



Vi gør det let at handle med Grønland

ROYAL  ARCTIC

Synergieffekter til gavn for Grønlands vækstmuligheder

Sejladsen til og fra Grønland skal omstille sig til en ny fase



Royal Arctic Line ønsker at gøre det let at handle med Grønland.

Vi arbejder for en model, der giver lavere investeringer, lavere driftsomkostninger og samtidig god sikkerhed for en bedre service.

Royal Arctic Line står overfor et valg med hensyn til nye skibe, idet rederiet ser et behov for at skifte flådens ældre skibe ud. Royal Arctic Line's mangeårige samarbejdspartner Eimskip er i samme situation. Der er ikke et naturligt markedsgrundlag for, at et islandsk rederi kan investere i større skibe på egen hånd. Grønland, Island og Færøerne har samme udfordring: Man kan ikke hver for sig benytte sig af større skibe, fordi markederne ikke er store nok til det.

Vi ser et stort potentiale i at samarbejde om den samlede godsmængde, bygge større skibe sammen og derved reducere investeringen og ligeledes driftsomkostninger per container.

Relevante muligheder for samsejling er bl.a. følgende:

1. To større skibe til og fra Island via Færøerne og to skibe til at sejle mellem Island og Grønland. To skibe er nødvendigt for at opretholde en ugentlig service til og fra Grønland. Det betyder, at skibene ikke vil være fuldt udnyttede, idet der vil være to til tre dages buffer. Desuden vil denne løsning kræve, at al Grønlandsgods skal skifte skib i Reykjavik.
2. Større skibe til og fra Grønland via Island og med et stop på Færøerne. Dette kan gøres med tre skibe på ugentlig basis hele året. Da skibene er større vil pålideligheden også øges – også på det sidste ben mellem Island og Grønland.

Den mest effektive løsning er nummer 2. Da der således kun skal investeres i et skib istedet for to bliver den samlede investering for Royal Arctic Line lavere – også

selvom skibet er større. Fordi skibene i samsejling er større og pladsen reelt kan udnyttes en stor del af vejen bliver det også mere økonomisk effektivt end at sejle med egne og mindre skibe.

Det forhold at vi har større skibe og kan forbinde os til et netværk allerede i Reykjavik gør også, at vores kapacitet ind og ud af Grønland forøges væsentligt, uden at vi skal investere yderligere. I et marked som det grønlandske betyder det, at rederiet vil være i stand til følge med i et scenarie, hvor udviklingen inden for fiskeriet, vand, miner eller andet skulle resultere i øgede mængder. Dette er en stor latent fordel.

Et samarbejde med Eimskip på Nordatlanten er ikke nødvendigvis "billigere" end i dag. Det kan vi ikke konkludere, da der er mange andre faktorer, der kan spille ind. Men vi kan love at et samarbejde med Eimskip på Nordatlanten er det mest effektive af mulige valg med hensyn til investeringer, omkostninger og afledte positive muligheder for Grønlands samhandel.



Fra et lukket til et åbent kredsløb

Royal Arctic Line har traditionelt opereret med specialtonnage på Atlantfarten særligt til østkysten og Qaanaaq. Endvidere har de normale Atlantskibe sejlet til Sisimiut og Aasiaat i fast rutefart og i visse tilfælde andre byer. Dette har tidligere medført behovet for en dedikeret basishavn, hvor man i kraft af egen prioritering kunne tage ekstra tid til at klargøre skibene og til at indhente forsinkelser.

Basishavnen har også haft den funktion, at toldbehandlingen for Grønland sker fra det øjeblik godset kommer ind i Grønlandshavnen. I praksis er denne toldbehandling papir og IT baseret og indebærer ikke nogen fysisk inspektion, da denne kan foretages i Grønland.

Med samsejling og brug af Sikuki Havn i Nuuk som transithavn kan vi nøjes med at have den specialiserede del af transporten i Grønland. Dermed bliver Atlantfarten i Royal Arctic Line som enhver anden rute-

fart mellem Nuuk og havne uden for Grønland. Dette betyder, at Royal Arctic Line kan benytte normale og generelle havne uden at have sin egen terminal, pakhus, værksted, kaj anlæg og lignende.

Royal Arctic Line ser på, hvilke havne i Danmark der er relevant for den samlede godsmængde mellem Grønland, Island, Færøerne og Danmark. Det er afgørende, at havnen har optimale adgangsforhold, er konkurrencedygtig i pris og effektivitet og er optimalt placeret i det globale transportnet samt optimal i forhold til den landbaserede logistik i landet.

Aarhus Havn fremstår som den relevante havn i samsejlingen. Havnen har den største containerterminal i Danmark med store udvidelsesmuligheder da havnens samlede kapacitet aktuelt er 50 pct. udnyttet.

Over 60 pct. af de oversøiske containermængder ind og ud af Danmark går

igennem Aarhus.

Mens der i Ålborg er to ugentlige destinationer ud i verden tilbyder Århus Havn 37 forskellige ugentlige container frekvenser til 19 forskellige destinationer. Mens der i Ålborg er 1 kran til betjening af skibe er der 8 kraner i Århus. Mens Ålborg aktuelt ikke kan besejles af vores nye containerskibe, har Århus havn den tilstrækkelige vanddybde uden lodspligt og med mindre risiko for påvirkninger fra vind og vejr.

Beliggenheden i Aarhus sikrer ligeledes en mulighed for forbedret kørselslogistik og konsolidering af pakhus tjenester, som vil drive logistikomkostningerne ned. Desuden vil en mere fleksibel tilgang til leverandører og operatører i samhandelen med Grønland skabe muligheder for øget konkurrence.

Priserne i Grønland er kunstigt høje som følge af de højere omkostninger i dag. Der

kan påvises muligheder for besparelser på mellem 19 og 29 millioner for den grønlandske logistik.

Royal Arctic Line kan udfase ca. 110 arbejdspladser forbundet til operation og administration af "egen" basishavn i Danmark ved overgangen til serviceydelse leveret af en standardiseret havne- og pakhusoperation. 10 stillinger i relation til kundeservice kan bibeholdes. Der spares på administration for Royal Arctic Line samtidig med, at vi benytter en mere konkurrencedygtig service, som andre rederier er med til at betale for. Dette taler også for billigere operationelle omkostninger.

Der er ikke i et normalt fungerende rutenet, som vi fremadrettet vil indgå i et behov for en basishavn. Ønsker man at tale om en basishavn vil Sikuki Harbour være stedet. Dette har effekt for brugen af Aalborg Havn, hvilket anses som en naturlig konsekvens af den modernisering Grønland oplever i trafikmønsteret, den sejlene infrastruktur samt havneanlæg i Nuuk, og de muligheder digitaliseringen giver for adgangen til de globale markeder.

Eksporerten fra Grønland tilgodeses ved at have langt flere valgmuligheder via Aarhus for de produkter, der kan gå direkte ud via de mere optimale forbindelser, som Aarhus Havn tilbyder. Desuden er myndighedsfaciliteterne til behandling af gods til re-eksport og transit i Aarhus Havn absolut til stede. Dette skaber muligheder for mere direkte eksport fra Grønland.

Meromkostningen ved fortsat at skulle bruge frysehuse i Nordjylland med lastbil fra Aarhus opvejes let af de fordele, som brugen af Aarhus Havn ellers giver.

Med samsejlingen opnår vi også at ugentlige forbindelser til og fra Grønland direkte via Reykjavik til og fra USA og til det nordeuropæiske fastland (Rotterdam og Hamburg) ved brug af Eimskips eget netværk. Dette rutenet er afstemt således, at transittiderne bliver bedst mulige til og fra Grønland.

Deltagelse i et rutenet vil også sikre Grønland yderligere fleksibilitet i tilfælde af driftsforstyrrelser, da vi kan vælge at

transitere i Island i tilfælde af nedbrud på Atlantfarten.

I 2013 eksporteres for DKK 2,9 milliarder fisk og skaldyr fra Grønland. Ved re-eksport fra Danmark tilføres der omkring 360 millioner (2013) i merværdi i Danmark. Ca. 330 millioner af denne merværdi stammer fra rejer og 25-39 millioner af merværdien fra hellefisk og torsk. Der er ingen tvivl om, at dette har et stort potentiale for flytning af merværdi til Grønland.

Ved brug af Aarhus som havn i Danmark med adgang til andre containerlinjer og containerdepoter forbedres mulighederne gennem vort samarbejde med andre



Koncessionen opretholdes

Opgiver vi koncessionen og forærer profit på Atlanten til islændingene i et samarbejde med Eimskip? Nej. Samsejling er et operationelt samarbejde og ikke et kommercielt samarbejde. Det betyder, at det stadig er Royal Arctic Line, der sejler til Grønland. To ud af tre skibe vil være Eimskip skibe. På samme måde vil et ud af tre skibe være et Royal Arctic Line skib, der sejler til Island og Færøerne. Vi opgiver ingen indtægter og "deler ikke ud af arvesølvet". Der er ikke nogen ændringer i Royal Arctic Lines service udover farven

på visse af skibene.

Fordelen ved det operationelle samarbejde er lavere omkostninger for begge parter.

Der vil ikke være nogen forskel for kunderne. Grønlandsfarten er mere end varer til og fra Nuuk og en stor del af omsætningen, der skal betale for videretransporter til resten af Grønland hentes på Atlantfarten.

Som konklusion kan det anføres, at vi samsejler med Eimskip, fordi det er den bedste økonomiske løsning. En løsning, der støtter det grønlandske samfunds

interesser bedst muligt i form af mere effektiv logistik og bedre betingelser for samhandel mellem Grønland og resten af verden. Der ligger heri et stort potentiale for merværdi af eksporten for Grønland samt skabelsen af nye arbejdspladser. At tanken om en basishavn derved mistes og at dette har en konsekvens for Aalborg Havn er en naturlig konsekvens heraf.

Samsejling og afvikling af basishavnmodellen har yderligere den fordel, at Royal Arctic Line bliver en mere strømlinet virksomhed, hvor der fortsat kan

rederier. Således kan Royal Arctic Line optræde som underleverandør for transporter aftalt direkte mellem de større kunder og rederierne. Dette er især interessant for eksportørerne, som derved kan opnå direkte aftaler fra Grønland og ud i verden uden fordyrende speditør og operatørmellemed. Udover at skabe muligheder for flere arbejdspladser i Grønland spares tømning af RAL containere og lastning af andre containere i Danmark af produkter, der kan sendes direkte ud i verden fra Grønland.



placeres et klart ejerskab af ansvaret for søtransporten til, fra og i Grønland. Der er tale om økonomiske fordele, som deles i samarbejdet med Eimskip, og ikke om at man opgiver noget, vi allerede har. Vi har nemlig ikke noget at gøre med, hvis vi ikke reagerer på den situation, vi står over for.

Vi ønsker et Royal Arctic Line, der arbejder for Grønlands interesser. Vores ypperste rolle er at "Vi gør det let at handle med Grønland" og dermed skaber flere muligheder for at gøre Grønland rigere.

FAKTA

Hvad er fordelene for Grønland?

De **fordele** der skabes med samsejlingen kan opsummeres i følgende:

1. Fremtidssikret infrastruktur til og fra Grønland
2. Fuld udnyttelse af Sikuki Nuuk Harbour kapacitet
3. Økonomisk mest effektive løsning blandt alternativerne for Grønland.
4. Bedre forsyningssikkerhed da backup mulighederne er større på Atlanten uden brug af specialbygget tonnage
5. Ugentlig service hele året med højere regularitet.
6. Ugentlig service til Reykjavik (til/fra kontinentale Europa, Nordamerika og Island)
7. Via Aarhus sikres utvetydigt bedste forbindelser til og fra resten af verden fra Danmark og dermed integreres Grønland bedst muligt i de globale logistiknetværk
8. Disse forbindelser skaber muligheder for direkte aftaler med globale rederier for eksporten med mulighed for væsentlige besparelser i containerhåndtering og salg direkte fra Grønland uden et salgsled i DK.

Grønlands import til forbrug antages at være ca. DKK 3 milliarder.

Derudover eksporteres der for DKK 3,7 milliarder (2016). Fiskeeksporten andrager fra Grønland ca. DKK 3,3 milliarder i 2016. Eksporten består primært af råvarer (ikke tilberedte fisk og rejer) til produktion og videresalg i Danmark for 2,6 milliarder og tilberedte varer (fisk og rejer) for ca. 660 millioner til lagre og videresalg i Danmark. Derfra går eksporten for en stor dels vedkommende videre til detailhandel, øvrige fabrikker i Polen og Kina samt til andre distributionscentre. Logistikomkostningerne for den grønlandske detailhandel til de større byer estimeres at udgøre omkring 8% af de samlede omkostninger. Resten af Grønland har en væsentlig højere logistikomkostning – groft estimeret i snit 16%.

Øvrige fordele

Et nyt besejlingsmønster med Aarhus Havn som dansk havn vil skabe direkte muligheder for alternative indkøbsmuligheder for eksisterende men også for nye detailhandelsoperatører:

1. Sparet kørselslogistik via Aarhus i stedet for Aalborg (vægtede km forskelle) for den del Grønland forbruger af varer fra Danmark
2. Sparet genhåndtering i Nordjylland af produkter der kommer udefra ved konsolidering af lagre i Østjylland
3. Øget konkurrence i håndtering af containere i Danmark ved større opland
4. Forbedrede indkøbsmuligheder ved direkte import. Selv med begrænsede mængder i starten kan man forvente et pristryk via flere muligheder for indkøb
5. Øget konkurrence i detailhandlen ved flere muligheder for at handle
6. Mindre lagerbindinger ved konsoliderede lagre i midt-/østjylland

Kroner og ører

Værdien af samsejlingen udgør ca. DKK 30 millioner i direkte operationelle besparelser. Den helårige ugentlige service angives som værende ca. 5 millioner værd på årsbasis (detailhandlen angiver et højere beløb, ca. 8 millioner). Øvrige logistikfordele for importen til Grønland andrager konservativt estimeret 7,5 millioner. De samlede fordele uden at inddrage muligheden for større grønlandsk fortjeneste ved direkte eksport af fiske og skaldyr-produkter andrager således mellem 42,5 og 45,5 millioner.

Såfremt Grønland kan sælge sine produkter direkte til verdensmarkederne, kan der tilgå et betragteligt beløb i ekstra værdier i grønlandsk udenrigshandel. Danmarks merværdi-andel af eksporten er ca. 367 millioner i 2013 priser. Dette er en "naiv" værdi om end godt dokumenteret i en rapport fra "Institut for fødevarer- og ressourceøkonomi, Københavns Universitet og Grønlands Statistik" fra december 2016 om "Økonomisk Analyse af værdikæder for grønlandske fiskeprodukter" hvorfra nedennævnte tabel er kompileret.

Værdien angiver vi som naiv, fordi der skal flyttes arbejde til Grønland for at udnytte potentialet. Yderligere kan der være EU baserede regler omkring tvungen forarbejdning ved salg til EU lande. Men det er ikke urimeligt at antage at blot 10%



af denne merværdi kan tilfalde Grønland ved direkte eksportmuligheder. Dette vil bidrage med ca. 36 millioner fordele oveni de tidligere nævnte.

Aalborg Kommune har tidligere meldt ud at Grønlandstrafikken betyder 1.200-1.500 arbejdspladser med en værdi for kommunen på over DKK 1 milliard. Desuden er 3 grønlandske fiskeeksportvirksomheder angivet som nogle af de største jobskabere i nordjylland. Disse jobs mener vi kan flyttes til Grønland. Selvfølgelig skaber al

håndtering af gods merværdi uanset hvor i Danmark det gøres, så det er ikke hele samfundsværdien i Danmark, der kan "hjemføres" til Grønland blot fordi vi flytter til Aarhus. Men en stor del af merværdien der stammer fra håndtering af grønlandsk eksport har et stort potentiale for at bidrage yderligere til den grønlandske økonomi.

Således er årlige merværdi på DKK 80 millioner ikke urimeligt at antage og med gode muligheder for væsentligt mere på længere sigt.

Potentiel merværdi ved direkte eksport fra Grønland til verden

Baseret på 2013 tal
DKK 1.000

Produkt	Art	Grønlandsk eksport			Dansk eksport			"Merværdi potentiale for direkte eksport v/samme pris (DKK 1.000)"		
		tons	kr./kg.	DKK 1.000	tons	kr./kg.	DKK 1.000	GR andel	GL ny værdi	Merværdi
Rejer (*)	Skalrejer	36.388	27,34	994.848	59.442	29,23	1.737.490	61%	1.063.621	68.773
	Pillede	18.945	43,88	831.307	24.784	57,62	1.428.054	76%	1.091.611	260.304
	Total	55.333	33,00	1.826.155	84.226	37,58	3.165.544	66%	2.155.232	329.078
Hellefisk	Hel frosset	21.437	31,15	667.763	27.082	32,33	875.561	79%	693.058	25.296
	Filet, Frosset	2.125	65,19	138.529	2.125	65,19	138.529	100%	138.529	-
	Andet	4.644	20,63	95.806	4.644	20,63	95.806	100%	95.806	-
	Total	28.206	31,98	902.097	33.851	32,79	1.109.896	83%	927.393	25.296
Torsk	Hel frosset	6.599	11,24	74.173	84.400	13,30	1.122.520	8%	87.767	13.594
	Filet, Frosset	2.353	21,82	51.342					51.342	-
	Salte/tørret	754	25,38	19.137					19.137	-
	Total	9.706	14,90	144.652					158.246	13.594
Grand Total				2.872.903					3.240.871	367.967

(*) eksklusive DK detailhandel (~5.000 tons) med antageligvis højere bruttofortjeneste.

Kilde: Grønlandsk eksport og DK eksportpriser fra "Økonomisk Analyse af værdikæder for grønlandske fiskeprodukter", December 2016. Institut for fødevarer- og ressourceøkonomi, Københavns Universitet og Grønlands Statistik.

Øgede omkostninger på den korte / mellemlange bane

Der vil potentielt være ekstraomkostninger ved kørsel til lagre i nordjyske kølehuse: Målt i DKK/kg. er der tale om mellem 8 og 14 øre per kg. Disse omkostninger vil forsvinde i takt med optimering af denne logistik på den lange bane, enten via direkte eksport fra Grønland eller flytning af

kølehuse. Men set i lyset af mulighederne for merværdi for Grønland ved direkte eksport er dette i realiteten blot et yderligere incitament til at styrke den direkte eksport og om der er tale om en meromkostning er i øvrigt stærkt diskutabelt. Dels tager det ikke højde for at den nuværende

operation i Aalborg Havn for 3. parts skibe til Rotterdam og Hamburg er subsidieret af grønlandshavnens aktivitet (af RAL som udfører opgaven). Dette vil ikke vedblive at være tilfældet og sammenligningen før og efter vil således ændre sig.





ROYAL  ARCTIC