



**Opdatering af samfundsøkonomisk
konsekvensvurdering med fokus på Nuuk
og Ilulissat Lufthavne**

Marts 2022

Indholdsfortegnelse

1	Indledning og baggrund	3
2	Opsummering og konklusion	8
3	Betydning af aftalen om det danske engagement i KAIR International	10
4	Forudsætninger	13
5	Samfundsøkonomisk analyse af ændrede forudsætninger	21
6	Følsomhedsanalyse	24
7	Budgetøkonomisk analyse	27

1 Indledning og baggrund

Denne analyse er en samfundsøkonomisk konsekvensvurdering med fokus på etablering af de to nye atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat i regi af KAIR International.

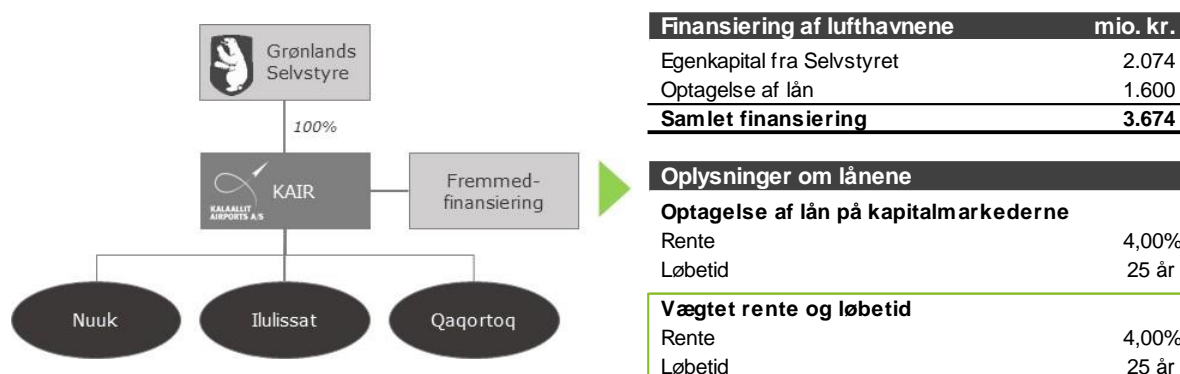
I 2018 blev den såkaldte Lufthavnsplanke endeligt vedtaget. Følgende lufthavne var omfattet af Lufthavnsplanken:

- Nuuk med en banelængde på 2.200 meter
- Ilulissat med en banelængde på 2.200 meter
- Qaqortoq med en banelængde på 1.500 meter

KAIR blev etableret med det formål at eje, etablere, finansiere og drive de tre lufthavne på baggrund af et kapitalindskud fra Naalakkersuisut på ca. 2,1 mia. kr.

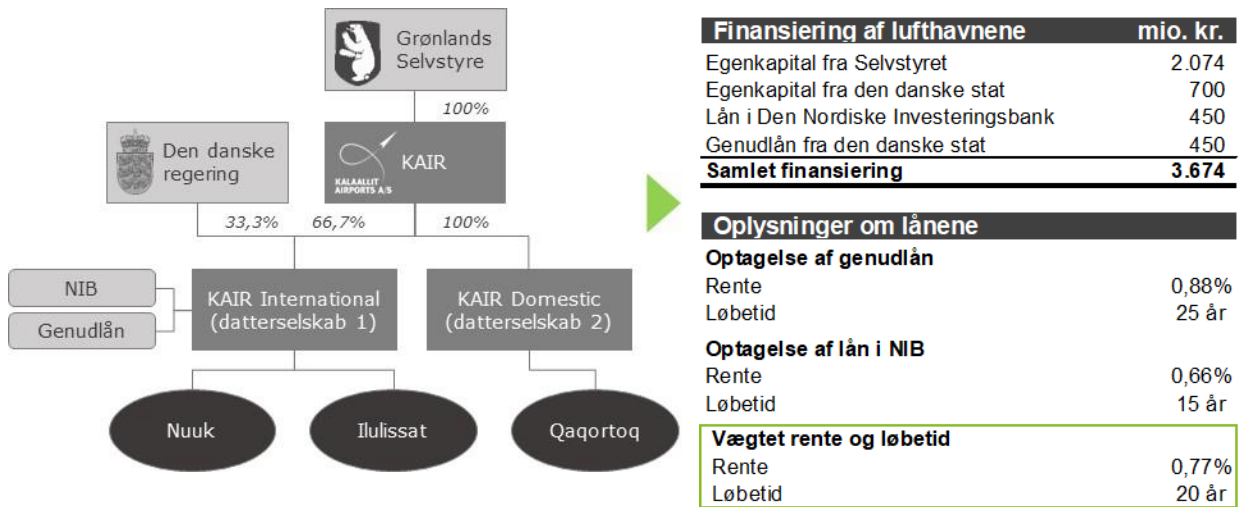
Lufthavnsplanken fra 2018 blev bl.a. vedtaget på baggrund af den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering og forretnings- og finansieringsplanen for Kalaallit Airports A/S (KAIR). Ejerskab- og finansieringsstruktur for KAIR **før** aftalen med den danske regering kan illustreres således:

Figur 1: Ejerskabs- og finansieringsstruktur **før** aftalen med den danske regering



I efteråret 2018 indgik Naalakkersuisut en aftale med den daværende danske regering om medfinansiering og medejerskab af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat i regi af datterselskabet KAIR International. Med denne aftale blev en række af de antagelser, som lå til grund for den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering samt KAIRs forretnings- og finansieringsplan, grundlæggende ændret. Disse ændringer er bl.a. beskrevet i det såkaldte tillægsnotat vedrørende det danske engagement i KAIR. Ejerskab- og finansieringsstrukturen **efter** aftalen med den danske regering kan illustreres således:

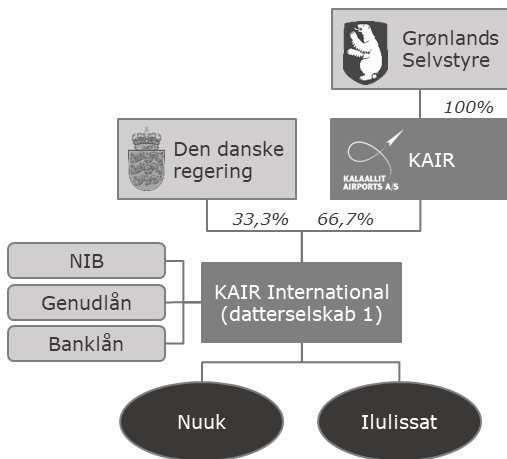
Figur 2: Ejerskabs- og finansierungsstruktur **efter** aftalen med den danske regering



Af de ca. 2,1 mia.kr., som Selvstyret skyder ind i KAIR, forudsættes det, at ca. 1,4 mia.kr. er indskudt i KAIR International, det vil sige til de nye Atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat. Det fremgår ligeledes af figur 2, at 700 mio.kr. af den oprindelige fremmedfinansiering blev konverteret til egenkapital i form af kapitalindskud fra den danske stat.

I 2021 blev estimerterne for de samlede omkostninger til de to Atlantlufthavne øget med ca. 900 mio.kr. Det drejer sig om en kombination af forhøjede anlægsomkostninger på ca. 750 mio.kr. og øgede drifts- og finansierungsomkostninger på ca. 150 mio.kr. De øgede omkostninger finansieres ved optagelse af lån. Heraf finansieres 600 mio.kr. via genudlån fra den danske stat, og de resterende 300 mio.kr. finansieres på det kommercielle finansielle marked. Dette beskriver vi nærmere i kapitel 3 i denne rapport. De nye forhold i relation til KAIR International kan illustreres således:

Figur 3: Ejerskabs- og finansierungsstruktur for KAIR International **efter** aftalen med den danske regering



Finansiering af lufthavnene	mio. kr.
Egenkapital fra Selvstyret ¹	1.400
Egenkapital fra den danske stat	700
Lån i Den Nordiske Investeringsbank	450
Genudlån fra den danske stat	450
Genudlån fra den danske stat	600
Kommercielt lån	300
Samlet finansiering	3.900

Oplysninger om lånene	
Optagelse af lån i NIB, 450 mio. kr.	
Rente	0,66%
Løbetid	15 år
Optagelse af genudlån, 450 mio. kr.	
Rente	0,88%
Løbetid	25 år
Optagelse af genudlån, 600 mio. kr.	
Rente	2,45%
Løbetid	25 år
Det kommercielle lån, 300 mio. kr.	
Rente	4,00%
Løbetid	20 år
Vægtet rente og løbetid	
Rente	1,87%
Løbetid	22 år

Som det fremgår af tabellen i figur 3, er det samlede fremmedfinansieringsbehov nu 1.800 mio.kr, hvoraf 1.050 mio.kr. af lånene er via genudlån fra den danske stat¹, mens den resterende del finansieres på de kommercielle lånemarkeder.

Opsummerende har følgende faktuelle forhold ændret sig siden vedtagelsen af Lufthavns pakken:

- Organiserings-, ejerskabs- og finansieringsstrukturen for de tre lufthavne er en anden i dag sammenholdt med 2018.
- Basisscenariet fra analysen fra 2018, hvor Kangerlussuaq fortsætter som civil Atlantlufthavn og de nye Atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat ikke etableres, eksisterer ikke mere grundet vedtagelsen af Lufthavns pakken.
- Antagelserne er opdateret på en række områder, herunder kan der anvendes realiserede licitationsresultater og mere præcise estimater for anlægsomkostningerne, finansieringsomkostninger samt indtægter og omkostninger.

Tilsammen betyder disse forhold, at det ikke er muligt at læse på tværs af analyserne fra 2018 og denne analyse, forstået på den måde, at analyserne ikke er direkte sammenlignelige. Den væsentligste årsag er, at projektet ved vedtagelse af Lufthavns pakken var et Selvstyrejet projekt for alle tre lufthavne, mens projektet for Nuuk og Ilulissat i dag gennemføres med Danmark som medejer af KAIR International og ved en ændret lånefinansiering, mens projektet for Qaqortoq ejes og finansieres af Selvstyret alene.

Fundamentet for analysen tager udgangspunkt i følgende delanalyser:

- Den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering, Trin 2, april 2018

¹ Den samlede rente på det nye genudlån er øget betydeligt siden KAIR optog det første genudlån på 450 mio.kr. Det skyldes primært to ting, dels er renten på et højere niveau i dag end på daværende tidspunkt, og derudover har den danske stat tillagt en risikopræmie på 1,3% for at påtage sig den ultimative risiko for lånet på vegne af KAIR.

- Tillægsnotat vedrørende det danske engagement, efteråret 2018
- Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering af ny lufthavn i Qaqortoq, juni 2021
- Forretnings- og finansieringsplan for KAIR International opdateret i 2021

Det vil sige, at nærværende analyse baserer sig på en række analyser og overvejelser, som er udarbejdet med afsæt i en tværfaglig arbejdsgruppes arbejde over flere år, herunder en tværfaglig tryktestning af antagelserne.

Rapporten indledes med en opsummering af resultaterne af analysen. Herefter beskrives betydningen af det danske engagement i KAIR International efterfulgt af en gennemgang af de forudsætninger, som ligger til grund for analysen. Derefter præsenteres resultaterne for hvert trin ud fra en samfundsøkonomisk betragtning med afsæt i alternativscenarie 1 fra den samfundsøkonomiske analyse fra 2018, da det var dét scenarie, som det blev besluttet at gå videre med i 2018. Den samfundsøkonomiske analyse efterfølges af en budgetøkonomisk analyse, der har fokus på konsekvenserne fra et landskassesperspektiv.

1.1.1 Bemærkninger til analysen

Når der investeres i en lufthavn, er det en investering uden de store muligheder for fortrydelse (den er irreversibel). Når pengene tages op af landskassen til at finansiere lufthavnen, er det et stort likviditetsudlæg, hvor gevinsten for samfundet kommer over en årrække, og hvor der ikke er garanti for gevinstens størrelse, og hvor det kræver et større stykke arbejde at realisere gevinsterne.

Analysen forholder sig ikke til, hvordan det samfundsøkonomiske afkast vil være, hvis de penge, der anvendes på lufthavne, anvendes på andre områder såsom uddannelse eller lignende. Grønlands Økonomiske Råd (GØR) har tidligere kritiseret, at dette perspektiv ikke er medtaget i analysen. Perspektivet er fortsat ikke inkluderet i analysen, hvilket skyldes, at opgaven konkret omhandler opdatering af analyserne fra 2018 og ikke en mere grundlæggende overvejelse om investering i infrastruktur versus investeringer på andre områder.

I forbindelse med analysen i 2018 blev det antaget, at Mittarfeqarfiit (MIT) ville effektivisere driften. En effektivisering i størrelsesordenen 8-10 mio.kr. årligt blev indregnet i 2018-analysen. I denne analyse er der ikke indregnet en effektivisering hos MIT. Det skyldes, at der er planer om at omdanne MIT fra en nettostyret virksomhed til et aktieselskab og indskyde MIT i KAIR Holding. Det betyder, at det kan være svært at forudsige et optimeringspotentiale og behov.

I analysen har vi beregnet tilskudsbehovet til MIT som følge af, at Ilulissat, Nuuk og Kangerlussuaq udgår af MITs portefølje som overskudsgivende lufthavne. Dette tilskud har vi skønnet størrelsen på ved at indregne overskuddet i Kangerlussuaq, Ilulissat og Nuuk i 2019.

Det bemærkes, at der i dag finder krydssubsidiering sted mellem de indtjenende lufthavne og de underskudsgivende lufthavne i regi af MIT. Da Atlantlufthavnene fremadrettet drives i KAIR International, erstattes krydssubsidieringen af en servicekontrakt mellem Naalakkersuisut og MIT. Tilskudsbehovet i analysen afspejler det samlede driftsoverskud i tre eksisterende lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq i regi af MIT, der forventes at bortfalde i forbindelse med åbningen af de nye atlantlufthavne i regi af KAIR International, og som dermed ikke længere kan benyttes til at dække underskudsgivende lufthavne i regi af MIT. Det er derfor vigtigt at understrege, at tilskudsbehovet beregnet i denne samfundsøkonomiske analyse ikke må sidestilles med størrelsen på servicekontrakten med MIT, når de nye atlantlufthavne er taget i brug. Det er også vigtigt at være opmærksom på, at størrelsen på servicekontrakten, når de nye atlantlufthavne er taget i brug, afhænger af i hvilken skalering Kangerlussuaq skal drives videre, herunder omfanget af bygdedrift i regi af MIT. Det kan ikke udelukkes, at servicekontrakten får en størrelse, der betyder, at den budgetøkonomiske analyse bliver negativ. Denne situation kan håndteres på flere måder.

Lufthavnen i Nuuk er blevet forsinket et år. Denne forsinkelse har ikke den store betydning for den samfundsøkonomiske analyse, da den gennemføres på et 30-års sigte. Det er dog vigtigt at

være opmærksom på, at forsinkelsen kan være en udfordring for fx hoteller, som har foretaget investeringer med afsæt i, at lufthavnen i Nuuk skulle stå færdig i 2023.

Analysen baserer sig på nettoresultater hos MIT og KAIR. Det vil sige den bundlinje, der er tilbage, når der er taget højde for alle indtægter og omkostninger, herunder anlægsomkostninger, driftsomkostninger, finansieringsomkostninger mv. Det betyder, at fx driften af lufthavnene er indregnet i analysen, selvom de ikke indgår som særskilt omkostningspost.

Analysen medregner ikke en række dynamiske effekter, som åbningen af de to lufthavne i Nuuk og Ilulissat forventes at medføre, da disse er svære at kvantificere. Dette omfatter bl.a. dynamiske effekter fra turisme, der forventes at have en positiv effekt. Det skal tilføjes, at der ifølge Rambøll Aviation også kan være betydelige positive dynamiske effekter i form af de fremtidige direkte flyvninger til Nuuk og Ilulissat for fragt og post. Det antages, at den overvejende del af flyfragten på Atlantrafikken skal til de to byer. De direkte flyvninger vil muliggøre sparet omladning i Kangerlussuaq, reducerede fragtrater og den sparede feederflyvning mellem Kangerlussuaq og Nuuk/Ilulissat. Hertil kommer, at flyfragten kan komme hurtigere frem til modtageren.

Der vil desuden blive mulighed for et mere effektivt sydgående fragt- og logistiksystem, bl.a. med henblik på en øget fiskeeksport både som belly cargo og på sigt med dedikerede fragtfly.

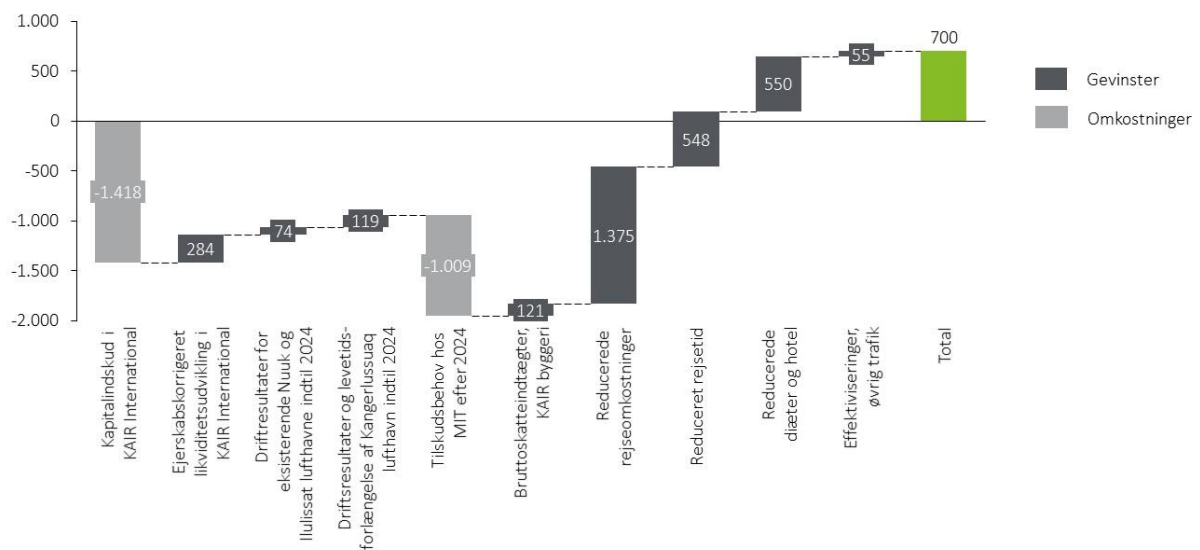
Fortolkningen af analysens resultater bør tage dette med i betragtning.

2 Opsummering og konklusion

Analysen viser, at der fortsat er et solidt samfundsøkonomisk afkast ved at investere i 2.200 meter baner i Nuuk og Ilulissat.

Nutidsværdien målt over 30 år for lufthavnene i Nuuk og Ilulissat viser samlet set et positivt samfundsøkonomisk resultat i størrelsesordenen 700 mio.kr. Fordelingen mellem gevinster og omkostninger målt i nutidsværdi over 30 år fremgår af Figur 4.

Figur 4: Nutidsværdien målt over en 30-årig periode for Nuuk og Ilulissat lufthavne (i mio. kr.)



Selvom anlægs- og driftsomkostninger er øget med 900 mio.kr., er det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning fortsat en god ide at gennemføre projekterne i KAIR International-regi. Dette skyldes hovedsageligt, at KAIR International via det danske engagement har fået mulighed for at optage lån til betydeligt lavere renter, end det var forventningen i 2018.

Hertil kommer, at der ikke er behov for yderligere likviditet fra landskassen til at finansiere de øgede anlægsomkostninger. Det vil sige, at landets egenkapitalindsud i KAIR International fortsat er ca. 1,4 mia. kr.

På den anden side medfører de øgede omkostninger en øget risiko, simpelthen fordi det er et større projekt krone- og øremæssigt. Investeringen er en irreversibel investering, hvor de indregnede gevinster først potentielt vil materialisere sig om nogle år, og det kræver en indsats at høste gevinsterne.

Hertil kommer, at det yderligere låneoptag potentielt kan fortrænge låneoptag til andre projekter i samfundet.

Teknisk set har landskassen ikke fået øget sin risiko med de fulde 900 mio.kr. Det skyldes, at genudlånet på de 600 mio.kr. optages som et genudlån i Nationalbanken. (konsekvenserne af aftalen med den danske stat uddyber vi i kapitel 3).

Grønlands Selvstyre er via medejerskabet til KAIR International ultimativ risikotager sammen med den danske stat på det kommercielle lån til KAIR International på 300 mio. kr.

Omvendt er det også sandsynligt, at gevinsterne er undervurderet i denne analyse, da de dynamiske effekter ikke er indregnet.

I forhold til overvejelserne om bevæggrundene for de to lufthavne i KAIR International-regi er det i øvrigt vigtigt at være opmærksom på, at bevæggrundene for etablering af de to lufthavne er meget forskellige:

- Den væsentligste bevæggrund for etablering af den internationale lufthavn i Nuuk har været at forbinde landets hovedstad med resten af verden, øge tilgængeligheden samt at høste gevinster fra effektiviseringer i det eksisterende trafiksystem. Det vil også sige, at effektiviseringerne som følge af etableringen af lufthavnen i Nuuk forventes at blive til virkelighed i den nærmeste fremtid.
- Den væsentligste bevæggrund for den internationale lufthavn i Ilulissat har været at understøtte turismeerhvervet, så langt flere turister har mulighed for at komme til landet. I de samfundsøkonomiske analyser er der ikke indregnet dynamiske effekter i form af en vækst i turismeerhvervet ud over vækst i antallet af flyrejsende. Det vil sige, at en analyse af driftsøkonomien i Ilulissat, hvor der ses bort fra de dynamiske effekter, vil tegne et meget snævert/indskrænket billede af potentialet i forhold til Ilulissat.

Kort og godt er bevæggrunden for Nuuk at høste effektiviseringer i det eksisterende trafiksystem, mens bevæggrunden for Ilulissat er at understøtte et fremtidigt væksterhverv.

Den budgetøkonomiske analyse viser et akkumuleret positivt resultat for landskassen over et 15-årigt perspektiv dog med stor variation i resultaterne i de enkelte år. Det er i den forbindelse vigtigt at være opmærksom på den korte tidsperiode for den budgetøkonomiske analyse. Hvis tidsperioden for den budgetøkonomiske analyse forlænges, vil det medføre et større positivt resultat.

3 Betydning af aftalen om det danske engagement i KAIR International

Aftalen mellem Selvstyret og staten indgået i 2018 medfører:

- at Selvstyret fortsat bidrager med 1.400 mio. kr. til at etablere lufthavnene i Nuuk og Ilulissat i regi af KAIRs datterselskab, KAIR International
- at KAIRs finansieringsomkostninger ifølge KAIR reduceres som følge af det økonomiske bidrag fra staten i form af kapitalbidrag på 700 mio.kr. samt lån og garantier i forhold til lån
- at Selvstyrets fremadrettede forpligtelser bliver reduceret, hvilket øger det finanspolitiske råderum på sigt, da staten tiltræder andele af de fremadrettede forpligtelser
- at staten erhvervede 33,3% af ejerskabet i KAIR Internationals anlæg og drift af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat.

Vi er blevet oplyst om, at aftalen er indgået som en kommerciel aftale mellem to interessenter, som uafhængige ligeværdige partnere. Aftalen medfører desuden:

- at brugerbetalingen kan nedsættes og/eller medfører større overskud hos KAIR
- at KAIR bliver mere robust, da KAIRs datterselskab til anlæg og drift af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat nu har to ejere til at varetage selskabets interesser i forbindelse med tvister og to ejere til at indskyde kapital i selskabet, hvis der opstår behov herfor. På den anden side medfører delt ejerskab også, at der kan opstå uenigheder mellem ejerne, hvilket kan være en udfordring i forhold til KAIRs strategiske udvikling på sigt
- at Selvstyret ikke længere er den ultimative risikotager i forhold til etablering af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat, men at Selvstyret deler risikoen med Danmark (i hvilket omfang risikoen deles afhænger af de konkrete formuleringer i ejeraftalen)
- at Selvstyret fortsat er eneejer af Qaqortoq lufthavn og den ultimative risikotager i forhold til etablering og drift af lufthavnen i Qaqortoq
- at forventede gevinster i Nuuk og Ilulissat, og i sidste ende for samfundet, forventeligt skal deles med Danmark i overensstemmelse med ejeraftalen
- at Selvstyret ikke har samme grad af selvbestemmelse set i forhold til den situation, hvor KAIR udelukkende har én ejer
- at KAIR International har mulighed for at låne 600 mio.kr. til gunstige vilkår sammenlignet med et lån på de internationale kapitalmarkeder i form af et helt eller delvis genudlån i Nationalbanken

3.1.1 Den økonomiske betydning af aftalen med Danmark fra KAIR Internationals perspektiv

Fejl! Henvisningskilde ikke fundet. illustrerer udviklingen i finansieringen af anlægsinvesteringerne fra:

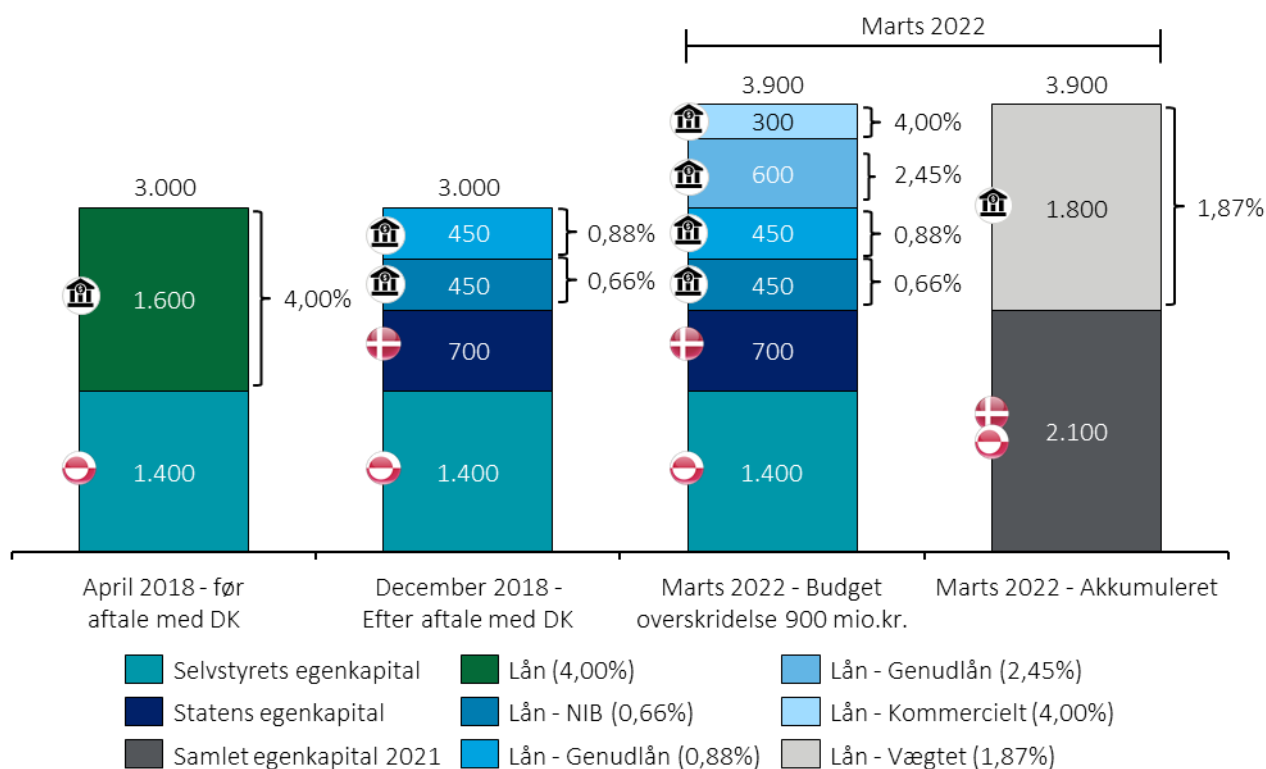
1. udarbejdelsen af den samfundsøkonomiske konsekvensanalyse i april 2018
2. til tillægget, hvor Danmark blev medejer af KAIR International i december 2018, og så til
3. nu, hvor de to internationale lufthavnes samlede omkostninger øges med ca. 900 mio. kr. Dette er illustreret i figuren med både fordelingen mellem de underliggende lån og egenkapital fra hhv. Selvstyret og staten samt den samlede fordeling mellem finansiering fra lån og egenkapital.

Som det fremgår af figuren blev 700 mio. kr. af den oprindelige fremmedfinansiering konverteret til egenkapital i form af kapitalindskud fra den danske stat. Med andre ord blev den rentebærende

gæld reduceret fra 1.600 mio. kr. til 900 mio.kr., hvor 450 mio. kr. finansieres ved genudlån i Nationalbanken og de resterende 450 mio. kr. finansieres hos NIB i efteråret 2018.

De øgede anlægs- og driftsomkostninger på 900 mio.kr. finansieres i form af to lån, henholdsvis et lån via genudlån fra Nationalbanken på 600 mio. kr., og et kommercielt lån, fx i form af et realkreditlån, på de resterende 300 mio.kr. Med andre ord medfører de øgede omkostninger ikke, at Selvstyret skal skyde mere kapital ind i KAIR International på den korte bane. Det betyder alt andet lige, fremmedfinansiering stiger til 1.800 mio. kr. i den seneste opdatering af KAIR's forretnings- og finansieringsplan (dette er illustreret i marts 2022-søjlen).

Figur 5: Finansiering af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat



Kasserne med grønlandsk flag udtrykker egenkapital fra Selvstyret. Kasserne med dansk flag udtrykker egenkapital fra staten. Huse udtrykker lånefinansiering.

Den rentebærende gæld er forøget med 200 mio. kr. fra april 2018 til den seneste opdatering i februar 2022. Ud fra en alt-andet-lige betragtning bør det forværre de samlede pengestrømme, men, som det ses af tabel 1 nedenfor, er det ikke tilfældet, da KAIR har fået mere favorable rentevilkår end udgangspunktet i april 2018 efter den danske regerings indtræden i KAIR International.

Årsagen til de mere favorable vilkår skyldes, at regeringen stiller lån og garantier til rådighed for de to internationale lufthavne. Som det fremgår af tabel 1, er de samlede ydelsesbetalinger for lånenes løbetid for februar 2022 ca. 1.270 mio. kr. højere end december 2018, men ca. 305 mio. kr. lavere end april 2018 på trods af en hovedstol, som er ca. 200 mio. kr. højere. Det mere favorable vilkår betyder, at den vægtede rente for februar 2022 er 1,87%, mens renten var estimeret til 4,00% i den samfundsøkonomiske konsekvensanalyse fra april 2018.

Det forudsættes, at det nye genudlån på 600 mio. kr. får en løbetid på 25 år, hvilket er identisk med det oprindelige genudlån på 450 mio. kr., mens at det kommercielle lån vil få en løbetid på 20 år. Det betyder, at den vægtede løbetid for lånepakken i marts 2022 er knap 22 år.

Hvis den vægtede rente for marts 2022 opjusteres til de oprindelige 4,00% og har en løbetid på 25 år, vil den samlede ydelsesbetaling være ca. 2.880 mio. kr.

For at opsummere er den samlede fremmedfinansiering således øget med ca. 200 mio. kr. fra april 2018 til februar 2022. Tages der samtidig højde for de bedre rentevilkår, bliver de samlede ændringer begrænsede, når der fokuseres udelukkende på KAIR International.

Tabel 1: Samlede ydelsesbetalinger på selskabsniveau for KAIR International²

Samlede ydelsesbetaling	Enhed	April 2018	December 2018	Marts 2022
Hovedstol	mio.kr.	1.600	900	1.800
Terminer (vægtet)	år	25	20	22
Rente (vægtet)	%	4,00%	0,77%	1,87%
Årlig ydelse	mio.kr.	102	67	134
Samlede ydelsebetalinger	mio.kr.	2.560	986	2.256
<i>Heraf er renter</i>	<i>mio.kr.</i>	<i>960</i>	<i>86</i>	<i>456</i>

Den seneste opdatering af KAIR Internationals forretnings- og finansieringsplan (september 2021), tog udgangspunkt i, de øgede omkostninger på 900 mio. kr. blev fuldt finansieret via genudlån fra Nationalbanken. Ændringen til en kombination af genudlån og et kommercielt lån betyder, at KAIR Internationals driftsresultat påvirkes negativt med knap 250 mio. kr. frem til 2049. Det betyder alt andet lige, at det positive driftsoverskud, som KAIR International forventes at generere reduceres – i særdeleshed fra 2025-2029 – og det betyder ligeledes, at evnen til at drage nytte af KAIR Internationals driftsoverskud reduceres.

Der er to overordnede mulige benyttelser af KAIR Internationals forventede driftsoverskud:

1. enten at geninvestere overskuddet i lufthavnene og KAIR international til gavn for passagererne samt for at sikre den vækst, KAIR's forretnings- og finansieringsplan forudsætter (fx ved reducerede billetpriser, forbedrede faciliteter og gode forhold for hyppigere afgang), eller
2. ved at udlodde hele eller dele af overskuddet til ejerne (67% til Selvstyret og 33% til staten)

I og med, at de øgede omkostninger fuldt fremmedfinansieres via lån, er der ikke behov for yderligere likviditet fra Landskassen til at finansiere de øgede anlægsomkostninger.

² Vægtet rente, som dækker over den nominelle rente, garantiprovision og håndteringshonorar, samt afdragsprofiler for de enkelte lån er med input fra KAIR.

4 Forudsætninger

Dette afsnit giver et overblik over de forudsætninger, der ligger til grund for den samfundsøkonomiske analyse. Dette gøres for at sikre et fyldestgørende beslutningsgrundlag.

4.1.1 Ibrugtagning af Nuuk og Ilulissat lufthavne

De to nye Atlantlufthavne forventes at åbne i efteråret 2024. I den samfundsøkonomiske analyse er der regnet med en 30-årig tidshorizont begyndende i 2021 til og med 2050, idet det sidste lån hos KAIR International er afdraget i 2049. Det er antaget, at byggeperioden forløber i fire år fra modellens første år i 2021 til og med 2024. Herefter overgår Atlantrafikken fra Kangerlussuaq til lufthavnene i Nuuk og Ilulissat pr. 1. januar 2025. Dermed indregnes de forventede gevinster ved åbningen af de to nye lufthavne i 26 år i alt.

4.1.2 Fordeling af gevinster og omkostninger mellem Nuuk og Ilulissat lufthavne

I analysen estimeres de forventede gevinster og omkostninger for lufthavnene i Nuuk og Ilulissat samlet. Herudover opgøres det samfundsøkonomiske resultat opdelt på de to lufthavne, så det kan aflæses, hvor stor en del af de beregnede gevinster og omkostninger der forventes at komme fra henholdsvis lufthavnen i Nuuk og lufthavnen i Ilulissat.

For enkelte gevinster og omkostninger kan beløbene allokere direkte til den enkelte lufthavn. For størstedelen af posterne, er der dog anvendt en fordelingsnøgle, da beløbene ikke kan splittes op. Vi skal derfor understrege, at fordelingen af de enkelte poster til henholdsvis Nuuk og Ilulissat for dele af beregningerne ikke er eksakte tal, men er baseret på en estimeret fordeling. Der er i analysen anvendt tre forskellige fordelingsnøgler mellem Nuuk og Ilulissat alt afhængig af typen af gevinst eller omkostning:

- Gevinster i form af reducerede rejseomkostninger, reduceret rejsetid og reducerede udgifter til diæter og hotel er baseret på Rambølls trafikprognose, hvor det er estimeret, at 66% af Atlantpassagererne fra Kangerlussuaq fremover vil flyve via Nuuk og 33% vil flyve via Ilulissat.
- Gevinster og omkostninger i forbindelse med effektiviseringer i den øvrige trafik, drift af lufthavnen i Kangerlussuaq fra 2021-2024, tabt indtægt hos MIT efter 2024 samt likvidudviklingen i KAIR er fordelt på baggrund af en fordelingsnøgle baseret på de oprindelige anlægsomkostninger for hver lufthavn i Trin 2-analysen fra 2018. Dette udgør ca. 54% for lufthavnen i Nuuk og ca. 46% for lufthavnen i Ilulissat.
- Endelig er kapitalindskuddet fra Selvstyret i KAIR International baseret på det oprindelige kapitalindskud i KAIR anvendt i Trin 2-analysen fra 2018. Da en del af dette indskud er allokert til lufthavnen i Qaqortoq, er kapitalindskuddet allokert ud fra den oprindelige fordeling af indskuddet, heraf ca. 35,8% til Nuuk og 33,5% til Ilulissat.

Vi uddyber anvendelsen af fordelingsnøglerne i de følgende afsnit.

4.1.3 Passagertrafik, reducerede rejseomkostninger og reduceret rejsetid

For at kunne opgøre de forventede gevinster i form af reducerede rejseomkostninger og reduceret rejsetid er det nødvendigt dels at se på, hvor mange passagerer der forventes at flyve til og fra Nuuk og Ilulissat årligt, dels hvor mange af disse passagerer der har slutdestination i Nuuk eller Ilulissat og dermed sparer en feederflyvning ved ikke at lande i lufthavnen i Kangerlussuaq, og endeligt hvor mange af disse passagerer der er samfundsrelaterede og dermed medregnes i analysen.

De anvendte forudsætninger for den forventede Atlantrafik er baseret på trafikprognosen udarbejdet af Rambøll. Til grund for prognosen forudsættes det, at de to nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat tages i brug primo 2025 og at atlantrafik til Kangerlussuaq bortfalder.

Herudover er det forudsat i prognosen, at 66% af passagerne, der i dag begynder rejsen i Kangerlussuaq, vil begynde rejsen i Nuuk efter 2024. 33% forudsættes fremover at flyve via Ilulissat. Begge lufthavne vil også fungere som hubs for videreflyvning til andre destinationer i landet.

Prognosen er baseret på faktiske tal fra MIT i perioden 2016-2019 og er fremskrevet med en årlig vækstrate på 2%. I de første tre år efter lufthavnens åbning (2025-2027) er der, udover de 2%, anvendt en årlig passagervækst på 5% under forventningen om, at der vil være en kortvarig overnormal stigning som følge af de reducerede rejseomkostninger og reduceret rejsetid. Året 2020 er holdt coronaneutralt. Det vil sige, der ikke er anvendt de faktiske tal fra 2020, men at trafikallene fra 2019 er fremskrevet med 2%. Bemærk, at det er en forudsætning for væksten i passagertrafikken, at der løbende investeres i at opnå denne vækst (fx i form af reducerede billetpriser, forbedrede faciliteter, hyppigere afgang og lignende).

Type 1- og Type 2-passagerer

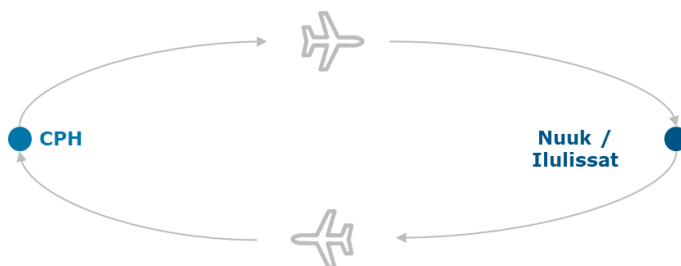
For at opgøre værdien af de reducerede rejseomkostninger og den reducerede rejsetid, er der behov for at opdele Atlantrafikken, der overflyttes fra lufthavnen i Kangerlussuaq til Nuuk eller Ilulissat, i to typer af passager:

- Type 1 – passagerer med slutdestination i Nuuk eller Ilulissat
- Type 2 – passagerer, der ikke har en slutdestination i Nuuk og Ilulissat, men som opnår en rejsetidsbesparelse.

Rambøll vurderede i forbindelse med Trin-2 analysen i 2018, at ca. 68% af passagerne ud af den samlede Atlantrafik har slutdestination i Nuuk eller Ilulissat og dermed sparer en feederbillet ved ikke længere at skulle mellemlande i Kangerlussuaq.

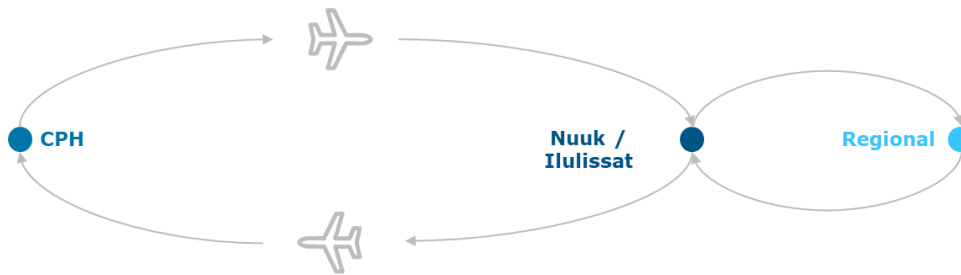
Ud fra samme fordelingsnøgle har vi inddelt Type 1-passagerer, der kan opnå reducerede rejseomkostninger og reduceret rejsetid i denne analyse. I 2025 forventes der at være ca. 199.000 afgående og påstigende Atlantpassager i lufthavnene i Nuuk og Ilulissat. Heraf forventes ca. 135.000 at have start- eller slutdestination i en af disse to lufthavne.

Figur 6: Type 1-passagerer har slutdestination i Nuuk eller Ilulissat (68%)



De resterende 32% af Atlantrafikken udgøres af Type 2-passagerer. Disse forventes ikke at opnå reducerede rejseomkostninger, men kan opnå en reduceret rejsetid gennem effektiviseringer af trafiksystemet og eventuelt kortere afstande til slutdestinationer end i dag.

Figur 7: Type 2-passagerer har slutdestination i øvrige byer og bygder (32%)



Samfundsrelateret og ikke-samfundsrelateret trafik

Når der i analysen identificeres muligheder for reducerede rejseomkostninger, reduceret rejsetid samt reducerede udgifter til hotel og diæter, er det kun den del af den samlede Atlantrafiks passagerer, der er samfundsrelaterede, der medregnes i analysen. Der er derfor behov for at opdele Atlantrafikken i samfundsrelaterede og ikke-samfundsrelaterede passagerer.

Dette skyldes, at analysen fokuserer på de samfundsøkonomiske konsekvenser, og dermed er det også kun mulige gevinster for de samfundsrelaterede passagerer, der indgår i analysen. De ikke-samfundsrelaterede passagerer omfatter fx turister og forretningsfolk uden direkte relation til landet.

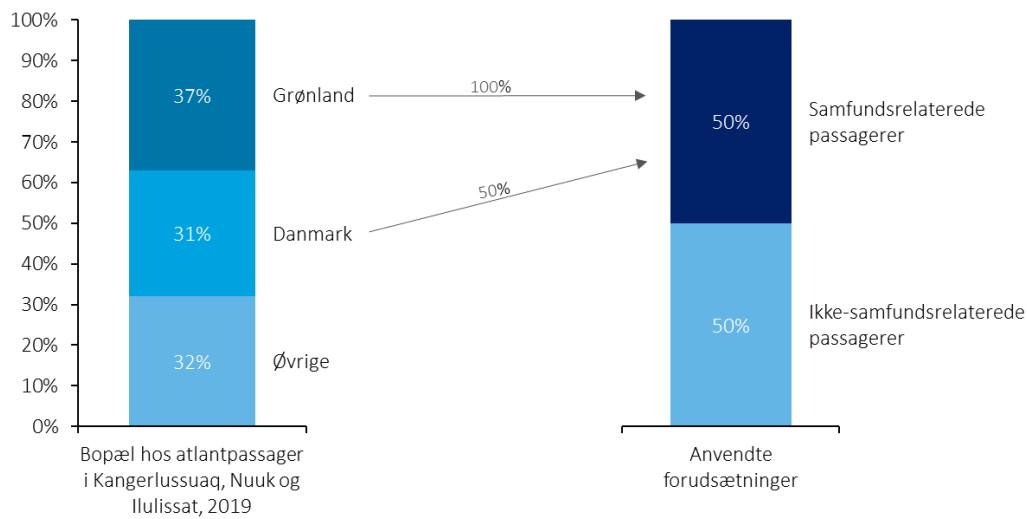
De samfundsrelaterede passagerer er de passager, der relaterer sig til den grønlandske befolkning, samt de passagerer, der direkte eller indirekte er betalt af Selvstyret eller kommunerne

For Atlantrafikken skønnes halvdelen af passagerne at være samfundsrelaterede, og den anden halvdel at være ikke-samfundsrelaterede. Dette skøn er baseret på følgende:

- Ifølge en opgørelse fra Grønlands Statistik for 2019 udgjorde andelen af rejsende med bopæl i Grønland i gennemsnit ca. 37%. Da der ikke foreligger data for, hvor stor en del af trafikken der er samfundsrelateret, er det skønnet i analysen, at alle passagerer med bopæl i Grønland er samfundsrelaterede.
- Ligeledes er det skønnet, at halvdelen af passagererne med bopæl i Danmark (31%) er samfundsrelaterede. Dette inkluderer alle Atlantrejser, der indirekte eller direkte er betalt af Selvstyret, kommuner, private selskaber og eventuelt privatpersoner på vegne af passagerer, der ikke er hjemmeboende i Danmark.
- Tilsammen skønnes det som et gennemsnit at 50%³ af den samlede atlantrafik er samfundsrelateret, mens de resterende 50% er ikke-samfundsrelaterede. Dette fremgår af Figur 8.

³ Det er efter drøftelse forudsat, at der dermed også er en årlig passagervækst for samfundsrelaterede passagerer. Den fremtidige sammensætning af samfundsrelaterede og ikke-samfundsrelaterede passagerer kendes ikke, men afspejles ved at forventede gevinster, der ligger langt ude i fremtiden har en lavere værdi i det samfundsøkonomiske resultat idet pengestrømmene tilbagediskonteres. Dermed vægtes gevinster og omkostninger, der ligger langt ude i fremtiden, med en lavere værdi end de, der ligger i en nær fremtid.

Figur 8: Anvendte forudsætninger for samfundsrelateret atlanttrafik



Kilde: Grønlands Statistik

Som nævnt indgår ikke-samfundsrelaterede passagerer, fx turister, ikke i analysen af mulige gevinster. Dog kan mængden af ikke-samfundsrelaterede passagerer medføre såkaldte dynamiske effekter, som kan have stor økonomisk betydning. Det har i analysen ikke været muligt at kvantificere værdien af de dynamiske effekter, men det er overvejende sandsynligt, at turisme vil have en positiv effekt på økonomien. Fortolkning af analysens resultater bør derfor tage dette perspektiv med i betragtning.

Reducerede rejseomkostninger for Type 1-passagerer

Prisen på en billet til Kangerlussuaq og Nuuk eller Ilulissat afhænger af sæson, bookingtidspunkt, rejsetidspunkt på ugen, valg af billettype samt om billetten købes i kombination med en Atlantflyvning. Derfor kan prisen på en envejsbillet også svinge. I Trin 2-analysen fra 2018 blev der anvendt en vægtet gennemsnitlig envejsbilletpris for feederflyvningen for Atlantpassagerer på 1.000 kr. estimeret af Rambøll. Til brug i denne analyse er estimeret fremskrevet med inflation til 1.053 kr. i 2021-priser.

For de ca. 135.000 passagerer, der forventes at rejse til og fra Nuuk og Ilulissat i 2025, er der estimeret reducerede rejseomkostninger på ca. 142 mio. kr. i 2021-priser. Af disse er halvdelen, det vil sige ca. 71 mio. kr., samfundsrelaterede og medregnes i analysen.

Reduceret rejsetid for Type 1-passagerer

Ud over de forventede rejseomkostninger vil den nye lufthavnsstruktur medføre en række tidsmæssige gevinster i form af reduceret rejsetid. Ifølge Rambølls estimater bruger de Atlantrejsende, der skal til eller fra Nuuk eller Ilulissat, i gennemsnit to timer til transit i Kangerlussuaq og en times ekstra flyvetid. Ved at flyve direkte til Nuuk eller Ilulissat kan rejsetiden i gennemsnit dermed reduceres med cirka tre timer.

Rambøll har i rapporten Turisme – Udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsstruktur fra 2015 estimeret værdien af en times reduceret rejsetid, der fremskrevet med inflation til 2021-priser udgør ca. 140 kr. Bemærk, at der ikke er tale om "penge i lommen" for de rejsende, men en teoretisk pengemæssig kvantificering af de rejsendes tidsforbrug efter alment kendte og gængse metoder.

Med udgangspunkt i ovenstående tal kan værdien af den reducerede rejsetid ved at flyve direkte til en af de to lufthavne frem for via Kangerlussuaq estimeres til 61 mio. kr. i 2025. Heraf er 50% af værdien indregnet i analysen, da den tilfalder de samfundsrelaterede passagerer.

Effektiviseringer i den øvrige trafik for Type 2-passagerer

For de øvrige passagerer, der ikke har slutdestination i enten Nuuk eller Ilulissat, forventes der også at være reducerede rejseomkostninger. Den konkrete reduktion kendes dog ikke, da den afhænger af den regionale slutdestination. I Trin-2 analysen fra 2018 blev der anvendt et estimat fra Rambøll om, at der kunne spares 3,2 kr. pr. km. som følge af kortere distancer. Estimatet er udarbejdet på baggrund af beregninger af flyafstanden mellem Kangerlussuaq og de regionale destinationer på den ene side og Nuuk, Ilulissat og de regionale destinationer på den anden side. Fremregnet med inflation svarer dette til ca. 8 mio. kr. årligt i 2025, hvor det antages, at halvdelen af de reducerede rejseomkostninger er samfundsrelaterede.

Foruden de reducerede rejseomkostninger kan der være tidsbesparelser ved flyvninger fra Nuuk og Ilulissat til andre destinationer. Denne tidsmæssige besparelse er grundet usikkerhed dog ikke estimeret.

4.1.4 Reducerede omkostninger til diæter og hotelophold

Foruden de forventede reduktioner i rejseomkostninger og rejsetid som følge af åbningen af de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat forventes visse passagerer også at kunne undgå overnatninger og således reducere udgifter til hotel og diæter. 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 passagerne 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, hvis de fx flyver med et morgenfly fra Danmark til Grønland. Herved kan udgifter til hotel og diæter reduceres.

I sidste ende afhænger omfanget af, hvorvidt udgifterne kan reduceres, af operatørens fartplan og frekvensen i den nye flytrafikstruktur, som ikke kendes. Derfor kan der ikke laves præcise estimater for størrelsen på reduktionen, men i forbindelse med Trin-2 analysen fra 2018 udarbejdede Rambøll grove estimater. Her blev det skønsmæssigt estimeret, at ca. 20% af Type 1- passagererne vil kunne spare et døgn hotel og diæter à ca. 2.000 kr. enten i Danmark eller i Grønland. Fremskrevet med inflationen svarer dette til 2.107 kr. i 2021-priser og samlet til ca. 30 mio. kr. i 2025 for de samfundsrelaterede rejsende.

4.1.5 Kapitalindskud i KAIR International og bruttoindtægter fra byggeri

En del af det oprindelige kapitalindskud i KAIR på ca. 2 mia. kr. er allokeret til lufthavnen i Qaqortoq, der skal etableres i KAIR Domestic-regi. Derfor er kun en del af kapitalindskuddet indregnet i denne analyse baseret på den oprindelige fordeling fra Trin 2-analysen i 2018. Denne fordeling forudsætter, at ca. 35,8% af det oprindelige indskud er allokeret til anlæg af lufthavnen i Nuuk og ca. 33,5% til lufthavnen i Ilulissat. Det vil sige, at det forudsættes i analysen, at der fra Selvstyret indskydes ca. 1.438 mio. kr. samlet set i KAIR International til etableringen af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat.

Da den samfundsøkonomiske analyse er afgrænset til at medregne gevinster og omkostninger relateret til samfundet, indgår kapitalindskuddet fra den danske stat i KAIR International ikke i analysen, på samme måde som likviditetsudviklingen i KAIR International er justeret for statens ejerandel.

4.1.6 Bruttoskatteindtægter fra byggeri

I forbindelse med byggeriet af de to lufthavne, forventes der at være behov for udenlandsk arbejdskraft til anlægsarbejderne. Den udenlandske arbejdskraft forventes dermed også at betale bruttoskat til samfundet.

I 2021 er de forventede realiserede bruttoskatteindtægter fra byggeriet på ca. 22 mio. kr. Til brug i nærværende analyse, er der taget udgangspunkt i disse bruttoskatteindtægter. Da de 22 mio. kr. primært relaterer sig til lufthavnen i Nuuk, er der forudsat i analysen, at bruttoskatteindtægterne i 2022 og 2023 vil stige til ca. 44 mio. kr. i forbindelse med at byggeriet

af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat tager fart. I år 2024, der er forudsat at være det sidste byggeår, er der regnet med 22 mio. kr. under en antagelse om, at intensiteten af byggeriet igen vil falde, i takt med at byggeriet færdiggøres.

4.1.7 Likviditetsudvikling i KAIR International

Likviditetsudviklingen i KAIR International er baseret på KAIR Internationals opdaterede forretnings- og finansieringsplan fra september 2021 i det scenarie, hvor Nuuk og Ilulissat lufthavne åbner ultimo 2024. Da Selvstyret i dag ejer 2/3 af KAIR International, og staten ejer 1/3, er der justeret for statens ejerandel i analysen, så kun 2/3 af likviditetsudviklingen indregnes i den samfundsøkonomiske analyse.

I likviditetsudviklingen er reinvesteringer indregnet. Det vides ikke, hvorvidt likviditeten løbende udloddes til ejerne eller reinvesteres i selskabet. I analysen er likviditetsudviklingen indregnet ved at se forskellen i likviditeten fra år til år. Likviditetsudviklingen er indregnet fra lufthavnene forventes at være færdige i 2025, og i de år, hvor der er budgetteret et positivt driftsresultat (EBT), hvilket er fra 2026 og frem.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der grundet afdragsstrukturen i KAIR Internationals opdaterede forretnings- og finansieringsplan, sker et fald i likviditeten fra 2033-2034 og igen i 2043-2044. Den forventede udvikling i likviditeten "sparer" op til disse fald i likviditeten, hvorfor likviditetsudviklingen ikke nødvendigvis repræsenterer udlodningsmuligheder. Med andre ord afspejler likviditetsudviklingen i KAIR International, hvorvidt der over tid forventes at blive genereret likviditet i selskabet. Det har ikke været muligt i analysen at vurdere, hvor stor en del af denne likviditet, der fx årligt vil kunne udloddes til ejerne hen over årene, da dette beror på en forhandling mellem ejerne.

4.1.8 Driftsresultater for nuværende Nuuk og Ilulissat lufthavne samt Kangerlussuaq til og med 2024

I dag drives de to eksisterende lufthavne i Nuuk og Ilulissat i regi af MIT. Det samme er tilfældet for Kangerlussuaq lufthavn. MIT har estimeret de årlige driftsresultater for lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq i perioden 2021-2024, som er medregnet i analysen.

Lufthavnsarbejdet med de nye lufthavne er blevet forsinket i forhold til den oprindeligt planlagte åbning, hvilket samtidig medfører, at Kangerlussuaq vil skulle kunne varetage Atlanttrafikken i en længere periode end først antaget. For at kunne levetidsforlænge baneanlægget i Kangerlussuaq til ultimo 2024, er der estimeret nødvendige reinvesteringer til dette. De budgetterede driftsresultater og levetidsforlængende investeringer for lufthavnen i Kangerlussuaq fremgår af Tabel 2 på side 19. Da den samfundsøkonomiske analyse omfatter KAIR International, indgår driftsresultaterne for Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq i analysen. Med andre ord er Kangerlussuaq en nødvendig del af analysen, fordi der er sammenhæng mellem KAIR Internationals virke og Kangerlussuaqs rolle, fremtid og potentiale.

4.1.9 Tilskudsbehov hos MIT efter 2024

Åbningen af Nuuk og Ilulissat lufthavne ultimo 2024 fører samtidig til en nedlukning af de eksisterende Nuuk og Ilulissat lufthavne samt Kangerlussuaq som primær civil atlantlufthavn. Dermed vil der med de nye lufthavne i regi af KAIR International opstå et tilskudsbehov hos MIT ved at en del af de overskudsgivende lufthavne udgår af MITs portefølje. For at estimere tilskudsbehovet, er der anvendt MITs nettodriftsresultater for lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq. Her var overskuddet for Nuuk ca. 18 mio. kr., for Ilulissat ca. 8 mio. kr. og for Kangerlussuaq ca. 45 mio. kr. Samlet set giver dette et årligt tilskudsbehov på ca. ca. 71 mio. kr. ved at de tre overskudsgivende lufthavne udgår af MITs opgaveportefølje. Vi har i analysen fremskrevet tilskudsbehovet med inflationsraten således, at der i 2025 forventes at være et behov på ca. 76 mio. kr. Tilskudsbehovet er indregnet i alle år i perioden efter de to nye atlantlufthavne åbner, det vil sige fra 2025 og frem.

I denne forbindelse er det vigtigt at understrege, at reinvesteringsbehovet hos MITs øvrige aktiver ikke er medtaget i analysen.

4.1.10 Samlede forudsætninger

Et samlet overblik over de anvendte forudsætninger, der ligger til grund for analysen, fremgår af nedenstående Tabel 2, Tabel 3 og Tabel 4.

Likviditetsudviklingen i KAIR International er baseret på KAIR Internationals opdaterede forretnings- og finansieringsplan. Fordelingsnøglen for likviditetsudviklingen mellem Nuuk og Ilulissat fremgår af Tabel 2.

Tabel 2: Overblik over samlede forudsætninger

	Nuuk lufthavn	Ilulissat lufthavn	Kilde
Overordnede forudsætninger			
Startperiode for beregning (Arstal)	2021		
Tidshorisont for model (Ar)	30		
Inflation	1,75%		
Real diskonteringsfaktor	4%		
Nominel diskonteringsfaktor	5,82%		
Idriftsættelse af lufthavn	01-01-2025		
Kapitalindskud i KAIR International			
Opindeligt kapitalindskud i KAIR fra Selvstyret (alle tre lufthavne)	2.074 mio. kr.		
Anvendt fordelingsnøgle ml. Nuuk og Ilulissat	35,8%	33,5%	
Likviditetsudvikling i KAIR International			
Anvendt fordelingsnøgle ml. Nuuk og Ilulissat	54%	46%	
Tilskudsbehov hos MIT			
Årligt tilskudsbehov hos MIT efter 2024 (i 2021-priser)	71 mio. kr.		Mittarfeqarfiit
Anvendt fordelingsnøgle ml. Nuuk og Ilulissat	54%	46%	
Reducerede rejseomkostninger (2021-priser)			
Reducerede rejseomkostninger pr. atlantrejse	1.053 kr.		Rambøll
Værdi af 1 times sparet rejsetid	140 kr.		Rambøll
Gennemsnitlig tidsreduktion pr. atlantrejse	3 timer		Rambøll
Reducerede udgifter til diæter og hotel pr. rejse	2.107 kr.		Rambøll
Andel trafik, der kan reducere udgifter til diæter og hotel	20%		Rambøll
Andel samfundsrelateret trafik	50%		Deloitte
Anvendt fordelingsnøgle ml. Nuuk og Ilulissat	66%	33%	Rambøll
Effektiviseringer, øvrig trafik, år 2025			
Effektiviseringer, øvrig trafik (årlig)	8 mio. kr.		Rambøll
Anvendt fordelingsnøgle ml. Nuuk og Ilulissat	54%	46%	

Tabel 3 viser de forventede driftsresultater for lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq i regi af MIT fra 2021 til og med 2024. Herudover fremgår forventede udgifter til levetidsforlængelse af Kangerlussuaq lufthavn som følge af, at åbningen af den nye lufthavn i Nuuk er blevet forsinket med et år.

Tabel 3: Anvendte driftsresultater for eksisterende lufthavne (2021-2024) i mio. kr.

Driftsresultater for eksisterende lufthavne (i mio. kr.)	2021	2022	2023	2024	Kilde
Nuuk lufthavn	8,6	10,6	15,7	16,7	Mittarfeqarfiit
Ilulissat lufthavn	5,3	8,6	7,7	8,3	Mittarfeqarfiit
Kangerlussuaq lufthavn	22,2	35,3	41,7	48,0	Mittarfeqarfiit
Levetidsforlængelse af Kangerlussuaq lufthavn	-4,4	-8,6	-1,2	-1	Mittarfeqarfiit

Tabel 4 viser de forventede bruttoskatteindtægter som følge af udenlandsk arbejdskraft i forbindelse med byggeriet af de to nye atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat.

Tabel 4: Anvendte forudsætninger for bruttoskatteindtægter fra byggeri (2021-2024) i mio. kr.

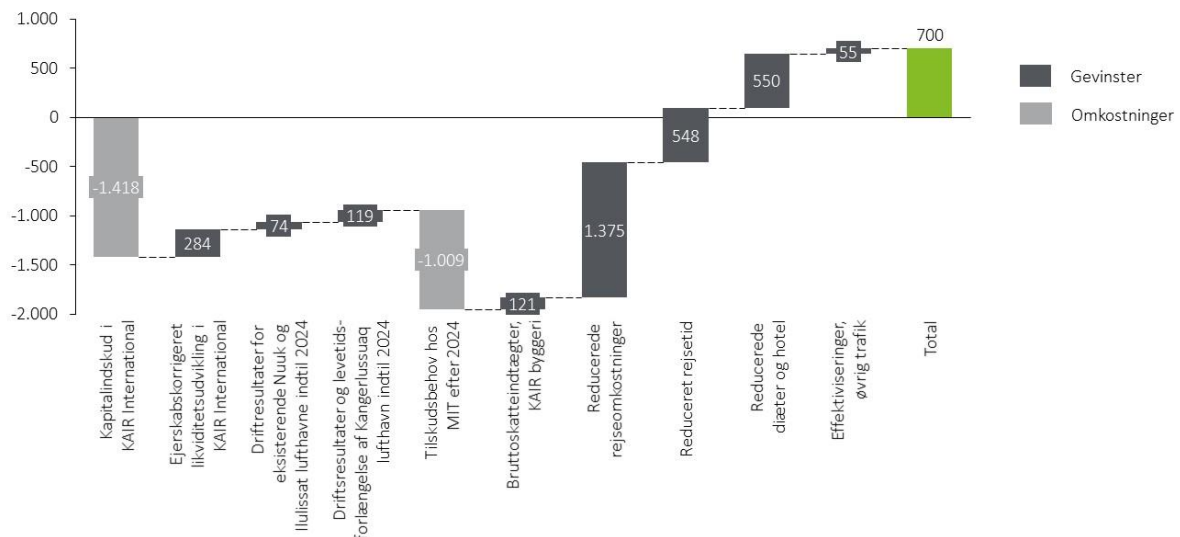
Bruttoskatteindtægter (i mio. kr.)	2021	2022	2023	2024	Kilde
Bruttoskatteindtægter fra lufthavnsbyggeri i Nuuk og Ilulissat	22	44	44	22	Dep. Finanser og Indenrigsanliggender

5 Samfundsøkonomisk analyse af ændrede forudsætninger

I dette afsnit vises indtægter og udgifter i de enkelte trin i analysen. Det er disse indtægter og udgifter, der ligger til grund for konklusionen i notatet, der fremgik af afsnittet "Opsummering og konklusion".

Nutidsværdien målt over en 30-årig periode for Nuuk og Ilulissat lufthavne viser samlet set et positivt samfundsøkonomisk resultat i størrelsesordenen af ca. 700 mio. kr. Fordelingen mellem gevinster og omkostninger målt i nutidsværdi over en 30-årig periode fremgår af Figur 9.

Figur 9: Nutidsværdien målt over en 30-årig periode for Nuuk og Ilulissat lufthavne (i mio. kr.)



Den største omkostningspost for de to lufthavne er kapitalindskuddet i KAIR. Bemærk, at kapitalindskuddet er korrigeret for statens ejerandel, hvilket vil sige, at nutidsværdien afspejler kapitalindskuddet fra Selvstyret, da dette er fokus i den samfundsøkonomiske analyse.

Likviditetsudviklingen i KAIR International er ligeledes korrigeret for den danske ejerandel. Dette betyder, at 66,67% af likviditetsudviklingen indgår i analysen. Over 30 år har likviditetsudviklingen i KAIR International en positiv nutidsværdi på 284 mio. kr.

Da MIT i dag driver lufthavnen i Kangerlussuaq samt lufthavnene i Nuuk og Ilulissat, vil der med åbningen af de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat i KAIR-regi samtidig forventes at opstå et tilskudsbehov hos MIT efter 2024, da en del af de overskudsgivende lufthavne ikke længere indgår i MIT. Dette er estimeret til at have en negativ nutidsværdi på ca. 1 mia. kr. over 30 år.

Åbningen af de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat, forventes som før nævnt at skabe en række gevinster for landets passagerer i form af reducerede rejseomkostninger, reduceret rejsetid og udgifter til hotel og diæter. Dette skyldes effektiviseringer i det eksisterende trafiksystem, samt at en stor del af de passagerer, der i dag lander i Kangerlussuaq, har slutdestination i Nuuk eller Ilulissat. Dermed vil disse passagerer spare tid og en feederflyvning. Gevinsterne ved reducerede

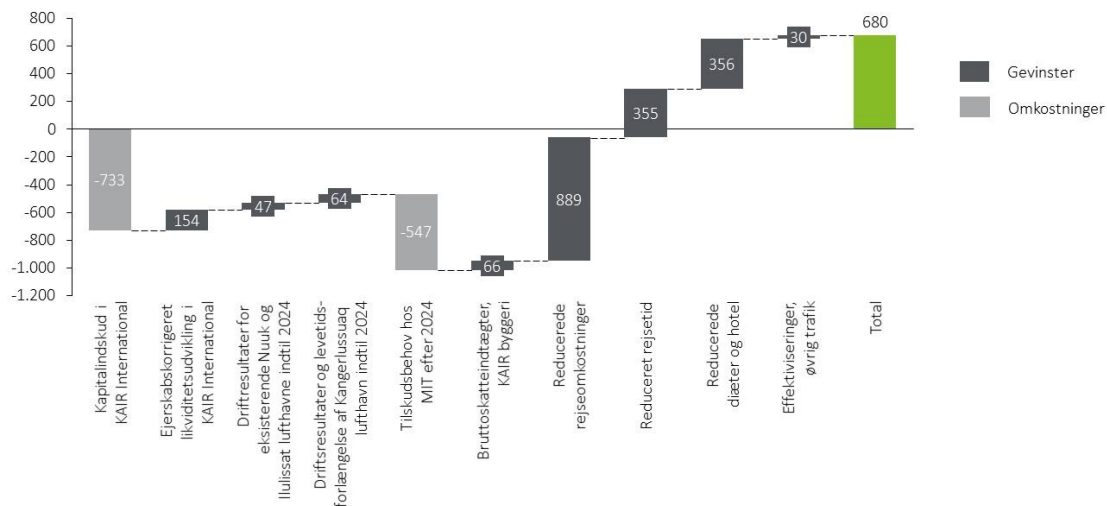
rejseomkostninger som følge af, at passagerne lander i Nuuk eller Ilulissat frem for Kangerlussuaq udgør den største gevinst i analysen.

Kort fortalt viser analysen, at Nuuk og Ilulissat lufthavne er gode investeringer fra en samfundsøkonomisk betragtning – også med den nye tidsplan og de nye forudsætninger ift. anlæg og drift. Dette skyldes bl.a., at muligheden for at KAIR kan optage lån hos staten er med til at låneomkostningerne holdes nede. Hertil kommer, at det er overvejende sandsynligt, at der vil være positive dynamiske effekter som følge af lufthavnens åbning bl.a. i form af dynamiske effekter fra turisme og forbedrede forhold for fragtfly.

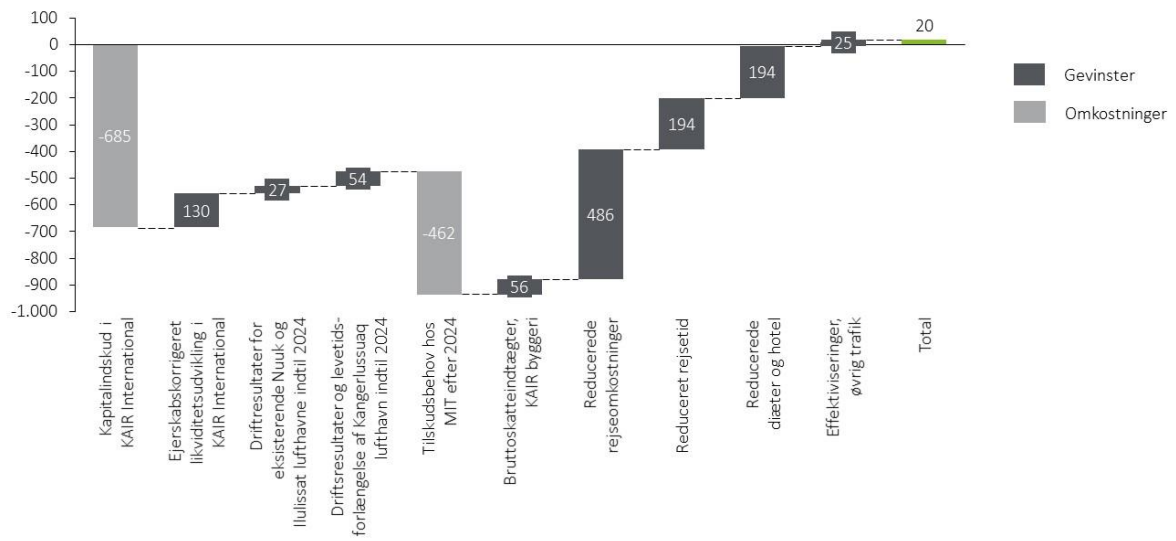
I Figur 10 og Figur 11 fremgår de samfundsøkonomiske resultater opgjort særskilt for Nuuk og Ilulissat lufthavne. Bemærk som beskrevet i afsnit 4.1.2 er fordelingen af gevinster og omkostninger til Nuuk og Ilulissat for de fleste poster er gjort via en fordelingsnøgle, hvorfor der ikke er tale om en eksakt fordeling.

Af figurerne fremgår det, at størstedelen af det positive samfundsøkonomiske resultat stammer fra lufthavnen i Nuuk. Årsagen til dette er som nævnt indledningsvist bl.a. at bevæggrunden for Nuuk lufthavn er at effektivisere det eksisterende trafiksystem, hvorimod Ilulissat lufthavn i højere grad skal understøtte fremtidigt væksterhverv bl.a. gennem turisme. Da de dynamiske effekter, øget turisme kan skabe, som nævnt ikke indgår i den samfundsøkonomiske analyse, da disse er svære at beregne, kan gevinsterne for Ilulissat lufthavn derfor reelt set vise sig at være højere. Derudover skal det understreges, at Nuuk og Ilulissat er forbundne, hvorfor det ikke kan afvises, at der kan være faste udgifter, der vil være dyrere for lufthavnen i Nuuk isoleret set, hvis de ikke samtidig deles med Ilulissat.

Figur 10: Nutidsværdien målt over en 30-årig periode for Nuuk lufthavn (i mio. kr.)



Figur 11: Nutidsværdien målt over en 30-årig periode for Ilulissat lufthavn (i mio. kr.)



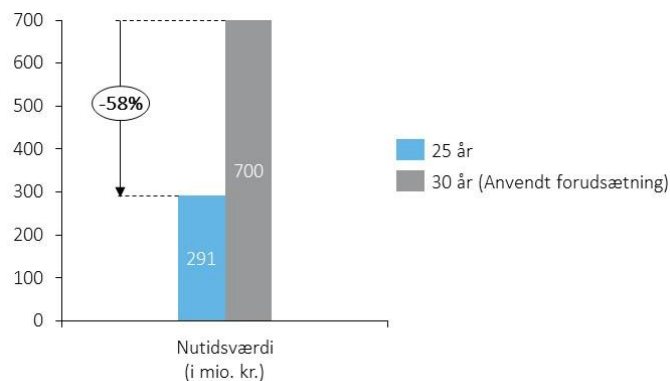
6 Følsomhedsanalyse

Analysens resultater er baseret på en række underliggende forudsætninger. Dette afsnit belyser, hvor følsomme analysens resultater er over for ændringer i nogle af disse underliggende forudsætninger. Dette gøres ved at ændre på en af de underliggende forudsætninger ad gangen og se på, i hvor høj grad, resultatet ændres, når alle øvrige forudsætninger er uændrede.

6.1.1 Ændring i modellens tidshorisont

Analysen anvender en tidshorisont på 30 år, hvor 2021 er det første år. Lufthavnene i Nuuk og Ilulissat forudsættes at åbne i 2025, hvorfra de forventede gevinster ved åbningerne indregnes. Figur 12 viser hvor meget resultaterne ændres, ved at tidshorisonten sænkes til 25 år.

Figur 12: Ændring i nutidsværdien ved ændring af analysens tidshorisont



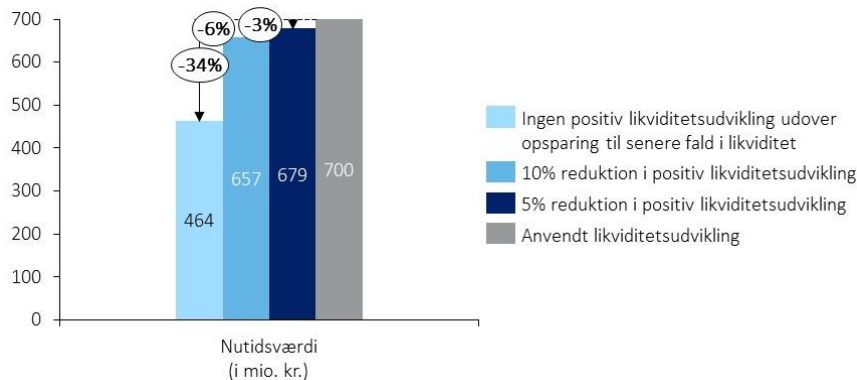
Figuren viser, at resultatet er meget følsomt over for en reducere af tidshorisonten. Reduceres tidshorisonten til 25 år, reduceres nutidsværdien samtidig med 58% til 291 mio. kr. Derudover bliver nutidsværdien for Ilulissat isoleret negativ. Følsomhedsanalysen viser, at de to lufthavne samlet set fortsat er en god investering fra et samfundsøkonomisk perspektiv med en tidshorisont på 25 år. Det er i den forbindelse vigtigt at pointere, at en lufthavn har en forventet teknisk levetid på +30 år.

6.1.2 Likviditetsudvikling i KAIR International

Likviditetsudviklingen i KAIR International er efter idriftsættelsen af lufthavnene positiv de fleste år, på nær fra 2033-2034 og igen i 2043-2044, hvor der sker et fald i likviditeten.

Likviditetsudviklingen forudsætter vækst. Figur 13 viser, hvordan nutidsværdien påvirkes hvis likviditetsudviklingen i de år, hvor denne er positiv, reduceres med hhv. 5% og 10%. Derudover viser figuren, hvordan det samfundsøkonomiske resultat vil være, hvis der ikke er en positiv likviditetsudvikling i KAIR international udover til at "spare op" til de to fald i likviditeten i perioden.

Figur 13: Ændringer i nutidsværdien (i mio. kr.) ved ændringer i likviditetsudviklingen i KAIR International

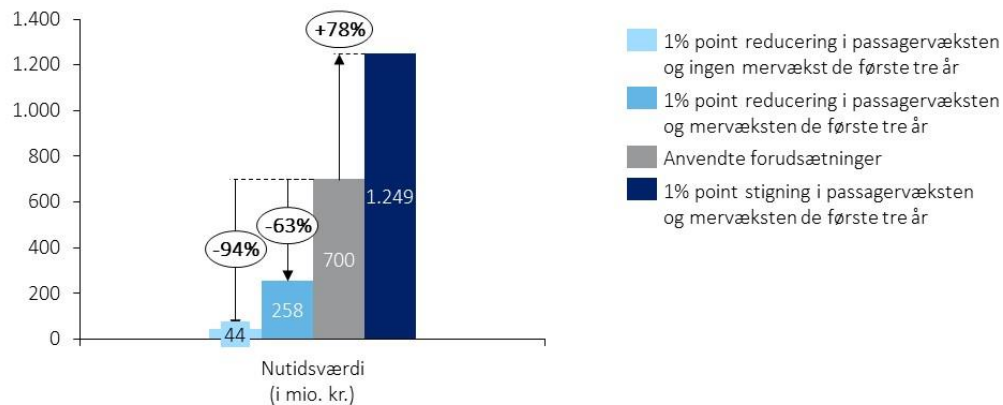


Af figuren fremgår det, at nutidsværdien er følsom over for ændringer i likviditetsudviklingen, men at det ikke giver anledning til ændring af analysens konklusioner. Hvis der ikke er en positiv likviditetsudvikling udover den, der "spares op" til de to fald i likviditeten, reduceres nutidsværdien med 34% til ca. 464 mio. kr.

6.1.3 Passagervækst

I Rambølls passagerprognose, der ligger til grund for analysen, er det forudsat, at der vil være en årlig vækst i passagerantallet på 2%. Udover de 2% er der yderligere forudsat en vækst på 5% årligt i de første tre år, efter lufthavnene åbner. Figur 14 viser, hvor følsomt resultatet er over for en 1%-points ændring i passagervæksten.

Figur 14: Ændring i nutidsværdien (i mio. kr.) ved ændring i forudsætningerne for den årlige passagervækst



Passagerprognosen har betydning for de forventede gevinster, åbningen af de nye lufthavne forventes at kunne medføre. Af figuren fremgår det, at analysens resultater er meget følsomme over for ændringer i passagerprognosen. En 1%-points reduktion i den årlige vækst og ingen mervækst de første tre år efter lufthavnens åbning reducerer nutidsværdien med 94% til 44 mio. kr. En 1%-points reduktion i den årlige vækst samt mervækst reduceres nutidsværdien med 63% til 258 mio. kr.

Analysen dvs. nutidsværdien er meget følsom over for ændringer i passagergrundlaget.

Ligeledes vil en stigning i den anvendte årlige passagervækst og mervækst i de første tre år på 1% point påvirke nutidsværdien væsentligt i en positiv retning. Her stiger nutidsværdien med 78% til 1.249 mio. kr.

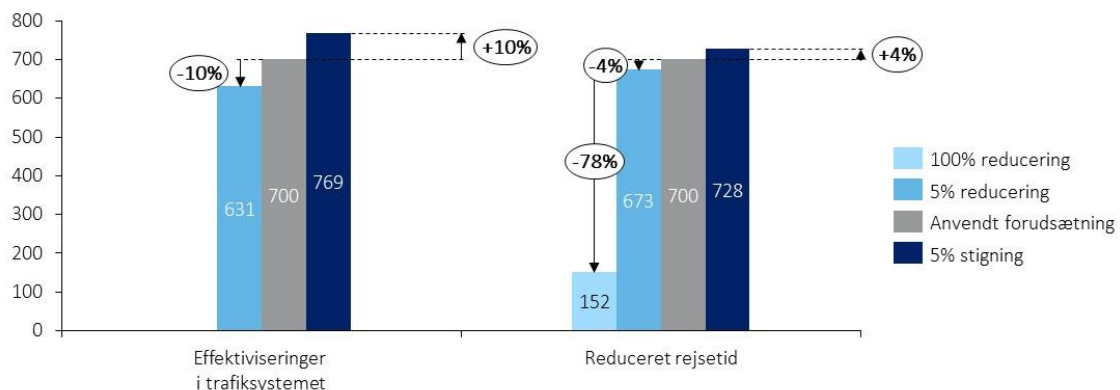
6.1.4 Effektiviseringer i trafiksystemet

En del af de forventede gevinster ved åbningen af de nye lufthavne er, at effektiviseringer i det eksisterende trafiksystem vil medføre reducerede rejseomkostninger. Derudover vil rejsetiden blive reduceret for passagerer med slutdestination i Nuuk eller Ilulissat, da de ikke længere vil skulle feederflyve via Kangerlussuaq.

Det er lagt til grund for analysen, at passagerer med slutdestination i Nuuk eller Ilulissat kan reducere rejseomkostningerne med i gennemsnit 1.053 kr. i 2021-priser pr. atlantrejse. Herudover forventes passagerne at kunne reducere rejsetiden med 3 timer i gennemsnit, hvor der er anvendt en forudsætning om at en times reduceret rejsetid har en værdi af 140 kr. I Figur 15 fremgår, hvordan resultaterne påvirkes, når der ændres i forudsætningerne for hhv. reducerede rejseomkostninger som følge af effektiviseringer i trafiksystemet og værdien af reduceret rejsetid.

Da værdien af den reducerede rejsetid ikke et udtryk for penge, der dermed ikke skal "op af lommen" men i stedet en kvantificering af værdien af sparet tid, har vi også undersøgt, hvad det betyder for den samfundsøkonomiske analyses resultater, at denne besparelse slet ikke indgår i analysen, dvs. at gevinsten herved reduceres med 100%.

Figur 15: Ændring i nutidsværdien (i mio. kr.) ved ændringer i hhv. effektiviseringer i trafiksystemet og værdien af reduceret rejsetid



Følsomhedsanalysen viser, at nutidsværdien særligt er følsom over for ændringer i værdien af effektiviseringer i trafiksystemet relateret til passagerer med slutdestination i Nuuk eller Ilulissat. Sænkes værdien af de reducerede rejseomkostninger som følge af effektiviseringer i trafiksystemet med 5% reduceres nutidsværdien tilsvarende med 10% således at nutidsværdien bliver 631 mio. kr. Øges værdien af de reducerede rejseomkostninger stiger nutidsværdien tilsvarende med 10% til 769 mio. kr.

Mindskes værdien af reduceret rejsetid med 5%, reduceres nutidsværdien af den samfundsøkonomiske med 4% til 673 mio. kr. Hæves værdien af reduceret omvendt med 5%, stiger nutidsværdien tilsvarende med 4% til 728 mio. kr. Indgår reduceret rejsetid slet ikke i analysen, er nutidsværdien reduceret med 78% til 152 mio. kr. Isoleret set bliver nutidsværdien for lufthavnen i Ilulissat negativ.

7 Budgetøkonomisk analyse

Den budgetøkonomiske analyse har fokus på penge ind og ud af landskassen som følge af aktiviteterne i regi af KAIR International. Med et landskassesperspektiv mener vi, at det ikke er en samfundsøkonomisk analyse, hvor vi anvender nutidsværdier mv., men derimod en analyse hvor der er fokus på penge ind og ud ad landskassen. Analysen har til formål at analysere, om der år for år er balance i driftsøkonomien fra landskassens perspektiv i relation til Nuuk og Ilulissat

I den budgetøkonomiske analyse har vi fokus på pengestrømmene affødt af aktiviteten i KAIR International. Det vil sige, at vi, ligesom i den samfundsøkonomiske analyse, har fokus på de to nye atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat.

Den budgetøkonomiske analyse er bygget op omkring følgende tidsperioder:

- Fra ultimo 2021 og frem til ibrugtagning af de to nye lufthavne i 2024
- Fra 2025 og 15 år frem med fokus på samspillet mellem MIT, KAIR International og Landskassen

Det forudsættes i den budgetøkonomiske analyse, at anlægsomkostningerne til de to lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt løbende reinvesteringer dækkes af KAIR International.

7.1.1 Periode fra ultimo 2021 og indtil ibrugtagning

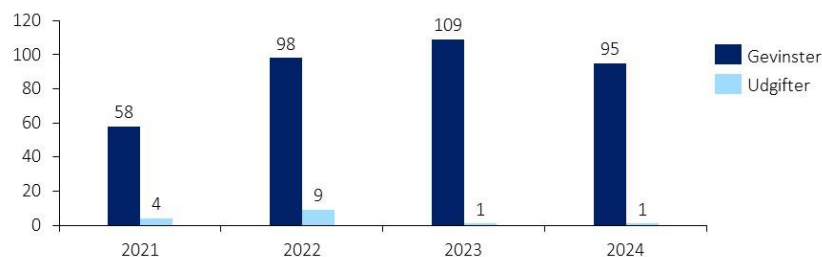
I perioden, hvor de to nye lufthavne bygges, forventes der at være behov for udenlandsk arbejdskraft til at udføre anlægsarbejderne, som dermed vil betale bruttoskat til samfundet. De forventede bruttoskatteindtægter for lufthavnene i Nuuk og Ilulissat er medregnet i analysen.

Vi har herudover anvendt følgende data:

- Estimerede driftsresultater fra MIT vedr. Nuuk og Ilulissat samt Kangerlussuaq
- Udgifter til levetidsforlængelse relateret til et års yderligere drift af Kangerlussuaq

Fordelingen mellem gevinster og udgifter fremgår af Figur 16, samt af Tabel 5.

Figur 16: Forventede gevinster og udgifter, 2021-2024 (i mio. kr.)



Tabel 5: Forventede gevinster og udgifter (i mio. kr.)

	2021	2022	2023	2024
Bruttoskatteindtægter, Nuuk, Ilulissat	22	44	44	22
MIT i perioden: Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq lufthavne*	36	54	65	73
Levetidsforlængelse af Kangerlussuaq	-4	-9	-1	-1
Gevinster i alt	58	98	109	95
Udgifter i alt	-4	-9	-1	-1
Difference	54	90	108	94

*Bemærk at driftsoverskuddet, der generes i lufthavnene Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq i regi af MIT benyttes internt i MIT til at dække underskudsgivende lufthavne.

Tabellen viser gevinster i form af bruttoskatteindtægter og MIT i perioden samt udgifter i form af levetidsforlængelsen af Kangerlussuaq lufthavn. Det skal bemærkes, at tabellen og figuren ikke afspejler de udgifter, landskassen forventes at have i perioden i forbindelse med rejser i det eksisterende trafiksystem. Som det fremgår af afsnittet 7.1.2, forventes der med åbningen af de to nye atlantlufthavne, at der vil kunne høstes en række gevinster fra et landskaseperspektiv på baggrund af effektiviseringer i trafiksystemet i form af reduceret rejsetid, reducerede rejseomkostninger og reduceret udgifter til hotel og diæter.

7.1.2 Periode fra 2025 og 15 år frem

Denne del af analysen viser udviklingen i indtægter og udgifter fra et landskaseperspektiv relateret til Nuuk og Ilulissat efter ibrugtagning af de to nye lufthavne.

Dvs. at fokus er det økonomiske samspil mellem KAIR International, MIT og landskassen i den nye lufttrafikstruktur.

Den budgetøkonomiske analyse analyserer udviklingen fra det tidspunkt, hvor de nye lufthavne tages i drift og 15 år frem. Årsagen til at der ikke anvendes fx et 30-årigt perspektiv er, at der er usikkerhed omkring, hvordan de præcise pengestrømme udvikler sig efter 15 år. Der er i analysen udelukkende fokus på drift. Det korte tidsperspektiv betyder, at den budgetøkonomiske analyse "belastes" meget af tilbagebetaling af lån hos KAIR International. Hvis tidsperioden er længere, vil analysen vise et noget større akkumuleret resultat.

Vi har anvendt data, som er en del af:

- Den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering fra 2018
- Estimeret behov for servicekontrakt fra MIT
- KAIR Internationals opdaterede forretnings- og finansieringsplan fra september 2021
- Opdaterede låneforhold relateret til KAIR International

KAIR International er ejet delvist af staten. Ejeraftalen mellem staten og Selvstyret indeholder generelle bestemmelser, som kan tolkes således, at en evt. udlodning fra KAIR International skal deles mellem Selvstyret og staten jf. ejerskabsforholdet. Det er årsagen til, at den frie likviditet, som akkumuleres hos KAIR International, kun indregnes med 2/3 andel.

I den sammenhæng er det vigtigt at holde sig for øje, at hensigten for ejerne hidtil ikke har været, at KAIR International skal akkumulere kapital til ejerne. Derfor er det muligt, at ejerkredsen lader den akkumulerede kapital i regi af KAIR International blive i trafiksystemet med henblik på at investere yderligere i infrastrukturen.

.

Desuden har vi i analysen ikke indregnet:

- Det negative driftstilskud over hovedkonto 72.26.02 Grønlands Lufthavne, Mitarfeqarfiit (-4,9 mio. kr. pr. år)
- Samt vedligehold over 87.73.22 GLV - landingspladser (10 mio. kr. pr. år)

Disse forudsættes at bortfalde med ibrugtagelsen af de nye lufthavne, idet drift og vedligehold forventes understøttet over servicekontrakter. Samlet set vil disse to modsatte forhold medføre en forbedring for landskassen på 5,1 mio. kr. årligt. Det er ikke indregnet, idet vi i denne analyse har et snævert fokus udelukkende på Nuuk og Ilulissat og ikke ser på den samlede lufthavnsdrift.

Analysen viser, at der i det første år efter ibrugtagningen forventes et likviditetsmæssigt underskud, der vil skulle dækkes. Herefter forventes i de fleste år et overskud, hvilket ses ved den positive difference mellem udgifter og indtægter i nederste figur.

Den positive difference er et resultat af, at der er indregnet gevinster for effektiviseringer i trafiksystemet, der relaterer sig til reducerede omkostninger til hotel og diæter, reducerede rejseomkostninger og reduceret rejsetid. Gevinsterne af disse effektiviseringer er ikke høstet endnu os bekendt. Derfor er det vigtigt, at analysen læses med det faktum i baghovedet, at der ligger et stort stykke arbejde relateret til at høste gevinsterne af de mulige effektiviseringer. Og med andre ord; hvis gevinsterne af disse mulige effektiviseringer ikke høstes, er der en risiko for, at differencen mellem indtægter og udgifter er negativ.

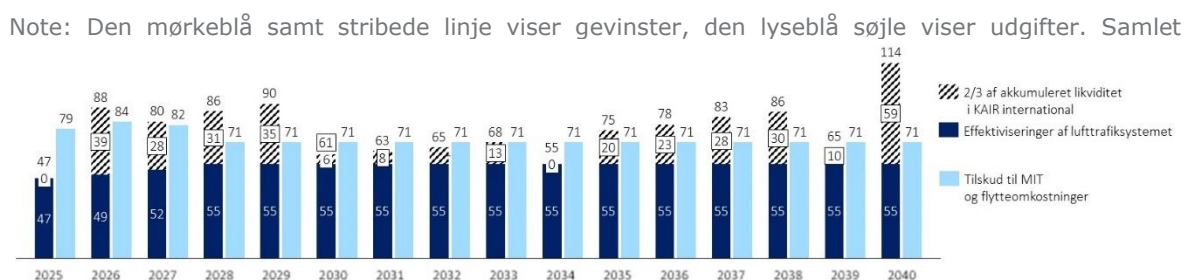
Likviditetsudviklingen i KAIR International er korrigeret for landets ejerandel og er indregnet ved at se forskellen i likviditeten fra år til år. Likviditetsudviklingen er indregnet fra lufthavnene forventes at være færdige, og i de år, hvor der er budgetteret et positivt driftsresultat (EBT), hvilket er fra 2026 og frem. I likviditetsudviklingen er der medregnet løbende reinvesteringer. Grundet afdragsprofilen i KAIR International er der i nogle år et fald i likviditeten, som likviditetsudviklingen løbende "sparer op" til. I de år er likviditetsudviklingen i den budgetøkonomiske analyse derfor sat til nul. Likviditetsudviklingen i KAIR International afspejler, hvorvidt der i det pågældende år forventes at genereres positiv likviditet i selskabet. Om likviditeten reinvesteres eller udloddes – og i så fald i hvilken størrelsesorden afhænger af en række beslutninger.

Der er en række forskellige veje at gå i forhold til at nå målet omkring balance mellem indtægter og udgifter relateret til lufthavnspakken i de enkelte år. Disse forskellige veje inkluderer bl.a.:

- Realisering af effektiviseringer i trafiksystemet i form af konkret udmøntning over Finansloven
- Udbyttepolitik ift. KAIR International
- Brugerbetaling
- Skattestigninger

Nedenfor ses de enkelte gevinster og udgifter fra 2025 og frem.

Figur 17: Forventede gevinster og udgifter (i mio. kr., 2021-priser)



overstiger gevinsterne udgifterne i ca. halvdelen af årene, når den ejerskabskorrigerede likviditetsudviklingen i KAIR International medregnes.

Figur 18 viser forskellen mellem gevinster og udgifter i de enkelte år, hvor likviditetsudviklingen i KAIR International indgår som en del af de medregnede gevinster. Gevinsterne er afspejlet ved den mørkeblå farve samt af den sort og hvidstribede farve i figuren, hvor sidstnævnte er likviditetsudviklingen i KAIR International. Likviditetsudviklingen er afspejlet ved den stribede farve i figuren, da størrelsen afhænger af, hvad der besluttes i forhold til udlodning og reinvestering i selskabet.

Den mørkeblå søjle viser de forventede gevinster i form af reducerede rejseomkostninger, reduceret rejsetid og reducerede udgifter til diæter og hotel som følge af effektiviseringer i trafiksystemet med åbningen af de to nye lufthavne. Disse gevinster er baseret på Trin 2-analysen fra 2018 fremskrevet til 2021-priser. Det er antaget, at de tidsmæssige gevinster gradvist indføres over fire år og dermed ikke har fuld effekt fra det første år. Som nævnt forudsættes det, at der er foretaget de nødvendige indsatser for at kunne høste disse gevinster.

Den lyseblå søjle viser udgifterne år til år. Her indgår flytteomkostninger og tilskudsbehovet til MIT, som følge af at Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq lufthavne ikke længere indgår som en del af MITs portefølje. Der har endnu ikke været politisk tilkendegivelse om, at der er allokeret penge til flytteomkostningerne, men vi har i analysen medtaget disse som en forventelig udgift.

Figur 18 viser differencen gevinsterne og udgifterne, der blev vist i Figur 17. Figuren viser, at der i nogle af årene forventes et negativt resultat og i andre et positivt, men at den akkumulerede difference i 2040 er positiv. Det samlede positive resultat for landskassen er i høj grad drevet af, at flere lån er tilbagebetalt i 2039, hvilket giver et meget positivt resultat i 2040, således det akkumulerede resultat bliver positivt.

Figur 18: Forventet difference mellem gevinster og udgifter (i mio. kr., 2021-priser)



Note: Den årlige difference viser forskellen mellem gevinster og udgifter år for år, mens den akkumulerede difference viser denne forskel akkumuleret over tid.

Tabel 6 og Tabel 7 viser de enkelte poster, der indgår som gevinster og udgifter i Figur 17.

Tabel 6: Forventede gevinster inkl. likviditetsudvikling (i mio. kr., 2021-priser)

Gevinster	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
2/3 Likviditetsudvikling i KAIR International	0	39	28	31	35	6	8	10
Effektiviseringer i trafiksystemet, Nuuk og Ilulissat	47	49	52	55	55	55	55	55
Heraf reducerede rejseomkostninger	28	28	28	28	28	28	28	28
Heraf reduceret rejsetid	9	11	15	18	18	18	18	18
Heraf reducerede udgifter til hotel og diæter	7	7	7	7	7	7	7	7
Heraf øvrig trafik, reducerede omkostninger	2	2	2	2	2	2	2	2
Gevinster i alt	47	88	80	86	90	61	63	65

Gevinster	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
2/3 Likviditetsudvikling i KAIR International	13	0	20	23	28	30	10	59
Effektiviseringer i trafiksystemet, Nuuk og Ilulissat	55	55	55	55	55	55	55	55
Heraf reducerede rejseomkostninger	28	28	28	28	28	28	28	28
Heraf reduceret rejsetid	18	18	18	18	18	18	18	18
Heraf reducerede udgifter til hotel og diæter	7	7	7	7	7	7	7	7
Heraf øvrig trafik, reducerede omkostninger	2	2	2	2	2	2	2	2
Gevinster i alt	68	55	75	78	83	86	65	114

Tabel 7: Forventede udgifter (i mio. kr., 2021-priser)

Udgifter	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Tilskud til MIT ved Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq								
lufthavne udgår af MITs opgaveportefølje	71	71	71	71	71	71	71	71
Flytteomkostninger	8	13	11	0	0	0	0	0
Udgifter i alt	79	84	82	71	71	71	71	71

Udgifter	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Tilskud til MIT ved Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq								
lufthavne udgår af MITs opgaveportefølje	71	71	71	71	71	71	71	71
Flytteomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
Udgifter i alt	71	71	71	71	71	71	71	71



Deloitte is a leading global provider of audit and assurance, consulting, financial advisory, risk advisory, tax and related services. Our global network of member firms and related entities in more than 150 countries and territories (collectively, the "Deloitte organization") serves four out of five Fortune Global 500® companies. Learn how Deloitte's approximately 330,000 people make an impact that matters at www.deloitte.com.

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the "Deloitte organization"). DTTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more.

© 2022 Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab. For more information, contact Deloitte Global