

Mittarfeqarfiit
Driftsøkonomiske
konsekvensbereg-
ninger i forbindelse
med ny lufthavns-
struktur

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	3
2. Sammenfatning	5
2.1. Driftsøkonomiske konsekvenser af scenarier	5
2.2. Investeringsbehov	6
2.3. Regnskabsmæssige konsekvenser af scenarierne	7
2.4. As-is – økonomi fordelt på opgaver	8
2.5. As-is – Økonomi fordelt på lokationer	9
3. Baggrund	11
4. Økonomiske konsekvenser af scenarier	12
4.1. Scenarie 1	13
4.2. Scenarie 2	15
4.3. Scenarie 3	16
4.4. Scenarie 4	17
4.5. Øvrige bemærkninger til delelement (a)	18
4.5.1. FORUDSÆTNINGER	19
4.5.2. EJ INDREGNEDE POSTER	19
4.5.3. ØVRIGE PUNKTER	20
5. (Re-)investeringsbehov	21
5.1.1. Opgradering af KANG	22
5.1.2. Øvrige re-investeringer	23
6. Regnskabsmæssige konsekvenser af scenarierne	24
6.1. Lovgrundlaget	24
6.2. Konsekvenser af nye lufthavne	25
7. As-is – fordelt på opgaver	27
7.1.1. Opsplitning på forretningsområder	27
8. AS-is fordelt på lokationer	29

1. Indledning

Inatsisartut har etableret selskabet Kalaallit Airports A/S med henblik på anlæg af nye eller udvide-
de lufthavne i:

- Qaqortoq
- Nuuk
- Ilulissat

Der er en række beslutninger i tilknytning hertil, som kan påvirke Mittarfeqarfiit driftsøkonomisk.

Mittarfeqarfiit har derfor anmodet Deloitte om:

- a) At gennemføre en analyse af de økonomiske konsekvenser for Mittarfeqarfiit i følgende scenarier:
 - 1) Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq lufthavne udgår helt af Mittarfeqarfiits forretning. Lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq omlægges til primært indenrigslufthavne.
 - 2) Nuuk og Ilulissat lufthavne udgår helt af Mittarfeqarfiits forretning. Der bygges en indenrigslufthavn i Qaqortoq, som drives af Mittarfeqarfiit. Lufthavnene i Kangerlussuaq og i Narsarsuaq omlægges til heliporte.
 - 3) Nuuk og Ilulissat lufthavne udgår helt af Mittarfeqarfiits forretning. Lufthavnen i Qaqortoq bygges først på længere sigt og fortsætter derfor som heliport. Lufthavnen i Kangerlussuaq omlægges til primært indenrigs luftfart, og lufthavnen i Narsarsuaq bevares som i dag.
 - 4) Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq lufthavne udgår helt af Mittarfeqarfiits forretning. Lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq skal fortsat fungere som mulige atlantlufthavne.

Opgaven består derudover af følgende delopgaver:

- b) Opsplitning af Mittarfeqarfiits økonomi i kerneforretningen og de øvrige store områder (hoteller, boliger, forsyning).
- c) Opsplitning af Mittarfeqarfiits økonomi på lokationer, herunder den del af økonomien der er fællesfunktioner for hele Mittarfeqarfiit.

Denne rapport indeholder hovedkonklusionerne fra analysen, idet de bagved liggende beregninger er overdraget særskilt til Mittarfeqarfiits økonomiafdeling, således der i ønsket omfang kan foretages yderligere beregninger.

I afrapporteringen er anvendt følgende forkortelser:

NUUK – Nuuk lufthavn

ILU – Ilulissat Lufthavn

QAQ – Qaqortoq lufthavn og/eller heliport

KANG – Kangerlussuaq lufthavn

NSSQ – Narsarsuaq Lufthavn

QAS – Qasigiannuguit heliport

MIT – Mittarfeqarfiit

KAIR – Kalaallit Airports A/S

Analyserne er foretaget på baggrund af de faktiske indtægter og udgifter opgjort efter udgiftsprincippet, da det er dette princip, der anvendes i den løbende økonomiske styring.

Årsregnskabet udarbejdes efter såvel omkostningsbaserede som udgiftsbaserede principper.

Analyserne er i øvrigt gennemført med afsæt i oplysninger fra MIT, herunder bogføringen for 2016.

Oplysningerne er afstemt til det reviderede årsregnskab for 2016.

Det skal dog for god ordens skyld understreges, at fordelinger af økonomien på aktiviteter og lokationer ikke i sig selv er genstand for revisionens arbejde.

I forbindelse med denne analyse har Deloitte gennemgået MIT's fordelingsregnskaber og vurderet de overordnede principper for fordelingerne.

2. Sammenfatning

2.1. Driftsøkonomiske konsekvenser af scenarier

Deloitte har assisteret MIT med beregningen af konsekvenserne for MIT's driftsøkonomiske situation ved en omlægning af lufthavnsstrukturen.

Beregningerne omfatter dels de direkte konsekvenser som følge af overdragelse af lufthavne og ændring af flytrafik - og dels de indirekte konsekvenser som følge af andre udvalgte forhold – herunder indvirkningen på indtægter fra ETOPS og Forsvaret.

Beregningerne er gennemført under 4 forskellige scenarier, scenarierne er valgt af MIT i dialog med Departement for Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger.

De enkelte beregninger hviler på en række forudsætninger og skøn defineret af MIT. Forudsætningerne er beskrevet under de respektive scenarier.

Indledningsvis bemærkes det, at alle beregninger er foretaget med afsæt i de udgiftsbaserede regnskabsprincipper, der i dag lægges til grund for den løbende økonomistyring i MIT.

Der indgår derfor ikke renter og afskrivning på anlægsinvesteringer, men alene nettoudgifter til anlægsinvesteringer, idet disse delvist er finansieret via anlægsbevillinger fra Selvstyret.

Der er i øvrigt taget afsæt i de realiserede regnskabstal for 2016,

Analyserne viser følgende konsekvenser for økonomien i MIT i ved de 4 opstillede scenarier:

Alle tal i t.kr.	Indtægter	Udgifter	Netto
Resultat as-is	465.007	(460.330)	4.676
Scenarie 1	88.345	(184.010)	(95.665)
Scenarie 2	96.058	(173.738)	(77.679)
Scenarie 3	156.273	(241.635)	(85.362)
Scenarie 4	88.345	(190.645)	(102.300)

Opgørelser baseret på fordelingsnøgler og skøn er altid behæftet med en usikkerhed, hvorfor konsekvenserne i det følgende er indikeret indenfor intervaller.

MITs årsregnskab for 2016 udviste et overskud på 4,7 mio.kr. – opgjort efter udgiftsbaserede principper og efter udgiftsførsel af negativ driftsbevilling på 12,5 mio.kr.

Analyserne af MITs driftsresultat opdelt på lokationer viser, at lufthavnene i Ilulissat, Kangerlussuaq og Nuuk i dag er de største positive bidragsydere til det samlede resultat i MIT.

Som det fremgår vil netto resultatet for MIT derfor blive påvirket kraftigt i negativ retning i de 4 scenarier, hvor disse lufthavne ikke længere indgår i driften.

Scenarie 1 – afhændelse af lufthavnsdriften i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq, og omlægning af Kangerlussuaq og Narsarsuaq til primært indenrigs luftfart – vil medføre et negativt driftsresultat på mellem 90 og 100 mio.kr. opgjort i 2016 priser.

Scenarie 2 – hvor lufthavnene i Ilulissat og Nuuk afhændes, mens driften i Kangerlussuaq og Narsarsuaq omlægges til heliporte. Endvidere bygges en indenrigs lufthavn i Qaqortoq, som drives af MIT. Dette vil medføre en negativ drift på mellem 70 og 80 mio.kr.

Scenarie 3 – afhændelse af lufthavnsdriften i Ilulissat og Nuuk. Qaqortoq fortsætter som heliport, Kangerlussuaq omlægges til primært indenrigs luftfart og Narsarsuaq bevares som i dag – vil medføre et negativt driftsresultat på mellem 80 og 90 mio.kr.

Scenarie 4 – afhændelse af lufthavnsdriften i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq, men hvor Kangerlussuaq og Narsarsuaq fortsat skal fungere som atlantlufthavne – vil medføre et negativt driftsresultat på mellem 100 og 110 mio.kr. opgjort i 2016 priser.

De anførte beløb er alle opgjort inklusive udgift til negativ driftsbevilling på ca. 12,5 mio.kr. og uden hensyntagen til potentiel besparelspotentiale på fællesudgifter i størrelsesordenen 5-15 mio.kr.

2.2. Investeringsbehov

I forbindelse med drøftelserne af scenariernes mulige driftsøkonomiske konsekvenser har investeringsbehovet i MIT – og scenariernes eventuelle indvirkning herpå – tillige været drøftet.

MIT har opgjort det samlede investeringsbehov til driftsmateriel i perioden 2018 til 2038 til ca. 325 mio.kr. ud fra en forudsætning om uændret drift (as-is).

Investeringerne er baseret på MIT's opgjorte behov for re-investeringer, dels som følge af almindelig slitage og dels til opgradering som følge af myndighedskrav til sikkerhedsudstyr.

Investeringsbehovet omfatter således ikke re- eller ny-investeringer i lufthavne, bygninger eller lignende som f.eks. rutinemæssige banerenoveringsbehov.

Nødvendige re-investeringer i KANG som følge af beskadigelse af landingsanlægget (permafrostsætninger), som kræver nye belægninger efter mange års slitage, er således heller ikke omfattet.

INVESTERINGSBEHOV					
<i>(t.kr.)</i>					
	Total				
Lokation	Investeringer - forventede	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4
CNP	(28.100)	(28.100)	(28.100)	(28.100)	(28.100)
ILU	(21.800)	(8.950)	(8.950)	(8.950)	(8.950)
KANG	(49.050)	(35.550)	(21.200)	(35.550)	(46.050)
KUL	(24.600)	(24.600)	(24.600)	(24.600)	(24.600)
MAN	(14.500)	(14.500)	(14.500)	(14.500)	(14.500)
NSSQ	(41.250)	(30.300)	(24.300)	(41.250)	(34.800)
NUUK	(34.900)	(12.650)	(12.650)	(12.650)	(12.650)
PAM	(13.750)	(13.750)	(13.750)	(13.750)	(13.750)
QAR	(18.450)	(18.450)	(18.450)	(18.450)	(18.450)
QAA	(18.350)	(18.350)	(18.350)	(18.350)	(18.350)
SIS	(16.500)	(16.500)	(16.500)	(16.500)	(16.500)
UPER	(17.000)	(17.000)	(17.000)	(17.000)	(17.000)
AAS	(17.300)	(17.300)	(17.300)	(17.300)	(17.300)
Heliporte	(7.650)	(7.650)	(7.650)	(7.650)	(7.650)
	(323.200)	(263.650)	(243.300)	(274.600)	(278.650)
GLV	-	-	-	-	-
TELE	(1.500)	(1.500)	(1.500)	(1.500)	(1.500)
	(324.700)	(265.150)	(244.800)	(276.100)	(280.150)

Ovenstående visning af nødvendige re-investeringer i driftsmateriel er opgjort på baggrund af MIT's vurderinger af behovet.

Re-investeringer er justeret for perioden, som ligger efter 2021, i de scenarier hvor de nye lufthavne vil overgå til KAIR.

Generelt vil behovet for materiel mv. ændre sig i takt med, at aktiviteterne forventes at blive markant mindre end hidtil i KANG og NSSQ.

2.3. Regnskabsmæssige konsekvenser af scenarierne

Som nævnt indledningsvis er alle beregninger udført med afsæt i MITs udgiftsbaseret regnskab, hvor investeringer i anlægsaktiver – med fradrag af anlægsbevillinger fra Selvstyret - resultatføres i anskaffelsesåret.

MIT skal i henhold til regnskabsbekendtgørelsen for nettostyrede virksomheder aflægge et omkostningsbaseret årsregnskab. I dette regnskab indregnes investeringer i anlægsaktiver efter samme principper som i en privat virksomhed. Dette indebærer at anlægsaktiver aktiveres og afskrives over den forventede brugstid, mens anlægsbevillinger fra Selvstyret indtægtsføres direkte på MITs egenkapital.

I MIT's officielle årsregnskab for 2016 indgår lufthavnene ILU, NUUK, KANG, NSSQ og QAQ med ca. 723 mio.kr. under regnskabsposten materielle anlægsaktiver.

Tal i mio. kr.	ILU	KANG	NUUK	NSSQ	QAQ
Landingsbane - underbund	98	290	88	140	6
Landingsbane - slidlag					
Forpladser - underbud			22	60	1
Forpladser - slidlag					
Lufthavnsterminal		18			
I alt	98	308	110	200	7

En overdragelse af lufthavnene ILU og NUUK til KAIR må forventes, at skulle ske til 0 kr., da de nuværende anlæg vil undergå så store forandringer, at de næppe vil have en væsentlig værdi for KAIR.

Det vil i så fald medføre en nedskrivning på disse 2 lufthavne med 208 mio.kr. – en nedskrivning, der vil påvirke MITs omkostningsbaserede regnskabsresultat i overdragelsesåret. Omvendt vil dette reducere MITs afskrivninger de følgende år.

Ydermere vil værdien af lufthavnene i KANG og NSSQ tillige med heliporten i QAQ formentlig skulle nedskrives som følge af den væsentlige nedgang i aktiviteterne på disse lokationer. Så det kunne i værste fald medføre yderligere nedskrivninger op mod 500 mio.kr.

Det skal for god ordens skyld understreges, at dette pt. ikke er fuldt afklaret.

Alle scenarier vil medføre nogle relative store nedskrivninger i MIT's årsregnskab.

Det skal her bemærkes, at det ikke umiddelbart vil få nogen indflydelse på Grønlands Selvstyre's regnskab, og således kun er en intern regnskabsmæssig konsekvens for MIT's årsregnskab, som er opgjort efter omkostningsprincippet.

2.4. As-is – økonomi fordelt på opgaver

Delopgave B har været at analysere MITs økonomi fordelt på opgaver. Reelt er opgaven udført som en del af ovenstående analyse, idet denne hviler på en analyse af økonomien fordelt på såvel opgaver som lokationer.

Som et led i realiseringen af Nalinga strategien har MIT gennem de senere år arbejdet ganske meget med at skabe større gennemsigtighed i driftsøkonomien – herunder gennem tilpasninger af kontoplanen.

Det har derfor været muligt i vid udstrækning, at basere disse analyser på registreringer i MITs bogholderi.

Nedenfor har vi opdelt MIT's indtægter og udgifter på forskellige opgaver, som MIT hidtil har udført.

I dag						
Forretningsområde	MA antal	Indtægter	Udgifter	Netto	Fordeling	Netto
Kerne	248	294.109	(220.696)	73.413	(33.909)	39.504
Heliporte	13	16.481	(10.063)	6.418	(1.546)	4.871
Hoteller	72	51.053	(57.993)	(6.940)	(8.910)	(15.850)
Butikker	5	344	(481)	(137)	(74)	(211)
Forsyning	53	91.804	(94.091)	(2.287)	(14.457)	(16.743)
Boliger	4	9.335	(14.068)	(4.733)	(2.161)	(6.894)
Fælles	54	1.880	(62.938)	(61.058)	61.058	-
	449	465.007	(460.330)	4.676	-	4.676

MIT's kerneforretning, som omfatter driften af lufthavne og heliporte i Grønland udviser et resultat på 79.831 t.kr. for 2016 opgjort efter udgiftsprincippet før fordeling af Fællesudgifter. Efter en fordeling af Fællesudgifter (fordelt i forhold til anvendte ressourcer under de respektive områder) udviser resultatet et overskud på 44.375 t.kr.

Overskuddet fra kerneforretningen er blandt andet anvendt til dækning af underskud fra de øvrige opgaver, som MIT har løst på de respektive lokationer. Det omfatter hoteldrift, forsyning til lokal befolkning, boligadministration mm.

Denne krydssubsidiering må forventes at ændre sig med opførelsen af de nye lufthavne. Dels vil grundlaget for videreførelse af driften på f.eks. hotellerne i KANG og NSSQ ikke længere være tilstede, når antallet af såvel lokale passagerer som turister vil falde drastisk. Endvidere vil det heller i alle tilfælde være muligt at kunne forsætte aktiviteter med forsyning til lokalbefolkningen, idet størstedelen af det nuværende personale vil blive overført fra KANG og NSSQ til de nye lufthavne.

Såfremt disse opgaver overføres til andre afdelinger under Selvstyret, vil det påvirke MIT's økonomi i positiv retning.

2.5. As-is – Økonomi fordelt på lokationer

Delopgave C har været at analysere MITs økonomi fordelt på lokationer.

Reelt er også denne opgave udført som en del af ovenstående analyse, idet denne som nævnt hviler på en analyse af økonomien fordelt på såvel opgaver som lokationer.

Nedenfor er MIT's indtægter og udgifter opdelt på forskellige lokationer, hvor MIT står for driften af lufthavnstrafikken tillige med øvrige opgaver (hoteldrift, forsyning, boligadministration mm.).

Nedenstående er baseret på faktiske tal for 2016 (udgiftsbaseret)							
			(t.kr.)	(t.kr.)	(t.kr.)	(t.kr.)	(t.kr.)
	Medarbejdere	Passagerer	Indtægter	Udgifter	Netto	Fordeling	Netto efter fordeling
CNP	19	2.576	5.239	(15.049)	(9.810)	(2.440)	(12.250)
ILU	27	49.447	32.299	(24.378)	7.922	(3.952)	3.970
KANG	136	160.198	230.180	(172.242)	57.938	(27.922)	30.016
KUL	27	14.466	16.695	(14.971)	1.724	(2.427)	(703)
MAN	9	10.169	5.946	(7.913)	(1.967)	(1.283)	(3.250)
NSSQ	74	24.109	67.321	(68.209)	(887)	(11.057)	(11.944)
NUUK	29	77.652	50.057	(33.143)	16.914	(5.373)	11.541
PAM	9	3.627	2.836	(5.643)	(2.807)	(915)	(3.722)
QAR	13	7.981	6.601	(8.857)	(2.256)	(1.436)	(3.692)
QAA	9	1.707	3.497	(7.185)	(3.688)	(1.165)	(4.852)
SIS	12	20.583	10.923	(9.747)	1.177	(1.580)	(403)
UPER	11	6.728	8.644	(10.143)	(1.500)	(1.644)	(3.144)
AAS	10	17.604	7.951	(8.327)	(377)	(1.350)	(1.726)
Heliporte	13	37.613	16.481	(10.021)	6.460	(1.624)	4.836
	398	434.460	464.670	(395.827)	68.843	(64.167)	4.676
GLV	44	0	428	(57.268)	(56.840)	56.840	-
TELE	7	0	(92)	(7.235)	(7.327)	7.327	-
	449	434.460	465.007	(460.330)	4.676	-	4.676

Som det fremgår heraf, så er det primært lufthavnene KANG, NUUK og ILU, der bidrager positivt til driftsresultatet i MIT.

Stort set alle andre lokationer bidrager negativt – eller er i al væsentlighed neutrale i deres bidrag til driftsresultatet i MIT.

Opgørelsen er udarbejdet såvel før som efter en fordeling af Fællesudgifter (fordelt i forhold til anvendte ressourcer under de respektive lokationer).

3. Baggrund

Grønlands Selvstyre planlægger at udvide lufthavnene i Nuuk og Ilulissat samt at etablere en landingsbane for fastvingefly i Qaqortoq. Arbejdet med etableringen af disse anlæg forestås af KAIR.

MIT står i dag for driften af alle lufthavne og heliports i Grønland. De har endvidere påtaget sig nogle andre opgaver i specielt Kangerlussuaq og Narsarsuaq med hoteller, forsyning og boligadministration.

Disse andre opgaver er ikke en del af kerneforretningen, men er knyttet hertil på forskellig vis. Hoteldriften er eksempelvis etableret for at sikre indkvarteringsmuligheder for passager i forbindelse med forsinkelser i flydriften. På samme måde er forsyning og boligadministration etableret for at sikre medarbejdernes boligmuligheder.

Finansieringen af driften i MIT indebærer en høj grad af intern krydssubsidiering.

Det indebærer at de overskudsgivende aktiviteter og lokationer dækker underskuddet på de øvrige aktiviteter og lokationer.

Såvel nyinvesteringer som re-investeringer finansieres i vid udstrækning via anlægsbevillinger fra Selvstyret. MIT finansierer dog anlægsinvesteringer (re- og nyinvesteringer) i et niveau på 15-20 mio. kr. årligt indenfor egne rammer.

Den bedste driftsøkonomi findes i dag i lufthavnene i Kangerlussuaq, Nuuk og Ilulissat. Det vil derfor være af afgørende betydning for MIT, hvis MIT i fremtiden ikke længere står for driften af de nye lufthavne samt, hvilke planer man har med Kangerlussuaq.

MIT står i de kommende år overfor relativt store re-investeringer til materiel mv. til de forskellige lufthavne og heliporte.

Såfremt de nye lufthavne ikke opføres, vil der også være betydelige re-investeringer til lufthavnsanlæggene og bygningerne i KANG, NUUK, ILU og NSSQ.

Den seneste analyse, som er udarbejdet af SWECO, viser, at der alene i KANG er et re-investeringsbehov til landingsanlæg på mellem 105 – 458 mio.kr. - afhængig af den ønskede længde på den funktionsdygtige del af landingsbanen.

Endvidere skønnes re-investeringerne til de lufthavns-relaterede bygninger i KANG at beløbe sig til ca. 100 mio.kr. Disse vil dog i et vist omfang kunne reduceres i takt med aktivitetsniveauet falder.

Opgraderingen af landingsbanen skønnes ikke at kunne vente på de nye lufthavne.

4. Økonomiske konsekvenser af scenarier

Deloitte har ifølge aftale analyseret på de driftsøkonomiske konsekvenser for MIT i forskellige scenarier.

Scenarierne er udvalgt af MIT og omfatter de scenarier, der vurderes at omfatte de mest sandsynlige modeller for udviklingen af de grønlandske lufthavne og samarbejdsmodeller/snitflader mellem MIT og KAIR.

Scenarierne er dog begrænset til de først prioriterede anlægsprojekter i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq. Scenarierne omfatter således ikke en eventuel senere omlægning af lufthavnsstrukturen, herunder etableringen af fastvingelandingsbaner til erstatning af heliporte i en række andre byer.

Analyserne er gennemført under 4 forskellige scenarier og har beregnet de økonomiske konsekvenser for MIT. Det drejer sig om følgende scenarier:

- 1) Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq lufthavne udgår helt af MITs forretning. Lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq omlægges til primært indenrigs luftfart.
- 2) Nuuk og Ilulissat lufthavne udgår helt af MITs forretning. Der bygges en indenrigs lufthavn i Qaqortoq, som drives af MIT. Lufthavnene i Kangerlussuaq og i Narsarsuaq omlægges til heliporte.
- 3) Nuuk og Ilulissat lufthavne udgår helt af MITs forretning. Lufthavnen i Qaqortoq bygges først på længere sigt og fortsætter derfor som heliport. Lufthavnen i Kangerlussuaq omlægges til primært indenrigs luftfart, og lufthavnen i Narsarsuaq bevares som i dag.
- 4) Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq lufthavne udgår helt af MITs forretning. Lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq skal fortsat fungere som mulige atlantlufthavne.

De enkelte beregninger hviler på en række forudsætninger og skøn. Forudsætningerne er beskrevet under de respektive scenarier.

Indledningsvis bemærkes det dog, at alle beregninger er foretaget med afsæt i de udgiftsbaserede regnskabsprincipper, der i dag lægges til grund for den løbende økonomistyring i Mittarfeqarfiit.

Der indgår derfor ikke renter og afskrivning på anlægsinvesteringer, men alene nettoudgifter til anlægsinvesteringer, idet disse delvist er finansieret via anlægsbevillinger fra Selvstyret.

Der er i øvrigt taget afsæt i de realiserede regnskabstal for 2016.

Ved beregningerne er der i øvrigt taget afsæt i de nuværende lufthavnsafgifter per pax samt følgende trafikmønster:

Nedenstående er baseret på faktiske tal for 2016 (passagerer afgang)					
	Passagerer	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4
CNP	2.576	2.576	2.576	2.576	2.576
ILU	49.447	-	-	-	-
KANG	160.198	4.563	887	4.563	4.563
KUL	14.466	14.466	14.466	14.466	14.466
MAN	10.169	10.169	10.169	10.169	10.169
NSSQ	24.109	1.755	887	24.109	1.755
NUUK	77.652	-	-	-	-
PAM	3.627	3.627	3.627	3.627	3.627
QAR	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981
QAA	1.707	1.707	1.707	1.707	1.707
SIS	20.583	20.583	20.583	20.583	20.583
UPER	6.728	6.728	6.728	6.728	6.728
AAS	17.604	17.604	17.604	17.604	17.604
QAQ *)	11.120	-	20.583	11.120	-
Heliporte	26.493	26.493	26.493	26.493	26.493
	434.460	118.252	134.291	151.726	118.252

*) QAQ er i dag en heliport, men er i scenarie 4 forudsat ombygget til lufthavn.

4.1. Scenarie 1

Scenarie 1 beskriver en situation, hvor:

- Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq lufthavne helt udgår af MIT's forretning.
- Lufthavnene i KANG og NSSQ omlægges til indenrigs luftfart.

I dag Lokation	Indtægter	Udgifter	Netto	Scenarie 1		
				Indtægter	Udgifter	Netto
Nuuk	50.057	(33.143)	16.914	-	-	-
Ilulissat	32.299	(24.378)	7.922	-	-	-
Qaqortoq	1.777	(329)	1.448	-	-	-
Kangerlussuaq	230.180	(172.242)	57.938	3.802	(11.067)	(7.265)
Narsarsuaq	67.321	(68.209)	(887)	1.170	(10.913)	(9.742)
Øvrige lufthavne/heliporte	83.036	(97.527)	(14.491)	83.036	(97.527)	(14.491)
Øvrige aktiviteter/fælles	337	(64.503)	(64.167)	337	(64.503)	(64.167)
	465.007	(460.330)	4.676	88.345	(184.010)	(95.665)

NUUK, ILU og QAQ udgår af MIT's forretning, og indtægter/udgifter herfra er sat til 0 kr.

For KANG og NSSQ er indtægter baseret på skøn over lufthavnsafgifter samt passagertal, som relaterer sig til de fastboende indbyggere samt et mindre antal turister.

For KANG er der indregnet indtægter baseret på 3 ugentlige afgange med ca. 4.500 pax årligt som indenrigstrafik.

Dette skal ses i lyset af, at ud af de nuværende ca. 500 fastboende i KANG skønnes hovedparten af disse at flytte væk fra KANG, idet de hidtil har været beskæftiget indenfor de lufthavnsbaserede aktiviteter, som nu overføres til NUUK og ILU.

Denne forudsætning kan ændre sig afhængig af andre aktiviteter, der måtte blive placeret i KANG.

For NSSQ er der indregnet indtægter baseret på 3 ugentlige afgange med ca. 1800 pax årligt som indenrigstrafik.

For NSSQ er der omkring 140 fastboende, som primært har været beskæftiget med lufthavnsaktiviteter. Ligeledes her gælder det, at det må forventes, at størstedelen bliver overført til lufthavnen i QAQ.

Lufthavnsafgifterne per pax er i ovenstående beregning baseret på nuværende takster.

MIT skønner at der vil være et minimum af turister, som vil have KANG eller NSSQ som destination efter opførelsen af de nye lufthavne.

Det er usikkert, hvor mange turister som fortsat vil besøge disse to lokationer, når de skal flyve via en af de nye lufthavne. Aktiviteten vil antageligt også afhænge af andre initiativer til udnyttelse af faciliteterne og naturen i de pågældende områder.

Udgifterne er baseret på en mindre lufthavn med tilsvarende drift. Endvidere er udgifterne reduceret for alle øvrige aktiviteter på disse lufthavne. Disse er forudsat overdraget til andre forretningsenheder (hotel, forsyning, boliger mm) eller afviklet.

KANG og NSSQ skønnes ikke at kunne opretholde de indtægter, som de i dag modtager fra ETOPS og Forsvaret.

Hidtil har KANG og NSSQ kunne opretholde et nødberedskab klar 24 timer i døgnet for en relativ beskeden ekstra udgift. Personalet og det krævede udstyr er allerede tilstede i den nuværende situation.

ETOPS har i 2016 genereret en indtægt på 17,8 mio.kr.

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

Dette skal også ses i lyset af, at KANG og NSSQ i dette scenarie nedlægges som atlantlufthavne, og udelukkende forventes at varetage indenrigstrafik.

MIT modtager i dag 6.4 mio.kr. fra Forsvaret for de service ydelser, som MIT i dag leverer fra KANG. Idet KANG i dette scenarie kun varetager indenrigstrafik, vil man ikke kunne servicere Forsvaret, og vil dermed også miste dette vederlag.

Effekten på fællesudgifterne er ikke indregnet, desuagtet at det nødvendigvis må have en konsekvens herpå efter kraftigt fald i indtægterne/aktiviteterne.

Der er imidlertid foretaget en skønsmæssig gennemgang af MIT's fællesudgifter med henblik på en vurdering af, hvor stor en besparelse, der vil kunne opnås i ovennævnte scenarie.

Resultatet af denne gennemgang udviste en skønsmæssig besparelse i størrelsesorden 9-10 mio.kr. Dette består hovedsagelig af en reduktion af medarbejderstaben på såvel det administrative som det tekniske område.

De resterende fællesudgifter omfatter udgifter til Ledelse, Administration, IT, Teknisk bistand samt TELE.

Da alle disse funktioner fortsat vil være nødvendige for at videreføre driften af de resterende lufthavne/heliporte, vil det næppe være muligt at skære yderligere på disse.

Besparelsen vil udgøre en markant mindre procentuel nedskæring sammenlignet med den procentuelle nedgang i udgifterne.

4.2. Scenarie 2

Scenarie 2 beskriver den situation, hvor:

- NUUK og ILU lufthavnene udgår helt af MIT's forretning.
- Der bygges en indenrigslufthavn i QAQ, som drives af MIT.
- Lufthavnene i KANG og i NSSQ omlægges til heliports.

I dag Lokation	Indtægter	Udgifter	Netto	Scenarie 2		
				Indtægter	Udgifter	Netto
Nuuk	50.057	(33.143)	16.914	-	-	-
Ilulissat	32.299	(24.378)	7.922	-	-	-
Qaqortoq	1.777	(329)	1.448	10.923	(9.747)	1.177
Kangerlussuaq	230.180	(172.242)	57.938	881	(980)	(99)
Narsarsuaq	67.321	(68.209)	(887)	881	(980)	(99)
Øvrige lufthavne/heliporte	83.036	(97.527)	(14.491)	83.036	(97.527)	(14.491)
Øvrige aktiviteter/fælles	337	(64.503)	(64.167)	337	(64.503)	(64.167)
	465.007	(460.330)	4.676	96.058	(173.738)	(77.679)

I dette scenarie er indtægter og udgifter for NUUK og ILU nulstillet. QAQ vil forestå indenrigs- trafikken i syd Grønland.

Indtægter og udgifter er baseret på en tilsvarende indenrigslufthavn i Grønland (SIS) med nogen- lunde samme antal pax.

Der er ikke indregnet indtægter og udgifter fra andre aktiviteter end selve kerneforretningen.

For KANG og NSSQ som heliports er indtægter og udgifter på en tilsvarende heliport (QAS).

Alle øvrige aktiviteter (hoteller, forsyning, boligadministration mm.), som i dag varetages af disse to lufthavne, er ikke indregnet. Disse er forudsat overdraget til andre driftsenheder udenfor MIT's regi.

Effekten på Fællesomkostninger er ikke indregnet, desuagtet at det nødvendigvis må have en konsekvens herpå efter kraftigt fald i indtægterne/aktiviteterne.

Der er imidlertid foretaget en skønsmæssig gennemgang af MIT's fællesudgifter med henblik på en vurdering af, hvor stor en besparelse, der vil kunne opnås i ovennævnte scenarie.

Resultatet af denne gennemgang udviste en skønsmæssig besparelse i størrelsesorden 9-10 mio.kr. Dette består hovedsagelig af en reduktion af medarbejderstaben på det administrative og tekniske område.

De resterende fællesudgifter omfatter udgifter til Ledelse, Administration, IT, Teknisk bistand samt TELE.

Da alle disse funktioner fortsat vil være nødvendige for at videreføre driften af de resterende lufthavne/heliports, vil det næppe være muligt at skære yderligere på disse.

Besparelsen vil udgøre en markant mindre procentuel nedskæring sammenlignet med den procentuelle nedgang i udgifterne.

4.3. Scenarie 3

Scenarie 3 beskriver den situation, hvor:

- Nuuk og Ilulissat lufthavne udgår helt af MIT's forretning.
- Lufthavnen i Qaqortoq bygges først på længere sigt og fortsætter derfor som heliport.
- Lufthavnen i KANG omlægges til primært indenrigs luftfart.
- Lufthavnen i NSSQ bevares som i dag.

I dag Lokation				Scenarie 3		
	Indtægter	Udgifter	Netto	Indtægter	Udgifter	Netto
Nuuk	50.057	(33.143)	16.914	-	-	-
Ilulissat	32.299	(24.378)	7.922	-	-	-
Qaqortoq	1.777	(329)	1.448	1.777	(329)	1.448
Kangerlussuaq	230.180	(172.242)	57.938	3.802	(11.067)	(7.265)
Narsarsuaq	67.321	(68.209)	(887)	67.321	(68.209)	(887)
Øvrige lufthavne/heliporte	83.036	(97.527)	(14.491)	83.036	(97.527)	(14.491)
Øvrige aktiviteter/fælles	337	(64.503)	(64.167)	337	(64.503)	(64.167)
	465.007	(460.330)	4.676	156.273	(241.635)	(85.362)

Idet NUUK og ILU udgår af MIT's forretning, er indtægter/udgifter herfra sat til 0 kr.

QAQ og NSSQ er forudsat fortsat som hidtil, og der er derfor ikke ændret på indtægter/udgifter herfra.

For KANG er indtægter baseret på skøn over lufthavnsafgifter samt passagertal, som primært relaterer sig til de fastboende indbyggere samt et mindre antal turister.

For KANG er der indregnet indtægter baseret på 3 ugentlige afgang med ca. 4.500 pax årligt som indenrigstrafik.

Dette skal ses i lyset af, at ud af de nuværende ca. 500 fastboende i KANG skønnes hovedparten af disse at flytte væk fra KANG, idet de hidtil har været beskæftiget indenfor de lufthavnsbaserede aktiviteter, som nu overføres til NUUK og ILU.

Øvrige forudsætninger og betragtninger fra scenarie 1 – herunder betragtninger om indtægter vedrørende ETOPS og Forsvaret, fald i aktiviteter i Kangerlussuaq samt indvirkning på fælles udgifter - er tillige gældende for dette scenarie.

4.4. Scenarie 4

Scenarie 4 beskriver en situation, hvor:

- Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq lufthavne helt udgår af MIT's forretning.
- Lufthavnene i KANG og NSSQ skal fortsat fungere som mulige atlantlufthavne

I dag Lokation	Indtægter	Udgifter	Netto	Scenarie 4		
				Indtægter	Udgifter	Netto
Nuuk	50.057	(33.143)	16.914	-	-	-
Ilulissat	32.299	(24.378)	7.922	-	-	-
Qaqortoq	1.777	(329)	1.448	-	-	-
Kangerlussuaq	230.180	(172.242)	57.938	3.802	(17.097)	(13.295)
Narsarsuaq	67.321	(68.209)	(887)	1.170	(11.518)	(10.347)
Øvrige lufthavne/heliporte	83.036	(97.527)	(14.491)	83.036	(97.527)	(14.491)
Øvrige aktiviteter/fælles	337	(64.503)	(64.167)	337	(64.503)	(64.167)
	465.007	(460.330)	4.676	88.345	(190.645)	(102.300)

NUUK, ILU og QAQ udgår af MIT's forretning, og indtægter/udgifter herfra er sat til 0 kr.

For KANG og NSSQ er indtægter baseret på et skøn over lufthavnsafgifter samt passagertal, som skal dække de fastboende samt et mindre antal turister.

For KANG er der indregnet indtægter baseret på 3 ugentlige afgang med ca. 4.500 pax årligt som indenrigstrafik.

Der er ikke indregnet indtægter fra udenrigstrafik, idet de skønnes at være uvæsentlige.

Dette skal ses i lyset af, at NUUK og ILU vil stå for atlanttrafikken samt at NUUK vil være tættere på de transatlantiske ruter, hvorved indtægter fra ETOPS også vil udgå – alternativt være meget begrænsede. Der er heller ikke indregnet indtægter fra Forsvaret.

Det skal også bemærkes, at såfremt man vil opretholde KANG som atlantlufthavn, kræver det også investeringer i handlingsudstyr for ca. 13 mio.kr. Dette skyldes, at opgaven som i dag varetages af Air Greenland, nu vil skulle varetages af MIT.

Med opretholdelse af KANG som atlantlufthavn vil det give muligheder for, at KANG kan virke som alternativ destination for NUUK og ILU. Det vil også give mulighed for krydstogtskibe til fortsat at være transit for passagerer.

For KANG er der indregnet indtægter baseret på 3 ugentlige afgangene med ca. 4.500 pax årligt som indenrigstrafik.

Dette skal ses i lyset af, at ud af de nuværende ca. 500 fastboende i KANG skønnes hovedparten af disse at flytte væk fra KANG, idet de hidtil har været beskæftiget indenfor de lufthavnsbaserede aktiviteter, som nu i al væsentlighed overføres til NUUK og ILU.

Denne forudsætning kan ændre sig afhængig af andre aktiviteter, der måtte blive placeret i KANG.

For NSSQ er der indregnet indtægter baseret på 3 ugentlige afgangene med ca. 1800 pax årligt som indenrigstrafik. Der er ikke indregnet indtægter fra udenrigstrafik, idet de skønnes at være uvæsentlige.

For NSSQ er der omkring 140 fastboende, som primært er beskæftiget med lufthavnsaktiviteter. Her gælder det ligeledes, at de må forventes, at størstedelen bliver overført til lufthavnen i QAQ.

Der skønnes kun at være et minimum af turister, som vil have KANG eller NSSQ som destination efter opførelsen af de nye lufthavne.

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

Effekten på fællesudgifterne er ikke indregnet, desuagtet at det nødvendigvis må have en konsekvens herpå efter kraftigt fald i indtægterne/aktiviteterne.

Der er imidlertid foretaget en skønsmæssig gennemgang af MIT's fællesudgifter med henblik på en vurdering af, hvor stor en besparelse, der vil kunne opnås i dette scenarie.

På baggrund heraf vurderes det, at der kan være en skønsmæssig besparelse i størrelsesorden 9-10 mio.kr. Dette består hovedsagelig af en reduktion af medarbejderstaben på såvel det administrative som det tekniske område.

De resterende fællesudgifter omfatter udgifter til ledelse, administration, IT, Teknisk bistand samt TELE.

Da alle disse funktioner fortsat vil være nødvendige for at videreføre driften af de resterende lufthavne/heliporte, vil det næppe være muligt at reducere disse yderligere.

Besparelsen vil udgøre en markant mindre procentuel nedskæring sammenlignet med den procentuelle nedgang i aktiviteterne.

4.5. Øvrige bemærkninger til delelement (a)

Nedenfor er forudsætninger, ej indregnede poster m.v. oplistet.

Alle elementer som i større eller mindre grad vil kunne påvirke de ovenfor anførte beregninger.

Disse vil derfor være områder, som bør diskuteres ved vurderingen af de ovenfor nævnte scenarier.

4.5.1. FORUDSÆTNINGER

- 1) Lufthavnsafgifter holdes uændret – der er i det ovenfor beregnede ikke indregnet stigninger i taksterne. Det bør derfor diskuteres, hvorvidt brugerne skal dække faldet i indtægterne via stigende takster, eller det skal finansieres via øgede driftsbevillinger på Finansloven til MIT til dækning af driftsunderskud.
- 2) Fald i indtægter som følge af mindre feeder trafik (mellemlandinger) – som følge af færre mellemlandinger, idet mange passagerer nu vil flyve direkte til den endelige destination, vil MIT miste indtægter.
- 3) ETOPS – for at oppebære indtægterne fra ETOPS kræves et 24 timers beredskab med snerydning, vedligeholdelse mm. Dette skønnes ikke at kunne opretholdes i KANG og NSSQ efter disse nedgraderes til indenrigslufthavne, hvorfor indtægter hertil ikke er indregnet i scenarierne.
- 4) Forsvaret – indtægter fra forsvaret (tidligere 6,4 mio.kr.) indregnes ikke i scenarierne. Disse indtægter forudsætter flyveledelse som normalt kun findes på de internationale lufthavne. Da de internationale lufthavne forventes at udgå fra MIT's drift, vil indtægten derfor også udgå.

4.5.2. EJ INDREGNEDE POSTER

- 1) Andre områder (hoteller, forsyning, boliger m.m.) er ikke indregnet med hverken indtægter eller udgifter. Det gælder specielt for KANG og NSSQ, som hidtil har drevet hoteller, forsyning, boligadministration mm. Disse aktiviteter er i de opstillede scenarier forudsat overført til andre områder under andre driftsenheder (undtagen scenarie 3 hvor NSSQ forudsættes drevet videre uden ændringer). Dette skal ses i lyset af, at med overførsel af størstedelen af personale til de nye lufthavne, vurderes der ikke være tilstrækkelig med personale tilbage til at forestå disse aktiviteter. Endvidere vil der også være en udfordring omkring, hvorvidt hotellerne skal fortsætte, idet grundlaget for disse bliver flyttet til andre lufthavne (passagerer trafikken går nu til NUUK og ILU). Det kan selvfølgelig overvejes, om der kan skabes et nyt indtægts grundlag for f.eks. hotellerne som konference-/kursus-center. Andre overvejelser kunne være at MIT fortsat driver disse aktiviteter via nogle servicekontrakter.
- 2) Udvikling i antal flyvninger – dette er holdt uændret bortset fra eliminering af mellemlandinger på ruterne mellem KANG og NUUK/ILU. Som nævnt under pkt. 3 vil der være et fald i indtægterne som følge af mellemlandinger elimineres. Billigere priser kunne dog medføre en stigning i antal pax såvel fra lokal befolkningen som turister. Det må dog forventes at være en udvikling, som vil tage nogle år før det for alvor får en effekt på økonomien.
- 3) Udvikling i enhedsomkostninger per pax med nye flytyper (større fly med flere pax) – nye større fly vil umiddelbart betyde lavere afgifter per pax. Dette kan justeres med ændring af taksterne for de forskellige flytyper. Vi har ikke indregnet nogen effekt fra dette, da det som nævnt afhænger af de flytyper, som vil forestå flyvningerne fremover. Flytyperne er igen afhængige af længden på landingsbanerne.
- 4) Engangsomkostninger til overførsel af flyveledelse og øvrige medarbejdere fra KANG og NSSQ til de nye lufthavne (dette uanset at de nye lufthavne drives af KAIR, skal overtage disse medarbejdere). I sagens natur vil størstedelen af medarbejderne fra KANG og NSSQ skulle overføres til de nye lufthavne. Denne engangsomkostning til rejser, flytteomkostninger, boliger

mm. er ikke indregnet i ovenstående scenarier. Det er dog en udgift af en vis størrelse, som må antages skal afholdes af enten KAIR eller MIT.

- 5) Engangsbetaling til BP (brændstof forsyning til fly) ved ophør af aktiviteter i KANG. Vi er bekendt med, at der er en aftale med BP omkring forsyning af flybrændstof i KANG. Ifølge den af Grønlands Selvstyre igangsatte undersøgelse fremgår det, at der er usikkerheder omkring betingelser i aftalen. Det gælder således aftalens løbetid og de betingelser, som beskriver de økonomiske konsekvenser af, hvad en lukning af flyaktiviteter i KANG betyder for MIT og/eller Grønlands Selvstyre. Det har derfor ikke været muligt at sætte noget beløb på konsekvenserne af at lukke og/eller nedrosle flyaktiviteterne i KANG.

4.5.3. ØVRIGE PUNKTER

- 1) Effekt på re-investeringsplaner for eksisterende anlæg i NUUK, ILU, KANG, NSSQ og QAQ. Jf. kommentarerne under "Investeringsbehov", så har MIT opgjort deres investeringsbehov over de næste 20 år. Nogle af disse investeringer vil delvist udgå af MIT's regi, hvis aktiviteterne overføres til KAIR.
- 2) Engangsomkostninger til nedskrivning af gamle anlæg/bygninger i specielt KANG og NSSQ, herunder også personaleboliger. Såfremt man ikke finder anden anvendelse af bygningerne i KANG og NSSQ vil der skulle ske en væsentlig nedskrivning i MIT's regnskab. Det skal bemærkes, at det ikke vil få betydning for Grønlands Selvstyre's regnskab, da aktiverne kun fremstår i MIT's officielle årsregnskab. Hvis der er forpligtelser omkring nedrivning og oprydning, bør disse ligeledes tages i betragtning.

5. (Re-)investeringsbehov

På baggrund af oplysninger fra MIT er nedenfor oplyst de forventede re-investeringer til driftsmateriel for de næste 20 år opdelt per lokation.

INVESTERINGSBEHOV					
<i>(t.kr.)</i>					
	Total				
Lokation	Investeringer - forventede	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4
CNP	(28.100)	(28.100)	(28.100)	(28.100)	(28.100)
ILU	(21.800)	(8.950)	(8.950)	(8.950)	(8.950)
KANG	(49.050)	(35.550)	(21.200)	(35.550)	(46.050)
KUL	(24.600)	(24.600)	(24.600)	(24.600)	(24.600)
MAN	(14.500)	(14.500)	(14.500)	(14.500)	(14.500)
NSSQ	(41.250)	(30.300)	(24.300)	(41.250)	(34.800)
NUUK	(34.900)	(12.650)	(12.650)	(12.650)	(12.650)
PAM	(13.750)	(13.750)	(13.750)	(13.750)	(13.750)
QAR	(18.450)	(18.450)	(18.450)	(18.450)	(18.450)
QAA	(18.350)	(18.350)	(18.350)	(18.350)	(18.350)
SIS	(16.500)	(16.500)	(16.500)	(16.500)	(16.500)
UPER	(17.000)	(17.000)	(17.000)	(17.000)	(17.000)
AAS	(17.300)	(17.300)	(17.300)	(17.300)	(17.300)
Heliporte	(7.650)	(7.650)	(7.650)	(7.650)	(7.650)
	(323.200)	(263.650)	(243.300)	(274.600)	(278.650)
GLV	-	-	-	-	-
TELE	(1.500)	(1.500)	(1.500)	(1.500)	(1.500)
	(324.700)	(265.150)	(244.800)	(276.100)	(280.150)

Disse er alene baseret på MIT's analyse af re-investeringer på baggrund af forventede levetider på driftsmateriel tillige med kendte krav til sikkerhed.

Dette omfatter ikke re-investeringer på bygninger og landingsanlæg samt bygninger/driftsmateriel i forbindelse med aktiviteter udenfor MIT's kerneområde (hoteller, forsyningsanlæg mv.).

Der er korrigeret for investeringer under de forskellige scenarier fra 1-4. De opgjorte re-investeringer til de nye lufthavne er således taget ud, idet aktiverne fra disse lokationer i scenarierne er forudsat overdraget til KAIR, således at investeringerne til disse kun omfatter årene frem t.o.m. år 2021.

Under investeringer til driftsmateriel vil der være poster, som vil udgå i forbindelse med etableringen af de 3 nye lufthavne. Det skønnes imidlertid at være begrænset, idet investeringerne i al væsentlighed omfatter driftsmateriel, som ikke er omfattet af den tidligere nævnte opførelsesudgift på 3,6 mia.kr.

Endelig skal det bemærkes, at de ovenfor anførte investeringer ikke er som følge af en ændret lufthavnsstruktur, idet disse investeringer i al væsentlighed også forventes uden opførelsen af de nye lufthavne.

5.1.1. Opgradering af KANG

En opgradering af landingsanlægget i KANG er ifølge det oplyste nødvendig, såfremt denne lufthavn fortsat skal være funktionsdygtig. Det gælder dels for perioden frem til de 3 nye lufthavne er etableret, og dels for perioden derefter. Ifølge en analyse udarbejdet af SWECO i oktober 2017 er investeringsbehovet for opgradering af landingsanlægget i KANG beregnet under 9 forskellige scenarier, som går fra 106 mio.kr. til 458 mio.kr. Nedenfor er vist 3 af disse scenarier:

KANG - opgradering (SWECO's beregninger fra 2017)					
Landingsbane (650m x 30m til DASH 6) - laveste overslag					(106.000)
Landingsbane (2200m x 45m til A-330)					(233.000)
Landingsbane (2810m x 60m til B777) - højeste overslag					(458.000)

I ovenstående har SWECO ikke indregnet udgifter til følgende 3 punkter (skøn over udgifter er foretaget af MIT):

- Grøfter langs landingsbanen, 11,6 mio.kr. – afvandingssystemet langs banen er i en dårlig forfatning og kræver således en retablering. SWECO har kun medtaget retablering af forplads nord.
- Banelys m.m., 44,6 mio.kr. – lyssystemerne mm. (indflyvningslys, bane- og endekantslys, forsyning til vindposer, PAPI, skyhøjdemålere mm.), som i alle scenarier skal enten renoveres eller omlægges. Sidstnævnte er i tilfælde af, at banedimensionerne ændres.
- Tankanlæg, 17,5 mio.kr. – renovering af MIT's tankanlæg.

MIT har endvidere udarbejdet et overslag over behovet for re-investeringer i lufthavnsrelaterede bygninger i KANG, som er opgjort til ca. 100 mio.kr. Disse vil kunne reduceres, såfremt aktivitetsniveauet falder, da der i så fald vil være behov for færre bygninger.

Det samlede investeringsbehov for opgradering af KANG vil afhænge af, at der udarbejdes en plan for det fremtidige virke for såvel lufthavnen som de tilhørende områder/faciliteter.

Denne plan vil skulle tage hensyn til etableringen af de 3 nye lufthavne, som antageligt vil have betydning for KANG's fremtid, og dermed også de investeringer, som vil skulle afsættes til opgradering mm.

Endvidere skal der tages stilling til længden af landingsbanen. Valget vil hænge sammen med stillingtagen til det fremtidige virke for KANG.

KANG anvendelsesmuligheder vil blive reduceret i større eller mindre omfang sammenlignet med i dag, hvis man vælger ikke at opgradere den nuværende længde på landingsbanen (2.810m).

Længden vil derfor være en af de væsentlige faktorer, som nøje skal overvejes. Dette skyldes selvfølgelig også, at der er store forskelle i de beløb, som skal afsættes til opgradering ved de forskellige banestørrelser.

5.1.2. Øvrige re-investeringer

Fra en analyse udarbejdet af SWECO i 2017 over behovet for opgradering af landingsanlæg i NUUK og ILU samt et overslag fra MIT over re-investeringer i bygninger i NSSQ fremgår følgende:

- NUUK landingsanlæg, 43 mio.kr.
- ILU landingsanlæg, 31 mio.kr.
- NSSQ lufthavsrelaterede bygninger, 90 mio.kr.

Såfremt de nye lufthavne opføres vil re-investeringer i landingsanlæg til NUUK og ILU falde bort. Re-investeringer i de lufthavsrelaterede bygninger i NSSQ vil kunne reduceres, såfremt aktivitetsniveauet i lufthavnen falder.

6. Regnskabsmæssige konsekvenser af scenarierne

Analyserne er som tidligere nævnt gennemført på baggrund af udgiftsbaserede regnskabsprincipper, da den daglige økonomistyring i MIT er baseret på dette princip.

Det udgiftsbaserede princip indebærer at anlægsinvesteringer (og de tilhørende anlægsbevillinger via Finansloven) indregnes i resultatet for det enkelte år.

Ifølge regnskabsbekendtgørelsen for nettostyrede virksomheder skal årsregnskabet imidlertid aflægges efter omkostningsbaserede principper. Ved det omkostningsbaserede regnskabsprincip aktiveres anlægsinvesteringerne og afskrives over den forventede brugstid, mens bevillingerne via Finansloven føres direkte på egenkapitalen.

Det omkostningsbaserede regnskab for 2016 udviste et underskud på 22.069 t.kr., en balancesum på 1.493.058 t.kr. og en egenkapital på 1.417.676 t.kr.

6.1. Lovgrundlaget

Som nettostyret virksomhed skal MIT aflægge regnskab i overensstemmelse med Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 25. af 26. november 1998 om Grønlands hjemmestyres nettostyrede virksomheders regnskabsvæsen m.v.

§ 12. Værdiansættelsen af anlægsaktiver skal tage udgangspunkt i anskaffelsesprisen eller kostprisen

§ 14. Er værdien af anlægsaktiver lavere end den værdi, hvortil de kan opgøres efter § 12, af årsager, som ikke kan antages at være forbigående, skal de pågældende aktiver nedskrives til den lavere værdi.

Stk. 2. Ved en nedskrivning efter stk. 1, eller tilbageførelse af nedskrivning skal nedskrivningen indgå i resultatopgørelsen.

Reglerne indebærer at der – minimum en gang årligt i forbindelse med regnskabsaflæggelsen - skal foretages en vurdering af værdien af alle (større) anlægsaktiver, hvor MIT aktivt forholder sig til, om der måtte være anlægsaktiver, hvor der er behov for at foretage nedskrivninger.

6.2. Konsekvenser af nye lufthavne

I årsregnskabet for 2016 indgår værdien af de lufthavne, der er påvirket af lufthavnsplanerne under regnskabsposten Anlægsaktiver.

Deloitte har taget et forbehold for værdiansættelsen af lufthavnen i Kangerlussuaq som følge af de usikkerheder, der er knyttet til beskadigelsen af landingsbanen og det dertil knyttede re-investeringsbehov i en fortsat driftssituation.

En gennemførelse af lufthavnsplanerne vil derudover have en effekt for de regnskabsmæssige værdier af de omfattede lufthavne:

- Hvis der anlægges helt nye lufthavne vil værdien de nuværende lufthavne skulle nedskrives regnskabsmæssigt til 0 kr.
- Hvis der ændres væsentligt på landingsbanen vil der med stor sandsynlighed ligeledes skulle ske en nedskrivning af den nuværende regnskabsmæssige værdi.
- Hvis trafikmængderne – og dermed indtægtsgrundlaget – reduceres væsentligt, så skal der foretages en vurdering af i hvilken grad dette skal påvirke de regnskabsmæssigt anførte værdier.

De omfattede lufthavne og værdiansættelsen af dem udgjorde den 31.12.2016 følgende værdier:

Tal i mio. kr.	ILU	KANG	NUUK	NSSQ	QAQ
Landingsbane - underbund	98	290	88	140	6
Landingsbane - slidlag					
Forpladser - underbud			22	60	1
Forpladser - slidlag					
Lufthavnsterminal		18			
I alt	98	308	110	200	7

Konsekvenserne for værdiansættelsen – og nedskrivningsbehovet – af disse anlæg i de 4 scenarier vurderes at være som følger:

Scenarie 1 – ved overdragelse af NUUK og ILU til KAIR vil det medføre en nedskrivning af landingsbanerne til 0 kr. svarende til en nedskrivning på 208 mio.kr. En overdragelse til KAIR vil mest sandsynligt ske til 0 kr.

Som følge af at aktiviteterne på lokationerne KANG, NSSQ og QAQ (heliport) vil blive neddrolet i væsentligt omfang, vil disse aktiver ligeledes skulle nedskrives til tæt på 0 kr., dvs. en nedskrivning på disse aktiver med op mod 500 mio.kr.

Scenarie 2 – ved overdragelse af NUUK og ILU til KAIR vil det medføre en nedskrivning af landingsbanerne til 0 kr. svarende til en nedskrivning på 208 mio.kr.

Med en ny indenrigslufthavn i QAQ vil der ikke længere være behov for heliporten, som så ville skulle afskrives til 0 kr. svarende til en nedskrivning på 7 mio.kr.

Ved en omlægning af KANG og NSSQ til heliporte vil der være et behov for at nedskrive disse landingsanlæg til næsten 0 kr. som følge af de væsentlige neddrolede aktiviteter. Dette vil svare til en nedskrivning på op mod 500 mio.kr.

Det skal afslutningsvis nævnes, at nedskrivningerne i alle tilfælde alene vil være beløb, som vil fremgå af MIT's årsregnskab i året, hvor behovet konstateres.

Det har således ingen effekt på Grønlands Selvstyre's regnskab.

Scenarie 3 – ved overdragelse af NUUK og ILU til KAIR vil det medføre en nedskrivning af landingsbanerne til 0 kr. svarende til en nedskrivning på 208 mio.kr. En overdragelse til KAIR vil mest sandsynligt ske til 0 kr., da de eksisterende anlæg næppe vil kunne anvendes efter etableringen af de nye lufthavne.

Der vil være behov for nedskrivning på landingsbanen i KANG med op mod 300 mio.kr. Dette skyldes de væsentlige neddrolede aktiviteter, som ligger under 5% af dagens aktivitetsniveau.

Scenarie 4 – ved overdragelse af NUUK og ILU til KAIR vil det medføre en nedskrivning af landingsbanerne til 0 kr. svarende til en nedskrivning på 208 mio.kr. En overdragelse til KAIR vil mest sandsynligt ske til 0 kr.

Hvis aktiviteterne på KANG og NSSQ bliver neddrolet, vil der være nødvendigt at nedskrive disse landingsanlæg til en væsentligt lavere værdi afhængig af størrelsen af de tilbageværende aktiviteter.

7. As-is – fordelt på opgaver

MIT varetager udover lufthavnsdrift en række andre forretningsområder (boliger, hoteller og forsyning som de største) fra især byggerne KANG og NSSQ.

I dag						
Forretningsområde	MA antal	Indtægter	Udgifter	Netto	Fordeling	Netto
Kerne	248	294.109	(220.696)	73.413	(33.909)	39.504
Heliporte	13	16.481	(10.063)	6.418	(1.546)	4.871
Hoteller	72	51.053	(57.993)	(6.940)	(8.910)	(15.850)
Butikker	5	344	(481)	(137)	(74)	(211)
Forsyning	53	91.804	(94.091)	(2.287)	(14.457)	(16.743)
Boliger	4	9.335	(14.068)	(4.733)	(2.161)	(6.894)
Fælles	54	1.880	(62.938)	(61.058)	61.058	-
	449	465.007	(460.330)	4.676	-	4.676

7.1.1. Opsplitning på forretningsområder

På baggrund af registreringerne i MIT's bogholderi, er der foretaget en analyse af MIT's indtægter og udgifter for 2016 fordelt på de forskellige forretningsområder, som MIT varetager for nuværende. Det skal for god ordens skyld understreges, at disse fordelinger ikke er omfattet af den lovpligtige revision, men at talmaterialet er søgt udfordret i forhold til nærværende analyse.

Resultatet af beregningerne fremgår af ovenstående.

Vi har i opstillingen også foretaget en skønsmæssig fordeling af udgifter under Fællesområdet (fordelt efter anvendte ressourcer). Som det fremgår er billedet, at kerneforretningen (inkl. heliporte) drives med et overskud, mens der på alle øvrige forretningsområder er negative resultater.

MIT's drift i dag hviler på krydssubsidiering mellem de respektive forretningsområder, og det vil således få store konsekvenser for MIT, såfremt man fjerner de mest overskudsgivende lufthavne fra MIT.

Det vil i så fald være nødvendigt at tage driften af de tilbageværende lufthavne/heliporte og forretningsområder op til overvejelse, herunder om man fortsat skal drive MIT under en nettobevilling eller alternativt i højere grad benytte sig af service kontrakter for hvert område.

Dette kunne gælde for de resterende lufthavne/heliporte, som MIT forventes at skulle drive, ligesom det også kunne omfatte de øvrige forretningsområder. Det kunne også være en kombination heraf.

Under forudsætning af, at etableringen af de nye lufthavne gennemføres, vil det også få stor betydning for forretningsområderne udenfor kerneforretningen.

Der vil f.eks. næppe være grundlag for at videreføre hoteller i KANG og NSSQ, da antallet af gæster på disse lokationer vil falde drastisk (med mindre der gennemføres andre initiativer til imødegåelse heraf).

Endvidere fjerner det også grundlaget for at drive nogle af de øvrige aktiviteter, da det må antages at størstedelen af personalet fra KANG og NSSQ vil blive overført/fordelt på NUUK, ILU og QAQ.

På samme måde kunne forsyningstjenesten (el, vand og varme) overvejes overdraget til Nukissiorfiit.

Der må i forhold til udgangspositionen forventes et tab af indtægter, når trafikken mellem KANG og ILU/NUUK i al væsentlighed udgår. Dette er nærmere beskrevet under delelement a).

8. AS-is fordelt på lokationer

På baggrund af registreringerne i MIT's bogholderi, er der foretaget en analyse af MIT's indtægter og udgifter for 2016 fordelt på de forskellige lokationer. Det skal for god ordens skyld understreges, at disse fordelinger ikke er omfattet af den lovpligtige revision, men at talmaterialet er søgt udfordret i forhold til nærværende analyse.

Nedenstående er baseret på faktiske tal for 2016 (udgiftsbaseret)							
			(t.kr.)	(t.kr.)	(t.kr.)	(t.kr.)	(t.kr.)
	Medarbejdere	Passagerer	Indtægter	Udgifter	Netto	Fordeling	Netto efter fordeling
CNP	19	2.576	5.239	(15.049)	(9.810)	(2.440)	(12.250)
ILU	27	49.447	32.299	(24.378)	7.922	(3.952)	3.970
KANG	136	160.198	230.180	(172.242)	57.938	(27.922)	30.016
KUL	27	14.466	16.695	(14.971)	1.724	(2.427)	(703)
MAN	9	10.169	5.946	(7.913)	(1.967)	(1.283)	(3.250)
NSSQ	74	24.109	67.321	(68.209)	(887)	(11.057)	(11.944)
NUUK	29	77.652	50.057	(33.143)	16.914	(5.373)	11.541
PAM	9	3.627	2.836	(5.643)	(2.807)	(915)	(3.722)
QAR	13	7.981	6.601	(8.857)	(2.256)	(1.436)	(3.692)
QAA	9	1.707	3.497	(7.185)	(3.688)	(1.165)	(4.852)
SIS	12	20.583	10.923	(9.747)	1.177	(1.580)	(403)
UPER	11	6.728	8.644	(10.143)	(1.500)	(1.644)	(3.144)
AAS	10	17.604	7.951	(8.327)	(377)	(1.350)	(1.726)
Heliporte	13	37.613	16.481	(10.021)	6.460	(1.624)	4.836
	398	434.460	464.670	(395.827)	68.843	(64.167)	4.676
GLV	44	0	428	(57.268)	(56.840)	56.840	-
TELE	7	0	(92)	(7.235)	(7.327)	7.327	-
	449	434.460	465.007	(460.330)	4.676	-	4.676

Ovenfor er MIT's indtægter, udgifter, medarbejdere og passagerer fordelt på de respektive lokationer (lufthavne/heliporte/øvrige). Dette for at belyse økonomien for samme.

Tallene er baseret på faktiske tal for 2016 efter udgiftsprincippet. Resultatet af beregningerne fremgår af ovenstående.

Som det fremgår, er det lufthavnene ILU, KANG og NUUK, som er de mest driftsøkonomiske. Overskuddet fra disse finansierer således driften på de øvrige lokationer.

I konsekvens af ovenstående billede af MIT's økonomi, vil det have en stor betydning, såfremt man overdrager NUUK, ILU og QAQ til KA.

De nye lufthavne har samtidig den konsekvens, at aktiviteterne i KANG og NSSQ stort set afvikles til et minimum, da hovedparten af al flytrafik nu må forventes at gå via de nye lufthavne.

Da disse lokationer samtidig også i væsentligt omfang udgør den endelige destination, vil flytrafikken til KANG og NSSQ kun være minimal.

MIT vil i et sådan scenarie stå tilbage med de mindst driftsøkonomiske lokationer, og der vil derfor opstå et behov for at skulle modtage driftsbevillinger via FL.

Om Deloitte

Deloitte leverer ydelser inden for Revision, Skat, Consulting og Financial Advisory til både offentlige og private virksomheder i en lang række brancher. Vores globale netværk med medlemsfirmaer i mere end 150 lande sikrer, at vi kan stille stærke kompetencer til rådighed og yde service af højeste kvalitet, når vi skal hjælpe vores kunder med at løse deres mest komplekse forretningsmæssige udfordringer. Deloitte's ca. 200.000 medarbejdere arbejder målrettet efter at sætte den højeste standard.

Deloitte Touche Tohmatsu Limited

Deloitte er en betegnelse for Deloitte Touche Tohmatsu Limited, der er et britisk selskab med begrænset ansvar, og dets netværk af medlemsfirmaer. Hvert medlemsfirma udgør en separat og uafhængig juridisk enhed. Vi henviser til www.deloitte.com/about for en udførlig beskrivelse af den juridiske struktur i Deloitte Touche Tohmatsu Limited og dets medlemsfirmaer.