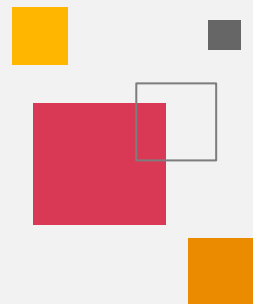


Overordnet undersøgelse af ophævelse af Royal Arctic Lines koncession på fragt til og fra Grønland samt indførelse af konkurrence på dette område, herunder de økonomiske konsekvenser ved ophør

22. oktober 2024

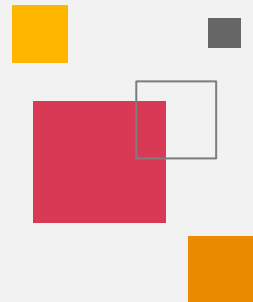
Indholdsfortegnelse



1. Baggrund og formål
2. Resumé
3. Metodisk tilgang og datagrundlag
4. Afgrænsning
5. Fordele og ulemper ved enekoncession
6. Aktuelle samfundsøkonomiske omkostninger eller gevinster
7. Bilag

Vi er blevet oplyst af Naalakkersuisut, at denne rapport ønskes at være tilgængelig for alle, der ønsker at få adgang til rapporten. I overensstemmelse med sædvanlig praksis i PwC fraskriver vi os udtrykkeligt ethvert ansvar over for enhver anden person eller anden enhed, der påtænker at anvende indholdet i denne rapport ud over Naalakkersuisut.

1. Baggrund og formål



Indstilling fra Inatsisartut

På baggrund af Inatsisartutbeslutning under punkt 70 på Efterårssamlingen 2022 samt en ambition hos Naalakkersuisut om en undersøgelse af det nuværende fragtmonopol, som har været tildelt RAL siden 1992, er der sket en indstilling til nærmere undersøgelse heraf. Undersøgelsen har til formål at opstille umiddelbare fordele og ulemper samt skabe klarhed over konsekvenserne ved en ophævelse af enekoncessionen. Ud over at bidrage til at skabe et struktureret overblik skal denne undersøgelse også lægge op til dybdegående beregninger til brug for den videre vurdering af konsekvenser ved et ophør af enekoncessionen på søtransport til og fra Grønland.

En præcisering af undersøgelsens ophav skete den 27. oktober 2022, hvor Naalakkersuisut har indstillet følgende ændringsforslag, som blev vedtaget:

“Forslag til Inatsisartut beslutning om at pålægge Naalakkersuisut at undersøge fordele og ulemper ved at ophæve Royal Arctic Lines koncession på fragt til og fra Grønland samt at indføre konkurrence på dette område. Undersøgelsen skal afdække de økonomiske konsekvenser ved at ophæve koncessionen samt indførelse af konkurrence. Undersøgelsen skal omdeles til Inatsisartut inden FM 24.”

Fragtmonopol

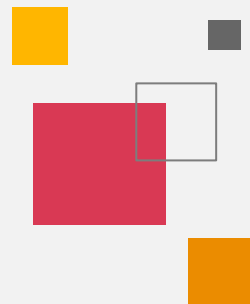
En stabil forsyningskæde er afgørende for samhandlen mellem Grønland og resten af verden, og faktorer relateret til de lokale forhold i form af den geografiske spredning såvel som det arktiske klima m.m. udfordrer denne stabilitet. For netop at sikre en fremadrettet stabil forsyningsikkerhed til Grønland blev enekoncessionen besluttet som en løsning og dermed skete der en centralisering af viden og erfaring inden for søfart i Grønland, da særligt besejlingen af Grønlands kystlinje kræver specialiseret erfaring og skibe.

Regional forsyningsikkerhed og atlanttrafikken

Over 60 % af Grønlands befolkning bor i de fem største byer som Nuuk, Sisimiut, Ilulissat, Aasiaat og Qaqortoq. Der er 58 bygder, som er spredt over store geografiske afstande.

I og med at der sker en krydssubsidiering, således at fragtpriiserne er de samme i hele landet, er det en formodning, at der foreligger en vis risiko for øgede fragtrater ved lokal fragt, såfremt der sker en ophævelse af enekoncessionen. Denne formodning baseres på, at det kan være omkostningstungt at besejle en langstrakt, isfyldt kyst, hvor befolkningstallet er lavere, at der er behov for et særligt kendskab til sejlads under arktiske forhold, og at der er behov for den rette flåde.

2. Resumé (1 af 3)



PwC har foretaget en overordnet undersøgelse af de umiddelbare fordele og ulemper ved en ophævelse af enekoncessionen på søtransport til og fra Grønland og de umiddelbare samfundsøkonomiske konsekvenser.

Undersøgelsen om de økonomiske forhold om Atlant- og feederruten samt bygdeskibene er udarbejdet i et samarbejde mellem RAL og PwC.

Derudover er der i forbindelse med undersøgelsen indhentet input fra udvalgte repræsentanter fra relevante departementer, Grønlands Erhverv samt enkelte erhvervsdrivende, hvor fokusgruppen har været centreret om de største importører og eksportører i Grønland.

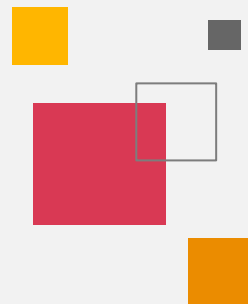
Der er under interviews med de udvalgte repræsentanter fokuseret på umiddelbare fordele og ulemper ved enekoncessionen og de umiddelbare konsekvenser ved et ophør. Som forventet har de afholdte interviews ikke resulteret i en enslydende konklusion, og vi har opsummeret de væsentlige input nedenfor. Fælles for samtlige respondenter var dog et ønske om øget transparens og gennemsigtighed omkring RAL's økonomi og særligt omkring krydssubsidiering.

Umiddelbare fordele ved at ophæve enekoncessionen

Der er en umiddelbar forventning fra interviewdeltagerne til, at en ophævelse af enekoncessionen vil medføre følgende fordele:

Fleksibilitet	<ul style="list-style-type: none">• Større fleksibilitet i forhold til de forskellige behov, de enkelte importører og eksportører har, eksempelvis fiskeribranchen, bygge- og anlægsbranchen m.fl. Flexibilitet er både på godstyper, tidspunkter og destinationer (anløbshavne).• Nogle aktører har nævnt, at der potentielt vil være nye handlemuligheder, herunder særligt i Nordamerika. Dette er primært handel af dagligvarer fra Portland samt direkte eksport af fisk til Canada. Dette er også relevant i forhold til at sikre forsyningsikkerhed til Grønland i tilfælde af ustabilitet i Danmark og/eller Europa, som er en faktor der er blevet nævnt under interviews.• Nogle aktører har nævnt indgåelse i det internationale containersamarbejde som en mulighed for større fleksibilitet både i forhold til containertyper og antal af containere i omløb. Udover fleksibilitet kan en indgåelse i dette samarbejde potentielt medføre en besparelse på omkostninger til den ompakning af containere, der foretages i dag. RAL oplyser at dette allerede er muligt, dog har der ikke været interesse fra aktører at benytte denne mulighed, grundet omkostninger forbundet med dette.
Økonomi	<ul style="list-style-type: none">• Størsteparten af aktørerne forventer et fald i fragtraterne på import og eksport på den atlantiske rute samt til og fra de større byer i Grønland, og dermed øget konkurrencefordele.
Andet	<ul style="list-style-type: none">• Enkelte aktører har nævnt muligheden for på kort sigt at omstille til mere miljøvenlig sejlads til og fra Grønland, bl.a. ved brug af mere CO₂-venligt bunkerolie.• Herudover er også nævnt mulighed for at begrænse antal sejlede sømil, hvis der kigges ind i eksport og import fra lande tættere på Grønland end Danmark.

2. Resumé (2 af 3)



Umiddelbare ulemper ved at ophæve enekoncessionen

Der er en umiddelbar forventning fra interviewdeltagerne til, at en ophævelse af enekoncessionen vil medføre følgende ulemper:

Forsyningsikkerhed/-pligt

- Flere respondenter nævner potentielt manglende alternative aktører til at betjene sejlruter uden for Nuuk og de andre større byer såsom Sisimiut og Ilulissat, idet der kan være manglende kommercielt incitament samt manglende nødvendig flåde og personale, som kan sejle i det arktiske klima.
- Ligeledes nævnes et potentielt ustabilt fragtnetværk / ikke på forhånd fastlagte sejlruter i forhold til sejlruter uden for Nuuk og andre større byer (Sisimiut, Aasiaat, Ilulissat etc.). Det kan forventes, at frekvensen for anløb vil falde.

Økonomi

- Der vil ikke kunne ske krydssubsidiering, og dermed kan der ikke opretholdes samme fragtrater på tværs af hele landet. Fragtomkostninger til bygderne forventes dermed at være dyrere, såfremt samme sejlfrekvens opretholdes. Alternativt vil det betyde et markant større økonomisk tilskud end nuværende ca. DKK 60 mio.
- Potentielt større økonomiske udgifter ved en eventuel fuldstændig afvikling af RAL, som følge af en eventuel politisk beslutning om hel eller delvis fjernelse af koncession. Det kan være udgifter som frasalg af flåde, overtagelse af økonomiske forpligtelser som lån, opsigelser af medarbejdere mv.
- Potentielt større økonomiske investeringer ved fornyelse af RAL's flåde ved grøn omstilling for bl.a. at anvende mere CO₂-venlig bunkerolie. Derudover vil der potentielt være behov for økonomiske investeringer i forbindelse med omlægning af eksport til og import fra lande tættere på Grønland end Danmark.

Andet

- Infrastrukturen, der løbende er blevet investeret i gennem de seneste 50 år, er potentielt ikke tilpasset i forhold til de potentielle andre aktører end RAL.

Andre relevante input fra respondenter

Der er under interviews ytret flere ønsker om en delvis ophævelse af koncessionsaftalen, således at atlantruten udbydes i frit marked, mens der etableres servicekontrakter på indenrigsgodstransporten.

Særligt omkring bygdebesejling

Varetagelse af selve bygdebesejlingen kræver et rederi, der har den rette flåde, og som er tilpasset de særlige arktiske forhold. RAL anvender i dag feederskibe, som er ansvarlige for fragten fra Nuuk og ud til de større byer, samt bygdeskibe, der sikrer fragt fra de større byer til de mindre byer og bygder.

2. Resumé (3 af 3)

Umiddelbare økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser ved en ophævelse af enekoncessionen er forsøgt opgjort, dog med en væsentlig usikkerhed grundet manglende kvalitet i de data, som vi har modtaget i forbindelse med udførte analysen. De nuværende rapporteringssystemer hos RAL tillader ikke en fuldstændig opdeling af indtægter og omkostninger på ruteniveau og overordnet set, bemærkes det, at resultaterne af ruteanalysen skal betragtes med væsentlige forbehold. At dette er tilfældet skyldes dels det forhold, at store dele af indtægterne og omkostningerne fordeles med baggrund i fordelingsnøgler, og dels det forhold, at der er en væsentlig skævvridning mellem henholdsvis indtægter og omkostninger, der fordeles. Således fordeles alene den koncessionsrelaterede drift (modsvarende ca. ¾ af den samlede omsætning), samtidig med at stort set alle driftsrelaterede omkostninger fordeles.

Baseret på vores beregninger i forbindelse med rentabilitetsanalyse, er der et positivt resultat af primær drift (EBITDA=Resultat før renter, skatter og afskrivninger) på 158 mio. DKK på atlantruten, hvorimod et negativt EBITDA på feeder- og bygdeskibsruiter* på henholdsvis -154 mio. DKK og -140 mio. DKK. Derudover genereres indtægt fra ikke-koncessioneret fragt, som påvirker resultatet positivt, og som ikke er medtaget i tabellen nedenfor. Se venligst en detaljeret oversigt over økonomi på ruteniveau i bilag 2.

Mio. DKK	Atlant	Feeder	Bygdeskibe
Samlede indtægter	615	189	38
Fragtrelaterede omkostninger	-68	-41	-26
Bruttofortjeneste	546	148	13
Driftsomkostninger	-255	-187	-65
Personaleomkostninger	-134	-114	-88
EBITDA	158	-154	-140

Af modellen kan følgende udledes:



Hvis krydssubsidiering fra Atlantruten ikke er mulig, vil det være nødvendigt at finde alternativ finansiering af de resterende ruter, som alle har en negativ EBITDA på ca DKK 300 mio.



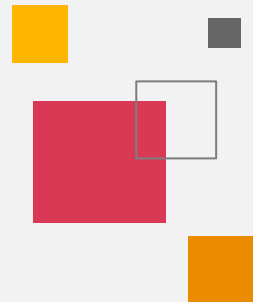
Koncessionstilskud til bygdebesejling, som er godkendt i Finansloven 2024, på 59,6 mio. kr. dækker ikke de faktiske omkostninger for bygderuterne.



Der må forventes flere stigninger i fragtraterne for at finansiere fremtidig og rettidig fornyelse af flåden.

*Der henvises til side 15 for yderligere forklaring og specifikation af hhv. Feeder- og bygdeskibe

3. Metodisk tilgang og datagrundlag (1 af 2)



Departementet for Boliger og Infrastruktur har anmodet PwC om assistance til at undersøge fordele og ulemper ved at ophæve RALs koncession på fragt til og fra Grønland samt indførelse af konkurrence på dette område. Vores assistance inkluderer også en afdækning af de økonomiske konsekvenser ved at ophæve koncessionen. Vores tilgang til undersøgelsen har bygget på følgende metode til indsamling af data.

Kvalitative data

For at kunne afdække fordele og ulemper ved en eventuel ophævelse af enekoncessionen samt indførelse af konkurrence er der anvendt kvalitative interviews med åbne spørgsmål som primær dataindsamlingsmetode. Denne metode anvendes for at opnå dybdegående forståelse for deltagernes holdninger og perspektiver i forhold til undersøgelsens emne, ligesom metoden muliggør en fleksibel dialog, hvor deltagerne, uden begrænsninger, kan give udtryk for deres perspektiver.

Udvælgelse af deltagere

Deltagerne er udvalgt gennem en dialog med Departementet for Boliger og Infrastruktur og ud fra det kriterium, at deltagerne er i stand til at belyse emnet og har snitflader til RAL i deres virke i dag. Deltagerne i interviewene var relevante departementer, Grønlands Erhverv, hvor repræsentanter fra de forskellige geografiske områder var inkluderet, samt en række af de største erhvervsdrivende, der står for import og eksport. For en samlet oversigt over interviewdeltagerne henvises der til **bilag 1**.

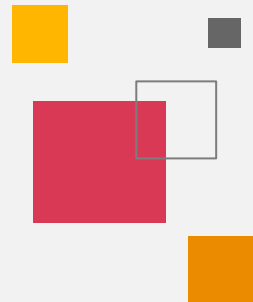
Interviewguide

For at sikre konsistens og afdækning af alle relevante emner er der udarbejdet en interviewguide indeholdende spørgsmål med fokus på at fremme refleksion samt opnå en dybdegående diskussion. Guiden fungerer som et rammeværktøj for interviewereren og er derfor ikke delt med deltagerne.

Gennemførelse af interviews

Interviews blev gennemført enten som fysiske møder eller via digitale platforme afhængigt af deltagernes geografiske placering. Hver session blev indledt med en kort introduktion til undersøgelsens formål samt den fortrolighed og anonymitet interviewet er underlagt, hvorfor der ikke gøres brug af direkte citeringer af deltagerne.

3. Metodisk tilgang og datagrundlag (2 af 2)



Kvantitative data

Den kvantitative metode er anvendt i forbindelse med dataanalyse af fragthåndtering mv. Denne er valgt for at sikre pålidelighed og objektivitet i analysen.

Dataanalysen er foretaget med det formål at udarbejde en indikativ opstilling af den afledte indtjening forbundet med driften af hver af de 10 eksisterende fragtruter i 2023.

På baggrund af de tilgængelige data for RAL's kapacitetsstyring af deres flåde, herunder også historiske registreringer, er det vurderet som værende mest hensigtsmæssigt at foretage analysen med udgangspunkt i en opsplitning på sejlede ruter.

Det bemærkes, at selskabets nuværende rapporteringssystem ikke tillader en fuldstændig og nøjagtig opdeling af indtægter og omkostninger på ruteniveau. Dette skyldes primært, at metoden til brug for registrering af omkostninger ikke anvendes konsekvent, og der således ikke foretages registrering af samtlige omkostninger for de enkelte ruter.

Det forholder sig anderledes med omsætningen for koncessionsfragt, hvor registreringsmetoden anvendes konsekvent, og registreringerne således fuldt ud afspejler den faktiske omsætning. Det bemærkes, at BAF/CAF* er inkluderet heri, som det også er tilfældet ved opgørelse af fordelte omkostninger.

Omkostningerne fordeles på baggrund af de faktiske registreringer på de enkelte skibe/ruter, hvilket dog kræver, at der rent faktisk er foretaget registreringer på de enkelte skibe. Såfremt registreringer ikke foreligger, anvendes som alternativ en fordelingsnøgle.

Overordnet bemærkes det, at der til resultaterne af ruteanalysen knytter sig en række væsentlige forbehold. Forbeholdene skyldes dels, at store dele af indtægterne og omkostningerne fordeles med baggrund i fordelingsnøgler på ruteniveau, og dels, at der eksisterer en ikke uvæsentlig skævvridning mellem henholdsvis indtægter og omkostninger, der fordeles. Således fordeles alene den koncessionsrelaterede drift (modsvarende ca. 3/4 af den samlede omsætning), samtidig med at stort set alle driftsrelaterede omkostninger fordeles.

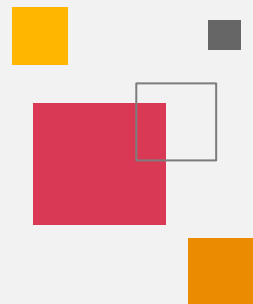
Fordelingen af indtægter og omkostninger er sket efter aftale med RAL.

Baseret på ovenstående er det vores vurdering, at en mere detaljeret analyse vil kunne give et mere retvisende billede af økonomien forbundet med drift af den enkelte rute; herunder en mere retvisende sammenhæng mellem indtægter og omkostninger.

*BAF=Bunker adjustment factor - Olie tillæg til dækning af forøgede brændstofpriser.

CAF= Currency adjustment factor - Valutatillæg til dækning af devaluering af den valuta som hovedfragten afregnes i.

4. Afgrænsning (1 af 2)



Ved udarbejdelse af denne rapport er der ikke foretaget en revision af information og af eventuelle andre dokumenter udleveret til os. Vores arbejde er baseret på information, data og forklaringer afgivet af relevante interessenter. PwC påtager sig ikke på nogen måde ansvaret for pålideligheden, nøjagtigheden eller fuldstændigheden af den information, der er udleveret.

Vores arbejde omfatter de procedurer, der er beskrevet i denne rapport. Eventuelle ændringer foretaget efter udstedelsen af denne rapport kan påvirke observationerne. PwC forbeholder sig ret til at præsentere nye fakta, konklusioner og anbefalinger, såfremt dette er nødvendigt baseret på ny viden, der er fremkommet efter udstedelsen af denne rapport.

Vores arbejde er afgrænset til det aftalte arbejdsomfang og er baseret på information og data gjort tilgængelig for PwC af Departement for Boliger og Infrastruktur samt RAL. I det omfang vores rapport berører juridiske punkter, bør det ikke forstås som et udtryk for en juridisk udtalelse. Naalakkersuisut og dets juridiske rådgivere er ansvarlige for at bestemme den juridiske anvendelighed af vores observationer og er ansvarlige for udførelsen af eventuelle handlinger.

Som statsautoriserede revisorer er vores arbejde omfattet af gældende etiske regler for revisorer, herunder krav om overholdelse af de fundamentale principper om integritet, objektivitet, professionelle kompetencer og fornøden omhu, fortrolighed samt professionel adfærd. Vores arbejde i henhold til denne aftale er ikke omfattet af den danske revisorlov og omfatter derfor ikke en revision eller et review i overensstemmelse med danske og internationale revisionsstandarder, hvorfor der ikke afgives revisions- eller reviewmæssig sikkerhed.

Vi er blevet oplyst af Naalakkersuisut, at denne rapport ønskes at være tilgængelig for alle, der ønsker at få adgang til rapporten. I overensstemmelse med sædvanlig praksis i PwC fraskriver vi os udtrykkeligt ethvert ansvar over for enhver anden person eller anden enhed, der påtænker at anvende indholdet i denne rapport ud over Naalakkersuisut.

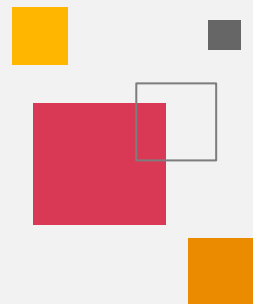
Afgrænsning af interviews

Der er foretaget 16 interviews. Det er vurderet, at dette antal interviews er tilstrækkeligt som grundlag for en indledende vurdering af konsekvenser, men det er dog ikke repræsentativt for en detaljeret forståelse for alle relevante aspekter, herunder de særlige geografiske udfordringer.

De udvalgte repræsentanter fra Grønlands Erhverv har udtalt sig som formand og næstformænd, men har ikke forud for deltagelse haft mulighed for at indhente synspunkter fra deres lokalforeninger.

Ligeledes er der udvalgt et udsnit af de største erhvervsdrivende, hvorfor de mindre erhvervsdrivende ikke har haft mulighed for at byde ind med deres synspunkter.

4. Afgrænsning (2 af 2)



Afgrænsning af dataanalyse

I vores arbejde med at tilvejebringe data til brug for en opdeling af selskabsøkonomien på ruteniveau har vi mødt en række udfordringer, idet indtægter, omkostninger mv. ikke historisk er blevet direkte registreret på et niveau, der kan henføres til hverken skibe eller ruter.

Vi har derfor som led i vores arbejde – og i samarbejde med RAL – foretaget en række fordelinger af indtægter og omkostninger via anvendelsen af fordelingsnøgler. Som grundlag for fordelingen har vi anvendt omsætningsdata fra det eksisterende bookingsystem (LIMA) og omkostningsdata fra det eksisterende økonomisystem (Dynamics 365).

Anvendelse af fordelingsnøgler samt det begrænsede omfang af “præcise” registreringer på rute- eller skibsniveau medfører en række usikkerheder i relation til vurdering af økonomien forbundet med de enkelte fragtruter. De anvendte fordelingsnøgler giver således alene en tilnærmet beskrivelse af den faktiske økonomi forbundet med driften af hver af ruterne.

I vores arbejde er vi blevet bekendt med, at der er udfordringer med at sondre mellem omkostninger, der vedrører den koncessionerede og ikke-koncessionerede drift. Omkostningerne er gennemgået manuelt af RAL for bedst muligt at fjerne omkostninger, der vedrører den ikke-koncessionerede drift. Vi har ikke selv kunnet foretage en verificering af dette forhold, men kan dog konstatere, at der kun er fjernet en begrænset mængde af omkostninger.

Da nogle af skibene lejes frem for ejes, er der som en del af driftsomkostningerne (“Opex”) indeholdt leje af skibe. Dette kan medføre en skæv fordeling af omkostninger, når der sammenlignes på tværs af skibe og fragtruter, som det ikke har været muligt at korrigere for. Vi har i samarbejde med RAL på bedst mulig vis forsøgt at tage højde for alle relevante forhold ved opstillingen af økonomien for de enkelte fragtruter.

Vi har i vurderingen taget højde for forhold af væsentlige betydning og er ikke bekendte med yderligere forhold. Komplexiteten i data medfører dog, at der kan være forhold af betydning, som vi ikke her har medtaget i vores vurdering.

5. Fordele og ulemper ved enekoncession (1 af 4)

Med afsæt i de afholdte interviews er der en generel forståelse for den rolle, som RAL spiller i samfundet. Alle interviewdeltagere omtaler den samfundskritiske opgave, der ligger i at sikre forsyningssikkerheden i hele landet. På tværs af deltagerne er der et bredt ønske om øget gennemsigtighed i omkostningerne ved sikringen af forsyningssikkerheden, samt hvordan krydssubsidiering sker i praksis.

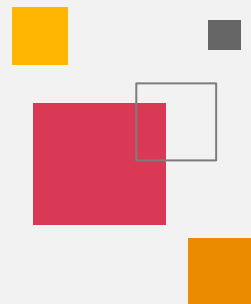
I det følgende har vi konsolideret de umiddelbare fordele og ulemper ved enekoncession baseret på de svar, vi har modtaget fra de udvalgte respondenter. Fordele og ulemper er inddelt i overordnede temaer.

Umiddelbare fordele ved at ophæve enekoncessionen

Der er en umiddelbar forventning fra interviewdeltagerne til, at en ophævelse af enekoncessionen vil medføre nedenstående:

Fleksibilitet	<ul style="list-style-type: none">• Større fleksibilitet i forhold til de forskellige behov, de enkelte importører og eksportører har, eksempelvis fiskeribranchen, bygge- og anlægsbranchen m.fl. Flexibilitet er både på godstyper, tidspunkter og destinationer (anløbshavne).• Nogle aktører har nævnt, at der potentielt vil være nye handlemuligheder, herunder særligt i Nordamerika. Dette er primært handel af dagligvarer fra Portland samt direkte eksport af fisk til Canada. Dette er også relevant i forhold til at sikre forsyningssikkerhed til Grønland i tilfælde af ustabilitet i Danmark og/eller Europa, som er en faktor der er blevet nævnt under interviews.• Nogle aktører har nævnt indgåelse i det internationale containersamarbejde som en mulighed for større fleksibilitet både i forhold til containertyper og antal af containere i omløb. Udover fleksibilitet kan en indgåelse i dette samarbejde potentielt medføre en besparelse på omkostninger til den ompakning af containere, der foretages i dag. RAL oplyser at dette allerede er muligt, dog har der ikke været interesse fra aktører at benytte denne mulighed, grundet omkostninger forbundet med dette.
Økonomi	<ul style="list-style-type: none">• Størsteparten af aktørerne forventer et fald i fragtraterne på import og eksport på den atlantiske rute samt til og fra de større byer i Grønland, og dermed øget konkurrencefordele.
Andet	<ul style="list-style-type: none">• Enkelte aktører har nævnt muligheden for på kort sigt at omstille til mere miljøvenlig sejlads til og fra Grønland, bl.a. ved brug af mere CO₂-venligt bunkerolie.• Herudover er også nævnt mulighed for at begrænse antal sejlede sømil, hvis der kigges ind i eksport og import fra lande tættere på Grønland end Danmark.

5. Fordele og ulemper ved enekoncession (2 af 4)



Særligt omkring nye handlemuligheder

Indkøbsvaner og forbrugsmønstre er overordnet præget af genkendelighed og forudsigelighed. Alle varer, der kan købes i bygderne, er varer importeret direkte fra Danmark af KNI og udgøres primært af Rema 1000-varer.

Forbrugsvanerne er endvidere indirekte præget af politisk bestemte mønstre, i og med at KNI ejes af selvstyret, og det er KNI, der har forsyningspligten i alle bygder i Grønland. Alle tilgængelige varer er således KNI-varer importeret fra Danmark af KNI og fragtet af RAL.

RAL indgik i 2020 aftale om samsejling med det islandske rederi Eimskip, hvilket betyder, at den atlantiske rute siden da også har omfattet en række islandske havne. Samarbejdet har muliggjort yderligere tilførsel af varer i form af islandske tøjmærker, fødevarer osv. Dette har dog ikke haft den fulde effekt grundet fragtomkostninger på ruten mellem Reykjavik og Nuuk. Der blev i 2022 fremlagt et forslag om at nedsætte fragtpriiserne på denne rute, dette blev efter behandling afvist og fragtpriiserne blev ikke sat ned. Derudover har flere respondenter udtrykt, at det er vanskeligt at importere fra nye markeder grundet størrelsen på det grønlandske marked.

Særligt omkring containersamarbejde

Det, at RAL ikke indgår i et internationalt containersamarbejde og i stedet udelukkende har egne containere, medfører efter udsagn fra flere respondenter en øget fragtomkostning. Disse ekstra omkostninger relaterer sig til blandt andet ompakninger til og fra RAL-containere, i de tilfælde hvor godset er fragtet af andre end RAL, på de ruter der er uden for enekoncessionen. Derudover oplyser flere respondenter, at ulempen ved ikke at indgå i et internationalt containersamarbejde også er manglende fleksibilitet i forhold til dimensionerne, containertyper mv., som der er behov for.

Herudover har flere respondenter oplevet, at der til tider er udfordringer i forhold til cirkulationen af containere, da de containere, der sendes fra Danmark til Grønland, som udgangspunkt er tørcontainere, hvorimod de containere, der sendes retur fra Grønland til Danmark, som udgangspunkt er frostcontainere. Dette medfører, at RAL oplever, at de to typer containere bliver fanget hver deres sted, dvs. tørcontainere bliver fanget i Grønland og skal sejles tomme retur til Danmark, og modsat fanges frostcontainere i Danmark og skal sejles tomme retur til Grønland.

RAL oplyser at det på nuværende tidspunkt er muligt at fragte containere fra andre leverandører, men der har ikke været efterspørgsel på dette grundet omkostninger forbundet med det.

5. Fordele og ulemper ved enekoncession (3 af 4)

Umiddelbare ulemper ved at ophæve enekoncessionen

Under den indgåede aftale om enekoncessionen, oplyser flere respondenter, at RAL løser en samfundskritisk opgave i at sikre forsyningsikkerheden til hele landet. RAL er forpligtet til at opretholde en passende og tilstrækkelig besejling. Denne forsyningsikkerhed forventes at ophøre, såfremt der ikke indføres et alternativ for de geografiske yderområder.

Der er flere deltagere, der gør opmærksom på, at det kommercielt umiddelbart kun vil være rentabelt at besejle Nuuk og muligvis også andre større byer. Det er deltagernes opfattelse, at alle andre ruter vil skulle subsidieres.

Forsyningsikkerhed/-pligt

- Flere respondenter nævner potentielt manglende alternative aktører til at betjene sejlruiter uden for Nuuk og de andre større byer såsom Sisimiut og Ilulissat, idet der kan være manglende kommercielt incitament samt manglende nødvendig flåde og personale, som kan sejle i det arktiske klima.
- Ligeledes nævnes et potentielt ustabilt fragtnetværk / ikke på forhånd fastlagte sejlruiter i forhold til sejlruiter uden for Nuuk og andre større byer (Sisimiut, Aasiaat, Ilulissat etc.). Det kan forventes, at frekvensen for anløb vil falde.

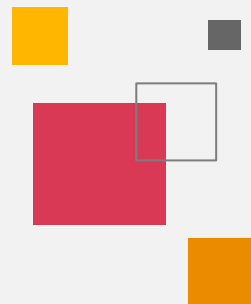
Økonomi

- Der vil ikke kunne ske krydssubsidiering, og dermed kan der ikke opretholdes samme fragtrater på tværs af hele landet. Fragtomkostninger til bygderne forventes dermed at være dyrere, såfremt samme sejlfrekvens opretholdes. Alternativt vil det betyde et markant større økonomisk tilskud end nuværende ca. DKK 60 mio.
- Potentielt større økonomiske udgifter ved en eventuel fuldstændig afvikling af RAL, som følge af en eventuel politisk beslutning om hel eller delvis fjernelse af koncession. Det kan være udgifter som frasalg af flåde, overtagelse af økonomiske forpligtelser som lån, opsigelser af medarbejdere mv.
- Potentielt større økonomiske investeringer ved fornyelse af RAL's flåde ved grøn omstilling for bl.a. at anvende mere CO₂-venlig bunkerolie. Derudover vil der potentielt være behov for økonomiske investeringer i forbindelse med omlægning af eksport til og import fra lande tættere på Grønland end Danmark.

Andet

- Infrastrukturen, der løbende er blevet investeret i gennem de seneste 50 år, er potentielt ikke tilpasset i forhold til de potentielle andre aktører end RAL.

5. Fordele og ulemper ved enekoncession (4 af 4)



Særligt omkring begrænsede udbydere af arktisk søtransport

Vi har som led i vores analyse undersøgt forudsætningerne for enekoncessionen. Udbuddet af arktisk søtransport vurderes til at være begrænset. Det er derfor forbundet med væsentlig usikkerhed, hvorvidt søtransporten ville kunne udbydes. Der stilles herunder særligt krav om kendskab til arktisk søfart samt de særlige udfordringer ved forstærkning af skibsmateriel til formålet.

Disse særlige forhold bør derfor vurderes yderligere for at kunne konkludere, om den koncessionerede fragt ville kunne udbydes til kommercielle drift.

Særligt omkring bygdebesejling

Varetagelse af selve bygdebesejlingen kræver et rederi, der har den rette flåde, og som er tilpasset de særlige arktiske forhold. RAL anvender i dag feederskibe, som er ansvarlige for fragten fra Nuuk og ud til de større byer, samt bygdeskibe, der sikrer fragt fra de større byer til de mindre byer og bygder.

Opstilling af mulige scenarier

Vi har ved hjælp af input fra respondenterne opstillet to mulige scenarier, som giver bud på, hvordan forsyningssikkerhed kan opretholdes, såfremt enekoncessionen ophæves.

Scenarie 1 – Atlantruten og bygdebesejling

Ved ophævelse af enekoncessionen forventes en kommerciel interesse for den atlantiske sejlroute, dvs. mellem Grønland og Danmark, fra flere aktører, hvorfor forsyning og godsfragt til Nuuk og de andre større byer vil være dækket af andre end RAL. Dette kan potentielt påvirke beskæftigelsen, da andre aktører vil benytte egen arbejdskraft.

Interessen for de lokale sejlruiter mellem Nuuk og yderområderne forventes at være begrænset. Et scenarie vil derfor være, at de enkelte aktører, der har forsyningspligten i Grønland, og indbyggerne i yderområder og bygder selv skal arrangere transport af varer, hvilket alt andet lige må formodes at være en forholdsmæssig omkostningstung løsning. Se venligst afsnit 6, som indeholder økonomiske beregninger baseret på de udvalgte scenarier.

Scenarie 2 – Ophævelse af enekoncessionen på den atlantiske rute (delvis opdeling)

Et andet scenarie tager afsæt i samme situation, hvor enekoncessionen ophæves; dog vil selvstyret etablere og indgå en servicekontrakt med RAL eller andre interessenter, der ønsker at byde på og indgå samarbejde om den atlantiske rute. I og med at der ikke vil være mulighed for krydssubsidiering, vil selvstyret blive pålagt en større økonomisk byrde ved bygdebesejling, da bygdebesejlingen er underskudsgivende som selvstændig besejlingstype.

Det er væsentligt at bemærke, at der med enekoncessionen ligeledes følger en befordringspligt. Se venligst afsnit 6, som indeholder økonomiske beregninger baseret på de udvalgte scenarier.

6. Aktuelle samfunds- økonomiske omkostninger eller gevinster (1 af 4)

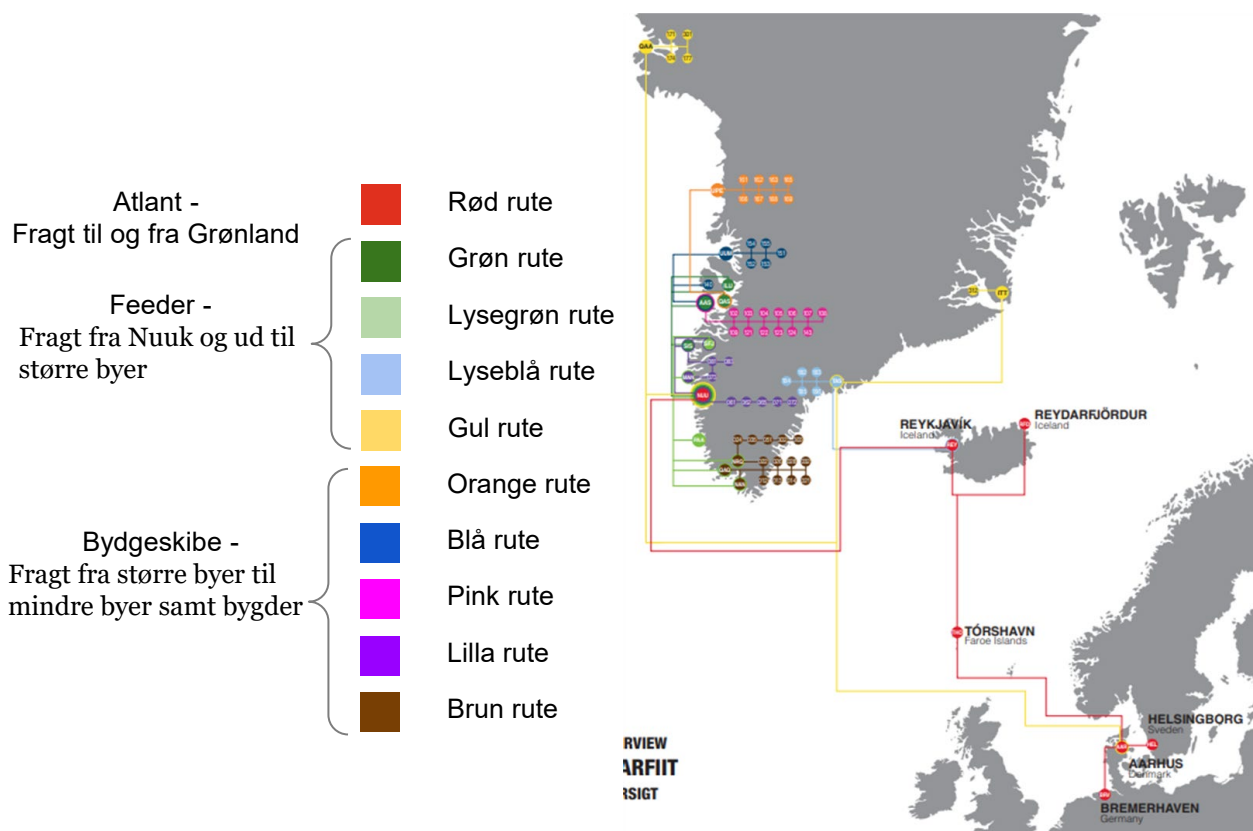
Økonomiske konsekvenser ved ophævelse af enekoncession

For at kunne give en indikation af de økonomiske forhold på den koncessionerede fragt, som håndteres af RAL, er der udarbejdet analyse og opstilling af økonomien på de enkelte ruter.

Som det er beskrevet i afsnittet om afgrænsninger, er analysen forbundet med stor usikkerhed og baseret på en række væsentlige forudsætninger. Analysen kan derfor ikke alene fungere som grundlag for en politisk beslutning. Inden en politisk beslutning tages, bør der foretages en mere dybdegående analyse både af realiserede tal i 2023 og af en eventuel fremskrivning, der muliggør en vurdering af de langsigtede økonomiske konsekvenser.

Analysen omfatter alle udbudte ruter under koncessionsaftalen som illustreret nedenfor. Det økonomiske overblik over hver enkelt rute findes i bilag 2.

For at kunne gøre de samfundsøkonomiske omkostninger op, er ruterne inddelt i tre kategorier:



Kilde: <https://www.ral.dk/media/1301271/ruteoversigt-2024.pdf>

6. Aktuelle samfunds- økonomiske omkostninger eller gevinster (2 af 4)

Analyseresultater

Vi har forsøgt at opgøre de økonomiske konsekvenser forbundet med ophævelse af enekoncessionen. Opgørelsen er forbundet med væsentlig usikkerhed, hvilket skyldes manglende kvalitet (opdeling) i de data, vi har modtaget under udarbejdelse af analyser.

Det er ikke muligt at foretage en fuldstændig opdeling af indtægter og omkostninger på ruteniveau i RAL's nuværende systemer og resultaterne af ruteanalysen skal derfor tages med væsentlige forbehold.

Dette skyldes dels, at store dele af indtægterne og omkostningerne fordeles med baggrund i fordelingsnøgler, og dels, at der er en væsentlig skævvridning mellem de indtægter og omkostninger, der fordeles. Således er det kun den koncessionsrelaterede drift (modsvarende ca. ¾ af den samlede omsætning) der fordeles, hvor der på omkostningssiden sker en fordeling af stort set alle driftsrelaterede omkostninger.

Baseret på vores beregninger i forbindelse med rentabilitetsanalysen er der et positivt EBITDA på 158 mio. DKK på atlantruten. Det positive resultat på den røde rute skyldes væsentligt større volumen end på de andre ruter samt højere fragtpreiser ved fragt nordpå. Generelt er de samlede indtægter koncentreret om de primære ruter, henholdsvis den røde, den mørkegrønne og den lysegrønne rute. Disse tre ruter udgør tilsammen 95 % af de samlede indtægter i RAL. Derudover genereres indtægt fra ikke-koncessioneret fragt, som påvirker resultatet positivt, og som ikke er medtaget i tabellen nedenfor.

Vi ser derimod et negativt EBITDA på feeder- og bygdeskibsruter på henholdsvis -154 mio. DKK og -140 mio. DKK. Her har den lyserøde rute, som er en bygdeskibsrute, og den mørkegrønne rute, som er en feederrute, et større underskud end de øvrige ruter. Det ses også, at den mørkegrønne rute, som er en nordfeederrute, har et mindre negativt bidrag end den lysegrønne rute, som er en sydfeederrute. Ud fra vores oplysninger skyldes dette højere omsætning relateret til eksport af fisk.

Bydgebesejling på ruter ud over de tre primære ruter nævnt ovenfor genererer væsentligt færre indtægter. Samtidig genererer de et underskud, der er to til fire gange større end de samlede indtægter. Dette indikerer, at det relativt set er væsentligt dyrere at drifte netop disse ruter.

Jf. afsnittet "Økonomiske konsekvenser ved ophævelse af enekoncessionen" kan den anvendte metode til fordeling af indtægter og omkostninger medføre en skævvridning, hvorved der indregnes flere omkostninger til de enkelte ruter, end der faktisk er. Hvis en del af de allokerede omkostninger til ruterne fjernes, formodes det at driftsøkonomien for hver enkelt rute forbedres.

Af tabellen nedenfor fremgår det, at den røde rute (atlantruten) som den eneste af alle ruter havde en positiv indtjening i 2023. Detaljeret ruteøkonomi fremgår af bilag 2.

Mio. DKK	Atlant	Feeder	Bydgeskibe
Samlede indtægter	615	189	38
Fragtrelaterede omkostninger	-68	-41	-26
Bruttofortjeneste	546	148	13
Driftsomkostninger	-255	-187	-65
Personaleomkostninger	-134	-114	-88
EBITDA	158	-154	-140

6. Aktuelle samfunds- økonomiske omkostninger eller gevinster (3 af 4)

Det kan på baggrund af dette konkluderes, at atlantruten subsidierer både feederruter og bygdebesejlingen.

På nuværende tidspunkt fremgår tilskud til RAL jf. koncessionsaftale af den vedtagne finanslov under hovedkonto 72.20.10 Godstransport. I den forbindelse modtager RAL et årligt tilskud til bygdebesejling på cirka 60 mio. kroner jf. nedenstående oversigt.

År	2020	2021	2022	2023	2024
72.20.10 angivet i mio DKK	62,6	62,6	62,6	59,6	59,6

Nedgangen i tilskud fra 2022 til 2023 skyldes udgifter til DMI's istjeneste, som ikke betales af RAL længere. For at kunne estimere den umiddelbare økonomiske konsekvens ved ophør af enekoncessionen benyttes tidligere opstillede scenarier i afsnit 5.

Scenarie 1 – Atlantruten og bygdebesejling

Hvis koncessionsaftalen med RAL ophæves, vil tilskud vedtaget i finansloven bortfalde, hvilket isoleret set vil medføre en gevinst for selvstyret. Det bør i det tilfælde overvejes, hvorvidt RAL som selskab skal fortsætte i den nuværende form. Omkostningerne hertil bør indgå i den overvejelse.

Søtransport til og fra Grønland samt bygdebesejling vil i dette scenarie være overladt til det frie marked og på den måde give andre rederier og fragtselskaber muligheden for at byde ind på ruterne. Det forventes, at bud sandsynligvis og udelukkende vil ske ud fra kommercielle interesser og med fokus på at der skal være tale om overskudsgivende ruter. Det vil derfor være den atlantiske rute, der rent kommercielt vil være interessant og det vil i sidste ende potentielt kunne medføre lavere fragtrater på både nord- og sydgående fragt til og fra Nuuk og de andre større byer. Forsynings sikkerheden kan i dette tilfælde blive udfordret, ligesom det potentielt vil være vanskeligt for KNI at varetage forsyningspligten.

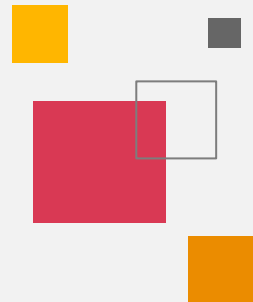
Scenarie 2 – Ophævelse af enekoncession på den atlantiske rute (delvis opdeling)

Hvis en delvis ophævelse af koncessionen vedtages, vil den atlantiske rute udbydes i fri konkurrence. Dette vil kunne medføre lavere fragtrater på den nord- og sydgående fragt og dermed en potentiel besparelse for både import- og eksport erhverv. Der er på nuværende tidspunkt lavere rater på sydgående fragt, hvorfor fri konkurrence potentielt ikke have en væsentlig økonomisk gevinst for eksportørerne.

For at sikre forsynings sikkerheden i hele landet vil der skulle udarbejdes og forhandles servicekontrakter på feeder- og bygdebesejlad. Den model vil kunne påvirke dele af RAL som selskab, bl.a. atlantskibet samt aktiviteter i Danmark, der vil forventes at skulle afvikles, hvilket vil være forbundet med en omkostning, der på nuværende tidspunkt ikke er kendt.

Der vil kunne indgås særskilte servicekontrakter på de enkelte ruter, hvorved krydssubsidieringen fra atlantruten falder bort. Dette vil ud fra opstillede tabeller betyde, at der for at opretholde forsynings sikkerheden skal tilføres flere tilskudsmidler i størrelsesorden 300 mio. DKK, dvs. et mertilskud svarende til 240 mio. DKK.

6. Aktuelle samfunds- økonomiske omkostninger eller gevinster (4 af 4)



Det er væsentligt at bemærke, at ved en fuldstændig ophævelse af enekoncessionen (scenarie 1) såvel som ved en delvis ophævelse af enekoncessionen (scenarie 2), vil fragtpriiserne potentielt blive mindre. Dog vil priserne blive bestemt af det enkelte rederi, som måtte byde ind på varetagelse af opgaven og denne prisfastsættelse vil være påvirket af det generelle prisniveau på fragt på det frie marked.

Økonomiske konsekvenser ved opretholdelse af enekoncessionen

Hvis den nuværende koncessionsaftale fastholdes, bør de økonomiske konsekvenser af dette overvejes. RAL har reguleret sine basisrater på alle fragttyper i 2023 og 2024 samt planlagt regulering i 2025 og 2026.

Hvis der tages udgangspunkt i en inflationsstigning på 2 % årligt samt en mindre stigning i fragtmængder, vil de allerede implementerede prisstigninger samt eventuelle planlagte prisstigninger i basisraten ikke være tilstrækkelige til at give RAL mulighed for at opbygge kapital. En kapital der er nødvendig for at RAL rettidigt vil være i stand til at forny deres flåde, når dette behov på et tidspunkt opstår.

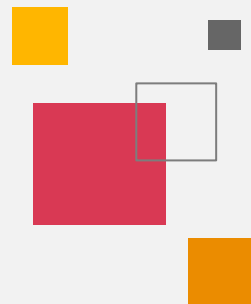
Dette vil ikke medføre en økonomisk omkostning eller gevinst på nuværende tidspunkt, men det kan potentielt være en risiko på lang sigt. Dermed bør initiativer til at reducere denne risiko til et acceptabelt niveau overvejes.

Samfundsøkonomiske gevinster

De samfundsøkonomiske gevinster ved enekoncession er vanskelige at opgøre på baggrund af det materiale, der har været tilgængeligt for denne analyse.

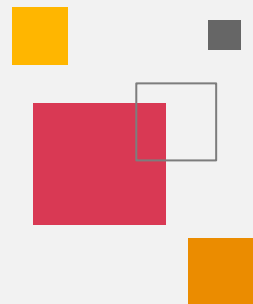
Det vil kræve yderligere analyser og undersøgelser samt et langt mere detaljeret datagrundlag.

Bilag 1 – Interviewliste



Organisation	Deltager
Pisiffik A/S	Per Steen Larsen og Flemming Jensen
KNI A/S	Jeppe Jensen og Brian Weuge Chemnitz
Polar Seafood Greenland A/S	Michael Binzer
Royal Greenland A/S	Mogens Larsen
Blue Water Shipping A/S	Lars Vajse
Sikuki Nuuk Harbour A/S	John Rasmussen
Grønlands Erhverv – Direktion	Christian Keldsen og Lars Krogsgaard-Jensen
Grønlands Erhverv – Region Sermersooq	Bo Eriksen
Grønlands Erhverv – Region Qeqqata	Knud Oxenvad
Grønlands Erhverv – Region Qeqertalik	Lisbeth Hansen
Departementet for Finanser og Skatter	Michael Pedersen
Departementet for Erhverv, Handel, Råstoffer, Justitsområdet og Ligestilling	Salik Hard
Departementet for Selvstændighed og Udenrigsanliggender	Mininnguaq Kleist
Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø	Kenneth Primdal og Clara Meinertz
Departementet for Fiskeri og Fangst	Katrine Kærgaard
Departementet for Boliger og Infrastruktur	Ruth Lindhardt
Formandens Departement	Hans-Peder Barlach Christensen

Bilag 2 - Rute økonomi



Mio. DKK	Samlede indtægter	Fragtrelaterede omkostninger	Bruttofortjeneste	Driftsomkostninger	Personaleomkostninger	EBITDA
Rød	615	-68	546	-255	-134	158
Grøn	108	-11	96	-89	-25	-18
Gul	10	-8	2	-20	-23	-41
Orange	9	-6	4	-16	-21	-33
Blå	13	-5	8	-18	-20	-30
Pink	5	-4	1	-8	-13	-20
Brun	4	-5	-1	-9	-15	-25
Lyseblå	14	-8	6	-21	-23	-38
Lilla	7	-6	1	-14	-19	-32
Lysegrøn	57	-14	44	-57	-43	-57