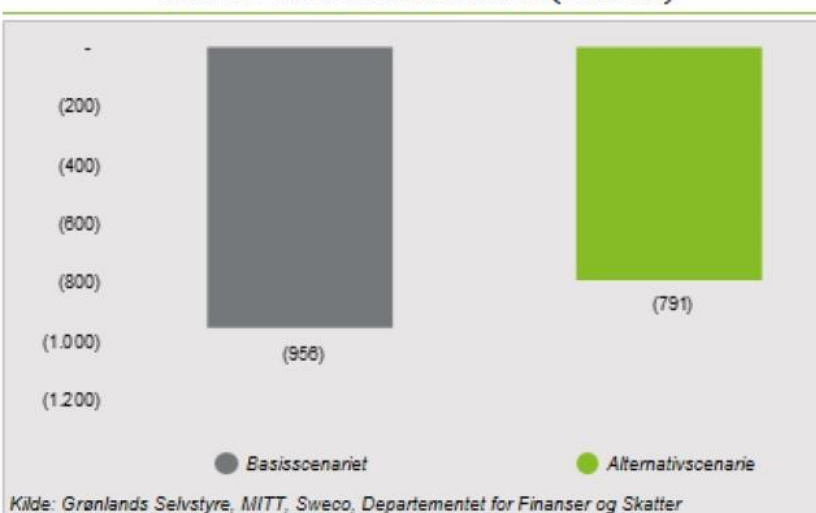
- I figuren øverst til højre tydeliggøres forskellene i investeringer i de forskellige lufthavne. De grønne søjler indikerer størrelsen af investeringerne i lufthavnene som atlantlufthavne, mens de grå søjler viser investeringerne i lufthavnene som regionale lufthavne.
- Figuren nederst til højre viser nutidsværdien af de forskellige scenarier.
 - Nutidsværdien af Basisscenariet er 956 mio.kr.
 - Nutidsværdien af Alternativscenariet er 791 mio.kr.

Antagelser om investeringer i lufthavnene (mio.kr.)



- Over den 25-årige periode er Alternativscenariet ca. 165 mio.kr. billigere end Basisscenariet med de anvendte forudsætninger.
- Dette svarer til en årlig besparelse på ca. 8 mio. kr. i den 25-årige periode.

Nutidsværdi af scenarierne (mio.kr.)



Agenda

1. Indledning og baggrund
2. Opsummering
3. Basisscenariet
4. Alternativscenariet
5. Sammenligning af scenarierne

6. Procesforslag ift. det videre arbejde

7. Bilag



Proces ift. til det videre arbejde

Den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering trin 1 udbygges til en mere omfattende samfundsøkonomisk konsekvensvurdering

Opdeling i trin

- Som nævnt opdeles arbejdet med den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering i følgende trin:
 - Trin 1 færdiggøres i november og har fokus på de budgetøkonomiske konsekvenser for landskassen
 - Trin 2 færdiggøres omkring årskiftet og indeholder en omfattende samfundsøkonomisk konsekvensvurdering i overensstemmelse med Vejledningen om samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger.
- Med afsæt i nærværende analyse vil vi frem mod ultimo 2017 udbygge trin 1 med bl.a. følgende:
 - Nærmere analyse af betydningen af indførelsen af atlantafgiften på rejsemønstre og de deraf afledte konsekvenser for de øvrige omkostning- og indtægtsestimater
 - Hvor stort et antal af de rejsende, der betaler atlantafgift, som rejser på vegne af Grønlands Selvstyre.
 - Estimering af øgede indtægter for Grønlands Selvstyre relateret til etablering af ny lufthavnsinfrastruktur
 - Konsekvenser af ny lufthavnsinfrastruktur i relation til servicekontrakter
 - Konsekvenserne for den private sektor ved den nye lufthavnsinfrastruktur
 - Yderligere inkluderes de driftsmæssige besparelser, som selvstyre og kommuner vil kunne opnå på sine billetudgifter, herunder i sundhedsvæsenet, på uddannelsesområdet og i administration og udøvende institutioner. Dvs. at i fase 2 af analysen inkluderes også andre aktører end Grønlands Selvstyre

- Fra trin 1 til trin 2

Agenda

1. Indledning og baggrund
 2. Opsummering
 3. Basisscenariet
 4. Alternativscenariet
 5. Sammenligning af scenarierne
 6. Procesforslag ift. det videre arbejde
-
7. Bilag
-



Anvendte generelle forudsætninger

1. Den budgetøkonomiske analyse foretages over 25 år fra anlæggelsen/udbygningen af lufthavnene Nuuk og Ilulissat.
2. Lufthavnene Nuuk og Ilulissat står færdig til brug i 2022.
3. Kangerlussuaq og Narsarsuaq er i drift i Alternativscenariet som indenrigslufthavne.
4. I Basisscenariet antages det, at passagerudviklingen i – samt til og fra – Grønland stiger med konstant 0,9% om året.
5. I Alternativscenariet antages det, at passagerudviklingen i – samt til og fra – Grønland stiger gennemsnitligt med [redacted] fra år 2022.

Centrale begreber

- Begrebet nutidsværdi betyder, at relevante beløb er medregnet inflation (fra 2017) på 1,5% årligt og tilbagediskonteret med 5,5% (til 2017) 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 2017 (i dag) og benyttes til at sammenligne beløb i dag med beløb, der ligger på forskellige tidspunkter længere ude i fremtiden.



Om Deloitte

Deloitte leverer ydelser indenfor revision, consulting, financial advisory, risikostyring, skat og dertil knyttede ydelser til både offentlige og private kunder i en lang række brancher. Deloitte betjener fire ud af fem virksomheder på listen over verdens største selskaber, Fortune Global 500®, gennem et globalt forbundet netværk af medlemsfirmaer i over 150 lande, der leverer kompetencer og viden i verdensklasse og service af høj kvalitet til at håndtere kundernes mest komplekse forretningsmæssige udfordringer. Vil du vide mere om, hvordan Deloitte omkring 245.000 medarbejdere gør en forskel, der betyder noget, så besøg os på Facebook, LinkedIn eller Twitter.

Deloitte Touche Tohmatsu LIMITED

Deloitte er en betegnelse for en eller flere af Deloitte Touche Tohmatsu LIMITED, der er et britisk selskab med begrænset ansvar ("DTTL"), dets netværk af medlemsfirmaer og dens tilknyttede virksomheder. DTTL og alle dets medlemsfirmaer udgør separate og uafhængige juridiske enheder. DTTL (der også betegnes "Deloitte Global") leverer ikke selv ydelser til kunderne. Vi henviser til www.deloitte.com/about for en udførlig beskrivelse af DTTL og dets medlemsfirmaer.