

ÅRSRAPPORT

Årsrapporten er fremlagt og godkendt på selskabets ordinære generalforsamling den 13. maj 2024

Thor Suhr, dirigent

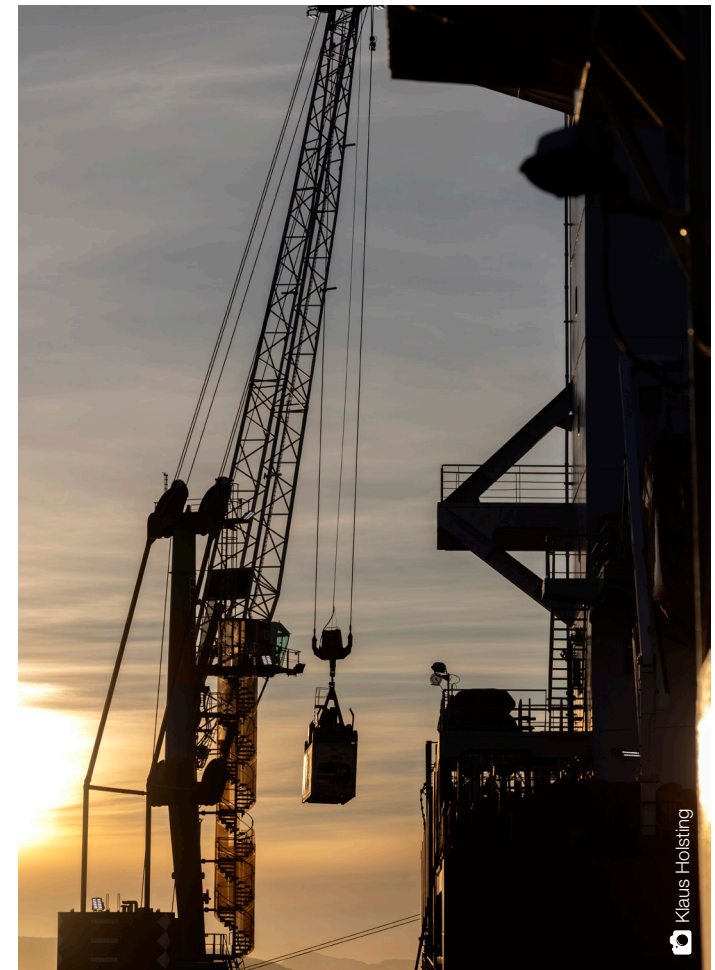
ROYAL  ARCTIC

2023

(CVR. NR. 16545538)

Selskabsoplysninger

Selskab	Royal Arctic Line A/S, Aqqusinersuaq 52, Postboks 1580, 3900 Nuuk, Telefon: +299 34 91 00, E-mail: ral@ral.gl, Hjemmeside: www.ral.gl
Reg. nr.	A/S 209.527
CVR. nr.	16545538
Hjemsted	Nuuk, Grønland
A/S-kapital	120 millioner kr.
Ejerforhold	Grønlands Selvstyre, Nuuk, Grønland, ejer selskabet 100 %.
Bestyrelse	Pâviâraq Heilmann, formand Erik Jørgen Østergaard, næstformand Barbara Agersnap Erik Sivertsen Julia K. Olsen Miinanguaq Hilda Zeeb Eydun Simonsen* Laust Lindskov Vestergaard* Tina Lange Olsen* <i>* Valgt af medarbejderne i 2022 for en 4-årig periode.</i>
Direktion	Niels Clemensen, Administrerende direktør Aviâja Lyberth Lennert, Vicedirektør Anders Bay Larsen, Direktør for skibsdrift Bebiane Boye Hansen, HR Koncerndirektør Ivalu Kleist, COO, Operationsdirektør Jørgen Aqe Møller, Økonomidirektør
Revision	Grønlands Revision A/S og PricewaterhouseCoopers



Indhold

5	Hoved- og nøgletal			
6	Forord			
8	Ledelsesberetning			
8	Kapacitetsudnyttelse			
8	Forbedring af kerneydelsen			
9	Første hele år i det nye netværk			
9	Konstruktiv dialog			
9	Nye markeder			
10	Skærpede miljøkrav			
10	ESG-rapportering			
11	Elev- og studiepladser			
11	Flådefornyelse			
11	Lettere at handle med Grønland			
13	Behov for opdatering af IT-systemer			
15	Kommercielt gods			
16	Årets resultat			
17	Ændringer i bestyrelse og ledelse			
17	Begivenheder efter regnskabsårets afslutning			
17	Olie- og valutakurstillæg			
17	Nybygningsprogram			
18	Samfundsansvar			
19	Forventninger til 2024			
20	Finansielle risici			
20	Operationelle risici			
20	Cyberrisk			
21	Markedsrisici			
21	Forretning uden for koncessionen			
21	Sejlplan, priser og bidrag			
21	ETS			
22	Royal Arctic Line koncernen			
24	God selskabsledelse			
24	Aktionærens rolle og samspil med selskabets ledelse			
24	Interessenternes rolle og betydning for selskabet samt samfundsansvar			
24	Åbenhed og transparens			
24	Bestyrelsens opgaver og ansvar			
24	Bestyrelsens sammensætning og organisering			
25	Ledelsens vederlag			
25	Regnskabsafklæggelse (finansiel rapportering)			
25	Risikostyring og intern kontrol			
25	Revision			
26	Ledelsespåtegning			
28	Den uafhængige revisors revisionspåtegning			
28	Konklusion			
28	Grundlag for konklusion			
28	Udtalelse om ledelsesberetningen			
28	Ledelsens ansvar for regnskabet			
28	Revisors ansvar for revisionen af regnskabet			
30	Resultatopgørelse 2023			
31	Aktiver			
32	Passiver			
33	Egenkapitalopgørelse			
34	Pengestrømsopgørelse			
35	Noter			
50	Regnskabspraksis			
50	Generelt om indregning og måling			
50	Koncernregnskabet			
52	Resultatopgørelsen			
53	Balancen			



Koncessionen – en ret og en pligt

Selskabet er 100 % ejet af Grønlands Selvstyre og dermed ejet af det grønlandske folk.
Rederiet er en livsnerve for det grønlandske samfund.

Grønlands Selvstyre har tildelt Royal Arctic Line A/S enekoncession til søtransport af gods til, fra og i Grønland. Med eneretten følger en pligt til at forsyne det grønlandske samfund. Betingelser om anløbsfrekvens, kapacitet og forsyningssikkerhed følger med koncessionen.

Koncessionen omfatter godstyper som

- Fødevarer
- Eksportprodukter (fisk og skaldyr)
- Forbrugsvarer (blandt andet møbler, hvidevarer, biler og både)
- Materialer til bygge- og anlægssektoren
- Øvrigt gods, herunder transportudstyr og tankcontainere

Havneterminaler og anløb i Grønland

- Driver 13 havneterminaler
- Anløber 65 lokationer (byer og bygder)
- Anløber 2 miner

Havneanløb udenfor Grønland

- Aarhus
- Helsingborg
- Tórshavn
- Reykjavík
- Reyðarfjörður

Skibe og passagerskib

- 10 fragtskibe
- 1 Passagerskib

Uddannelse og arbejdskraft

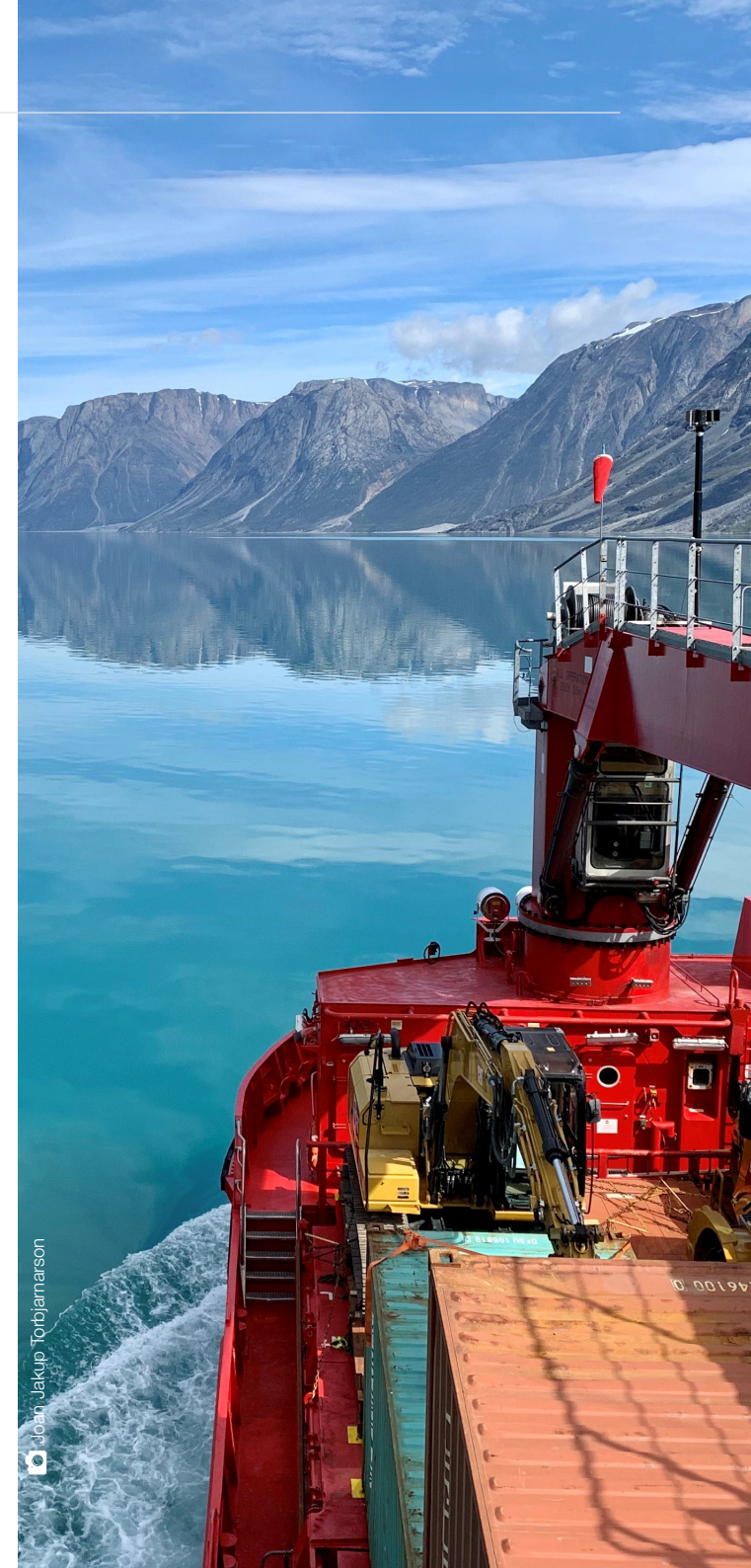
- 742 Medarbejdere (FTE)
- 51 Elever (indregnet i FTE)

Interessentrelationer

- Den grønlandske befolkning
- Selskabets eneaktionær
- Medarbejdere
- Kunderelationer (privat- og erhvervskunder)
- Samarbejdspartnere
- Leverandører
- Banker
- Lokalsamfundet

Rederiets skibe og havne lever op til International Ship and Port Facility Security Code (ISPS).

Passagerskibet, Sarfaq Ittuk er ejet af Arctic Umiq Line A/S, som er datterselskab og 100 % ejet af Royal Arctic Line A/S.



Hoved- og nøgletal for koncernen

Set over en 5-årig periode kan koncernens udvikling beskrives ved følgende hoved- og nøgletal: DKK millioner

Resultat	2023	2022	2021	2020	2019
Nettoomsætning	1.190	1.166	1.054	979	904
Samlede indtægter	1.225	1.181	1.076	992	970
Driftsresultat	24	(73)	28	14	35
Finansiering netto	(20)	(23)	(24)	(11)	(8)
Årets resultat før skat	4	(96)	4	2	27
Årets resultat	3	(74)	2	2	25
Udbytte	0	0	3	3	3
Balance					
Balancesum	1.483	1.590	1.580	1.647	1.287
Investering i immaterielle og materielle anlægsaktiver	70	272	433	413	170
Nettoarbejdskapital	44	41	68	111	137
Langfristede gældsforpligtelser	576	641	615	663	353
Egenkapital	632	638	686	682	688
Pengestrømme					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	71	46	47	108	145
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	(6)	(68)	(105)	(405)	(169)
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	(64)	(7)	(24)	337	63
Ændringer i likvider	1	(29)	(81)	40	39
Likviditet ved årets udgang	148	148	176	258	218
Nøgletal *					
Overskudsgrad (%)	2,1 %	(6,3) %	2,7 %	1,4 %	3,9 %
Afkastningsgrad (%)	1,7 %	(4,6) %	1,8 %	0,8 %	2,8 %
Egenkapitalens forrentning (ROE)	0,5 %	(11,1) %	0,3 %	0,2 %	3,7 %
Soliditetsgrad (%)	42,5 %	40,1 %	43,4 %	41,4 %	53,4 %
Afkast af investeret kapital (ROIC)	2,0 %	(5,7) %	2,2 %	1,2 %	3,9 %
Gearing af driftsaktiver	1,9	2,0	1,9	1,9	1,4
Gennemsnitligt antal heltidsbeskæftigede	742	787	900	794	759
Overskud før skat pr. medarbejder (1.000 kr.)	6	(122)	5	3	36
Omsætning pr. medarbejder	1,60	1,48	1,17	1,23	1,19

* Nøgletal er udarbejdet i overensstemmelse med Finansforeningens "Anbefalinger & nøgletal".

I forbindelse med ændring af regnskabsklassificering på omsætningen er sammenligningstallene 2019 ikke ændret.

I gennemsnitligt antal heltidsbeskæftigede er elever medtaget fra 2021.

Definitioner af nøgletal

Nettoarbejdskapital = Omsætningsaktiver – kortfristet gæld

Overskudsgrad (%) = $\frac{\text{Resultat før finansielle poster} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$

Afkastningsgrad = $\frac{\text{Resultat før finansielle poster} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$

Egenkapitalens forrentning (ROE) = $\frac{\text{Årets resultat} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital}}$

Soliditetsgrad (%) = $\frac{\text{Egenkapital ultimo} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$

Afkast af investeret kapital (ROIC) = $\frac{\text{Resultat før finansielle poster} \times 100}{\text{Gennemsnitlig investeret kapital inkl. goodwill}}$

Gearing af driftsaktiver = $\frac{\text{Investeret kapital inkl. goodwill}}{\text{Egenkapital ultimo}}$

Forord

Året 2023 blev første hele regnskabsår efter implementeringen af den strategi, som blev påbegyndt i 2015. Rammebetingelserne er nu etableret for at åbne Grønland for omverdenen, og de kommende år vil vise om den grønlandske befolkning og omverdenen søger at udnytte de nye muligheder det nye netværk har tilvejebragt. I Royal Arctic Line vil vores indsats nu blive rettet indad og have fokus på, hvordan vi kan levere en endnu bedre ydelse for vores kunder, for vores ejere og for en bæredygtig fremtid.

Bæredygtighed vil blive nøgleordet de kommende år. Det gælder den miljømæssige bæredygtighed, som vil gå hånd i hånd med at få etableret en bæredygtig og holdbar økonomi i selskabet. Fokus på begge dele er nødvendigt, hvis vi som selskab skal leve op til vores primære forpligtelse; at sikre forsyning til, fra og i Grønland med en service, der står mål med den omkostning, den har for den enkelte. Det er ikke en let opgave og der findes ikke en løsning, som alle er tilfredse med. Det kræver løbende dialog og inddragelse, så der kan tages fælles beslutninger om, hvilken vej selskabet skal gå de kommende år. Denne proces starter nu. I 2024 vil selskabet tage hul på strategien for det fremtidige Royal Arctic Line. Det kræver forandring og nye øjne, derfor ser bestyrelsen frem til at påbegynde samarbejdet med den nye direktør (CEO) for Royal Arctic Line. Vi står ikke stille imens. Vi har siden slutningen af 2022 haft fokus på at forbedre kerneydelsen. Selskabets aktivmasse og forretningsområder er løbende blevet evalueret for at sikre, at selskabet er "fit" bæredygtigt i forhold til at leve op til de forpligtelser, der følger med at have koncession på søfragt til, fra og internt i Grønland.

Det økonomiske resultat for 2023, hvor underskud er vendt til balance indikerer, at selskabet er på rette vej. Omkring halvdelen af resultatforbedringen kommer fra ratestigninger, resten er skabt gennem handlinger, der er foretaget aktivt af selskabet. Vi har pr. 1. januar sat raterne op, en ratestigning forpligter, så der vil i 2024 også blive taget beslutninger, som sikrer, at den ikke står alene.

Royal Arctic Lines medarbejdere yder hver dag deres yderste for at levere en service for alle borgere i Grønland. Alle i Royal Arctic Line ønsker at bidrage. Det er en del af vores fælles kultur. Vi ved, at når vi ikke gør vores arbejde ordentligt, så har det synlige konsekvenser i butikkerne, på byggepladser, for eksporterhvervene – alle er afhængige af at vi leverer en god ydelse. På samme vis, så har de forbedringer, vi bringer, en synlig effekt, derfor arbejder vi konstant på at optimere processer, så vi kan levere en bedre ydelse.

I forhold til 2023, hvor der var sorte udsigter for den globale økonomi, så er 2024 startet med en forventning om, at den værste risiko for en voldsom nedgang i den økonomiske aktivitet er drevet over. Renteniveauet er stabiliseret, energiprisernes vækst er stoppet og inflationen er bragt ned. Der er dog sket en opbremsning og Grønlands Økonomiske Råd har nedjusteret forventningerne til den økonomiske aktivitet i Grønland for 2024. En nedgang i den økonomiske aktivitet blandt andet som følge af lavere kvoter i fiskeriet vil også påvirke de godsmængder, som Royal Arctic Line fragter til og fra Grønland.

Vi kan heldigvis konstatere, at den rettidige omhu, der blev udvist i forbindelse med timingen af flådefornyelsen og den tilhørende finansiering, nu giver et synligt afkast til selskabet, hvor renteomkostningerne er holdt på et uændret niveau.

I efteråret 2023 viste Naalakkersuisut deres tillid til selskabet ved at lave en rammeaftale om, hvordan selskabet fremadrettet kan regulere fragtraterne. Aftalen giver arbejdsro, men skaber også en begrundet forventning om, at Royal Arctic Line leverer en højere grad af forudsigelighed og tilhørende dialog. Første skridt er taget i 2023, hvor der i dialog med interessenter er foretaget ændringer af den oprindeligt kommunikerede mastersejllplan, hvor formålet har været at sikre en forbedring af regularitet (forudsigeligheden) samtidig med at et ønske om fremrykning af ankomsttidspunkt til Nuuk og øget servicering af yderområderne er blevet tilgodeset.

Vi er klar.

Pâivâraq Heilmann
Formand

Niels Clemensen
Administrerende direktør



Ledelsesberetning

Starten af 2023 var præget af den første ratestigning siden 2015. Ændringen var nødvendig for at skabe en holdbar økonomi i selskabet. De nordgående og interne rater blev holdt i ro, og medvirkede til at dæmpe inflationen i Grønland, så den ikke nåede de højder, der ramte globalt. De brede skuldre – eksporterhvervene – måtte bære hele ratestigningen. Der er nu en bedre balance mellem de nordgående og sydgående rater end før, om end de sydgående rater fortsat ligger på cirka 50 % af de nordgående.

Kapacitetsudnyttelse

Royal Arctic Line valgte i løbet af foråret at sælge Mary Arctica uden at give afkald på skibet i højsæsonen, hvor skibet nu indgår i sejlplanen ind-chartret som Silver Mary og er med til at sikre en tilstrækkelig kapacitet til at sikre forsyningen. I lavsæsonen undgår selskabet at råde over et skib, som potentielt set er nødt til at ligge stille. Salget giver dermed samlet set en mere effektiv udnyttelse af selskabets kapitalapparat og reducerer de samlede omkostninger.

I samme periode blev selskabets forretningsområder gennemgået og det blev vurderet, at speditjonsforretningen, som ikke er en del af koncessionsforpligtelsen og dermed selskabets kerneydelse ikke gav et tilstrækkeligt bidrag til selskabets drift. Forretningsområdet blev derfor frasolgt. I salgsprocessen vægtede hensynet til de involverede medarbejdere tungt. En god dialog med den nye ejer bevirkede, at der blev fundet en ordning, hvor ingen medarbejdere blev påvirket negativt af frasalget. Ændringen har affødt administrative forenklinger af for eksempel økonomiområdet, og har muliggjort en reduktion af omkostningerne efterfølgende.



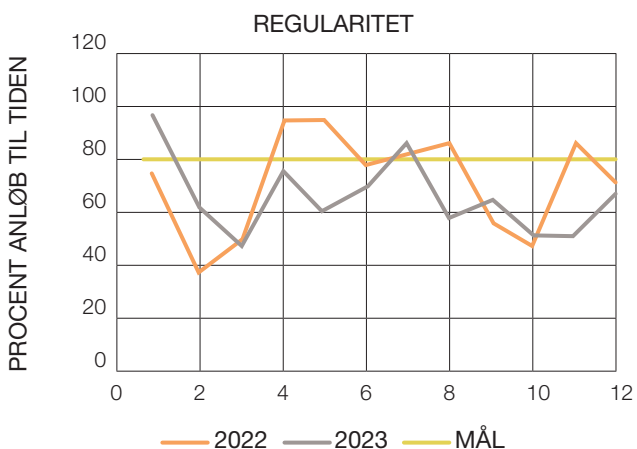
Forbedring af kerneydelsen

I løbet af sommeren 2023 satte selskabet sit første større RPA (robot process automation) projekt i drift. Projektet har medvirket til, at bookingbekræftelser nu sendes ud hurtigere end tidligere og samtidig har bookingerne en mere ensartet kvalitet. Det løfter den kundeoplevelse, som selskabet tilbyder sine kunder, da kundemedarbejderne kan bruge mere tid på de mere komplicerede bookinger.

I løbet af efteråret blev teknologien anvendt i en række mindre projekter blandt andet i økonomifunktionen og det forventes, at resultaterne af tiltagene kan høstes i løbet af 2024 i takt med, at projekterne indarbejdes og datakvaliteten løbende bliver løftet.

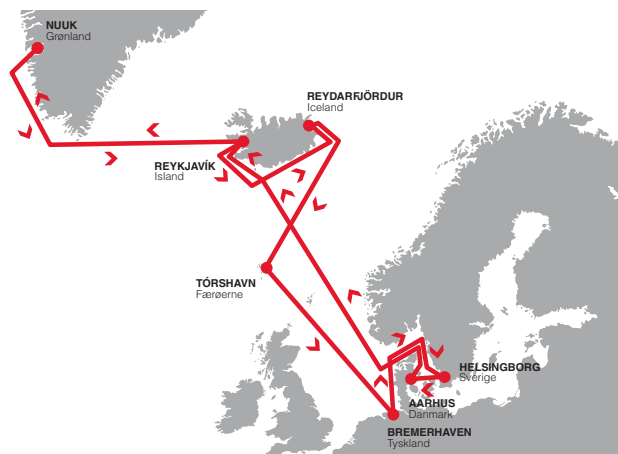
Første hele år i det nye netværk

2023 blev første hele år, hvor det nye netværk, de nye havne og ophør af egen operation uden for Grønland kørte i drift. Det har været en lærerig proces, der har budt på både positive og negative erfaringer. Operationelt er transformationen forløbet stort set uden problemer og samarbejdet med de nye leverandører uden for Grønland har kørt godt. I forhold til regulariteten i forbindelse med ankomst til Nuuk, er det konstateret, at den ikke har været tilfredsstillende. Regulariteten har i 2023 været lavere end ambitionen og derfor iværksatte selskabet i løbet af sommeren undersøgelser af en ændring af sejlplanen, hvor et af delmålene var en forbedret regularitet.



Uregelmæssig regularitet rammer ikke alene kunderne, men betyder også øgede omkostninger til for eksempel overtid på terminalerne i Grønland og øget bunkersforbrug, når forsinkelserne søges indhentet.

Det forventes, at den ændrede sejlplan vil øge regulariteten.



Konstruktiv dialog

Da ændringsforslaget blev kommunikeret ud blandt selskabets interessenter, gav det anledning til konstruktive ændringsforslag fra omgivelserne. Blandt andet var der et udtalt ønske om at ankomme tidligere til Nuuk. I løbet af efteråret fik selskabet derfor forhandlet en ændring af sejlplanen, der bevirker, at ankomsttidspunktet til Nuuk bliver fremrykket, når sejlplanen træder i kraft (marts 2024). Ændringen af sejlplanen betyder, at Thorshavn ikke længere anløbes i nordgående retning og at et af to anløb af Aarhus skæres bort. Samlet set giver det tilstrækkeligt tid til, at Bremerhaven nu indgår som anløbshavn i sydgående retning, og at ankomsttidspunkt til Nuuk bliver fremrykket.

Selskabet vil i løbet af 2024 evaluere den nye sejlplan og undersøge mulighederne for yderligere optimeringer.

I den dialog, der pågik i løbet af efteråret, fremkom også forslag om øget anløbsfrekvens af Qaanaaq og Ittoqqortoormiit samt hvis isforholdene tillader det, en udvidet sæson for besejling af Upernavik distriktet. Disse forslag er ligeledes indarbejdet i den nye sejlplan.

Nye markeder

I 2023 fortsatte væksten i den omsætning, som selskabet henter på fragtveje, som ikke rammer Grønland. Omsætningen steg med over 50 % sammenlignet med 2022. Omsætningen opnås ved at udnytte den overskudskapacitet, som er tilgængelig. Dette sker konkret ved at sælge fragt af containere til kunder, som har gods mellem de øvrige (ikke grønlandske) havne, der indgår i netværket. Omsætningen medvirker til at øge udnyttelsen af selskabets kapitalapparat (skibe), og da salget kun øger omkostningerne i mindre grad, så betyder det, at selskabet kan opkræve lavere rater hos de grønlandske forbrugere end, hvis denne mulighed ikke blev udnyttet. Salget har tilmed den sidegevinst – udover den økonomiske – at CO₂ aftrykket pr. fragtet container bliver mindre.

Skærpede miljøkrav

Miljøkravene begynder at dukke op. Det bliver et stadigt oftere gentaget ønske fra vores omgivelser. I den nye sejlplan blev derfor indarbejdet tiltag for at imødekomme øgede krav til reduktion af CO₂ udledning.

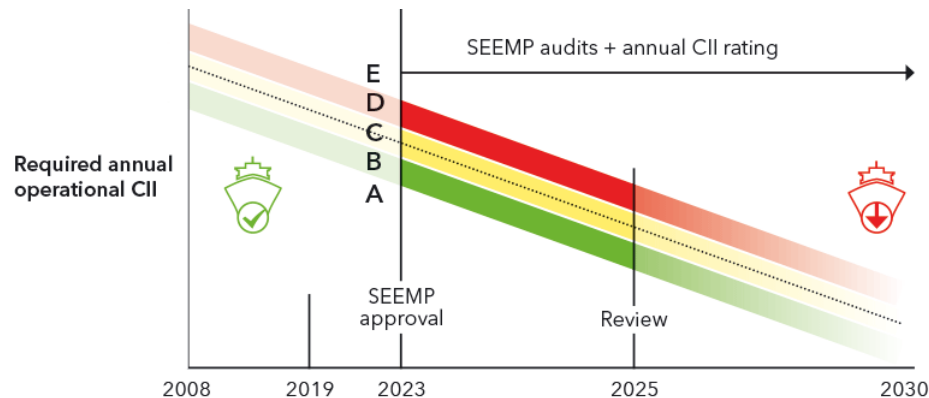
I den nye mastersejlplan er der foretaget ændringer blandt andet med et anløb af Bremerhaven. Anløbet bevirker, at der sejles længere, men da der samtidig fjernes et anløb af Aarhus havn og et anløb af Thorshavn, så betyder det, at skibene kan sejle langsommere og dermed vil bunkersforbruget ikke blive øget. Den samlede effekt af ændringen vil være, at Royal Arctic Line transporterer mere gods pr. sejlet sømil, hvorved skibenes CII (Carbon Intensity Indicator) vil blive forbedret.

Den internationale maritime organisation (IMO) har per 1. januar 2023 indført, at alle skibe over 5000GT skal være klassificeret i kategoriseringen Carbon Intensity Indicator (CII). Målet er at give hvert skib en energiklasse på baggrund af de emissioner det enkelte skib udleder. For at kunne bevæge sig fra en gruppe til en anden skal der udarbejdes en handlingsplan, som benævnes som Ship Operational Carbon Intensity Plan (SEMP). Denne beskriver tiltag til at forbedre det enkelte skibs udledninger.

CII er en "energi-mærkning" af skibe, der minder om den, der benyttes til for eksempel hårde hvidevarer. CII har 5 niveauer A-E og udregnes efter denne formel:

$$CII = (\text{brændstof forbrug} * CO_2 \text{ factor}) / (\text{sejlet distance} * \text{kapacitet})$$

Ændringen i sejlplanen vil forbedre VSA skibene Tukuma Arctica/Dettifoss/Bruarfoss' CII, så skibene forventes at blive placeret i kategori C.



Kravene til de 5 niveauer A-E vil blive skærpet over tid, hvorfor selskabet løbende undersøger muligheder for at finde yderligere forbedringer.

Det andet krav er, at selskabet pålægges at købe CO₂ kvoter (EUA – ETS allowances), der modsvarer den udledning selskabets skibe har. Det gælder på ruter, der anløber en EU/EØS-havn.

Systemet kræver, at Royal Arctic Line skal indrapportere den CO₂ emission, som anløb af EU/EØS-havne medfører. Hvis der sejles fra havn, der ikke ligger i et EU/EØS-land til en EU/EØS-havn, så skal der tilkøbes kvoter svarende til 50 % af udledningen. Hvis begge havne ligger i EU/EØS land, så foretages ingen reduktion. Ordningen indføres over 3 år. I 2024 afregnes for 40 % af udledningen, i 2025 for 70 % og i 2026 vil ordningen være fuldt indfaset. Der gives en mindre reduktion på 5 % til skibe, der opfylder polarkode.

De to krav er første tegn på den øgede globale opmærksomhed på miljøområdet. Et andet tegn er det fremtidige krav om at rapportering indenfor bæredygtighed skal indgå i sammenhæng med den finansielle årsrapport.

ESG-rapportering

Selskabet vil gerne være på forkant, og har derfor sammen med andre grønlandske selskaber deltaget i et fælles forløb i 2023. Forløbet havde til formål at gøre virksomhederne klar til de nye rapporteringskrav. Royal Arctic Lines ambition er, at årsrapporten for 2025 vil leve op til bæredygtighedsdirektivet (CSRD).

I 2024 vil den igangværende dobbelt væsentlighedsanalyse (DMA) blive færdiggjort, og den vil vise, hvilke områder, der giver størst effekt i forhold til at opnå forbedringer på miljø-, social- og governanceområdet. Analysen vil resultere i, at der bliver udvalgt en række KPI'er, hvor selskabet vil opstille målsætninger, der vil blive monitoreret i den interne og eksterne rapportering.



Elev- og studiepladser

Royal Arctic Line har gennem en årrække haft en bevidst strategi i forhold til at have elever og få tilknyttet studerende til selskabet. Strategien understøtter det medansvar, som selskabet har i forhold til at få opbygget kompetencer lokalt og er samtidigt en god metode til at sikre tilgang af dygtige ansatte til selskabet. Erfaringerne på området har været gode og derfor vil indsatsen blive øget i 2024, hvor budgettet til elever er øget.

*”Vi gør det let at handle
med hele Grønland”*

Flådefornyelse

De kommende års planlagte økonomi i selskabet er sammensat, så Royal Arctic Line over de næste 4-5 år kan akkumulere kapital, der skal sikre den fornødne finansielle styrke til at investere i skibe, hvor der stilles krav til skibenes miljømæssige profil. Lige nu er der stor teknologisk usikkerhed. På det globale containerfragtmarked er de store aktører ved at positionere sig for at sikre, at de har en stabil forsyning af grønne fremdriftsmidler. Royal Arctic Line har en størrelse, hvor det vurderes, at selskabet er bedst tjent med, at der ikke tages for store teknologiske risici. Derfor vil udviklingen nøje blive fulgt, og der vil være fokus på, at selskabet har tilstrækkelig finansiell styrke til ikke at gå på kompromis, når de kommende nybygninger efter planen bygges i 2028/29.

Lettere at handle med Grønland

Opbygningen af det nye netværk med anløb af flere havne uden for Grønland og Danmark medvirker til, at der kan etableres handelsforbindelser til nye destinationer. Hermed lever ændringen op til visionen om at gøre det let at handle med Grønland.

Gods kan nu komme til og fra de nye havne. Næste skridt er at skabe forbindelser, der rækker ud over havnene. I dag kan en kunde indlevere gods til Grønland i Aarhus havn, hvis godset derimod skal fra for eksempel København, så skal kunden selv arrangere transporten mellem København og Aarhus. Det skaber en barriere, som de fleste, der handler for eksempel på internettet, har oplevet. Det er en opgave, som kan løses i samarbejde med eksisterende aktører på området, og Royal Arctic Line søger derfor at intensivere samarbejdet med disse de kommende år.



Behov for opdatering af IT-systemer

Selskabets nuværende IT-system er ikke gearet til den grad af udveksling af data, som det kræves for at, Royal Arctic Lines produkter er attraktive for de større spillere på pakketransportområdet. Derfor påbegyndes i 2024 en analyse af, om en hel eller delvis udskiftning af det nuværende godshåndteringssystem, kan åbne dørene for et tættere samarbejde med en eller flere pakketransportoperatører. I dag håndterer Tusass også pakker, der leveres til grønlandske kunder. Tusass samarbejder tæt med KNI/Pilersuisoq i de mindre byer og bygder – det samme gør Royal Arctic Line. Det er oplagt, at de 3 selskabers samarbejde kan øges med det formål at gøre det lettere at handle med Grønland. Derfor vil Tusass (og KNI/Pilersuisoq) blive involveret, når Royal Arctic Line vælger nye systemer til håndtering af pakkegods (LCL).

En vigtig målsætning i forbindelse med udskiftningen af fragtsystem vil være at understøtte en endnu højere grad af dataudveksling med partnere. Det vil samtidig være ambitionen, at Royal Arctic Lines kunder i højere grad end tilfældet er i dag via langt mere self-service kan tilpasse bookinger efter eget ønske og på den måde kan vi opnå større overensstemmelse mellem kundens ønsker og den leverede ydelse.

Udvikling i godsmængder

Godsmængderne i 2023 viser en stigning på 3,5 % sammenlignet med 2022. De koncessionerede godsmængder er stort set uændrede, samlet set en stigning på under 1 %. Den positive udvikling i de samlede godsmængder skyldes således en stigning i gods uden for koncessionen dvs. projektgodsmængderne og de kommercielle godsmængder.

Både de nordgående og sydgående godsmængder er stagneret i forhold 2022. De interne fragtmængder har oplevet en stigning på 5.547 kbm. svarende til 3,6 %.

De kommercielle fragtmængder har i perioden oplevet en stigning på 27 %. Det er primært drevet af nordgående fragt fra Danmark til Island.

I forhold til projektgods har fragtmængderne haft en stigning på 23 % sammenlignet med samme periode i 2022. Her har der været en stigning i både internt, nordgående, sydgående samt kommercielt projektgods.

Nordgående godsmængder

Nordgående godsmængder (i kbm)	Realiseret 2022	Realiseret 2023	Udvikling	Indeksering	Procentvis andel af samlet udvikling
Almindeligt gods	335.931	335.067	- 864	100	- 114 %
Bil, båd, entrepr. mask	25.571	23.285	- 2.286	91	- 302 %
Farligt gods	5.978	7.571	1.592	127	210 %
Farligt temperatur.	127	96	- 31	76	- 4 %
Flatrackgods	12.452	10.185	-2.267	82	- 299 %
Miljøgods	-	-	-	N/A	0 %
Overstørrelsesgods	4.523	6.806	2.283	150	302 %
Tankcontainere	3.500	2.858	- 642	82	- 85 %
Temperaturreguleret	105.767	108.892	3.124	103	413 %
Transportudstyr	10.187	9.839	- 348	97	- 46 %
Andet	11	207	196	N/A	26 %
I alt nordgående	504.048	504.805	757	100	100 %

ETA kan være ændret på fragt for 2022, hvorfor sammenligningstal også kan være ændret.

I de koncessionerede nordgående godsmængder er godsgrupperne temperaturreguleret gods, overstørrelsesgods og farligt gods steget i forhold til 2022 svarende til en stigning på 1,5 %. Derimod har godsgrupperne bil, båd

og entreprenørmaskiner, flatrack-gods og almindeligt gods oplevet et fald tilsvarende til 1,1 % af de samlede nordgående godsmængder. Samlet set er de nordgående mængder uændrede i forhold til 2022.

Sydgående godsmængder

Sydgående godsmængder (i kbm)	Realiseret 2022	Realiseret 2023	Udvikling	Indeksring	Procentvis andel af samlet udvikling
Almindeligt gods	17.382	17.459	77	100	6 %
Bil,båd,entrepr.mask	2.202	2.232	30	101	2 %
Farligt gods	3.411	3.514	104	103	8 %
Farligt temperurr.	-	-	-	-	0 %
Flatrackgods	94	253	159	269	12 %
Miljøgods	7.785	7.704	- 81	99	-6 %
Overstørrelsesgods	1.029	468	- 561	45	- 44 %
Tankcontainere	-	-	-	-	0 %
Temperaturreguleret	293.883	295.008	1.125	100	88 %
Transportudstyr	15.313	16.225	911	106	71 %
Andet	1.083	599	- 484	55	- 38 %
I alt sydgående	342.182	343.461	1.279	100	100 %

ETA kan være ændret på fragt for 2022, hvorfor sammenligningstal også kan være ændret.

På trods af en sen sæsonstart for fiskerierhvervet, har der været en marginal stigning de sydgående godsmængder

på 0,4 %. Den mindre stigning i godsmængderne skyldes primært et flot andet halvår på temperaturreguleret gods.



Interne godsmængder

Interne godsmængder (i kbm)	Realiseret 2022	Realiseret 2023	Udvikling	Indeksering	Procentvis andel af samlet udvikling
Almindeligt gods	79.663	76.969	- 2.694	97	- 49 %
Bil,båd,entrepr.mask	16.593	16.608	15	100	0 %
Farligt gods	1.947	1.860	- 86	96	- 2 %
Farligt temperurr.	7	0	- 7	1	0 %
Flatrackgods	2.125	1.811	- 314	85	- 6 %
Miljøgods	1.684	2.183	499	130	9 %
Overstørrelsesgods	1.106	1.399	293	126	5 %
Tankcontainere	-	-	-	-	0 %
Temperaturreguleret	44.750	52.897	8.147	118	147 %
Transportudstyr	4.803	4.469	- 334	93	- 6 %
Andet	106	135	29	127	1 %
I alt Intern	152.784	158.331	5.547	104	100 %

ETA kan være ændret på fragt for 2022, hvorfor sammenligningstal også kan være ændret.

De interne godsmængder har oplevet en stigning på 4,6 % set i forhold til 2022. Dette er på trods af et fald i godsgruppen almindeligt gods på 3,4 %. Stigningen skyldes i en stigning i

den interne fragt af temperaturreguleret gods, som er steget med 8.841 kbm. svarende til 18 %.

Projektgods

	KBM			Beløb		
	2022	2023	Udvikling	2022	2023	Udvikling
Nordgående	33.477.218	40.764.870	22 %	42.734	47.451	11 %
Sydgående	1.288.585	2.196.564	70 %	4.506	6.638	47 %
Internt	732.966	2.374.436	224 %	1.391	4.572	229 %
Kommercielt	162.825	414.794	155 %	355	1.606	352 %
	35.661.594	45.750.663	28 %	48.987	60.267	23 %

ETA kan være ændret på fragt for 2022, hvorfor sammenligningstal også kan være ændret.

En samlet stigning på 23 % i projektgodsmængderne. Samtlige fragtveje har nydt en stigning i godsmængderne, stigningen er dog primært drevet af de nordgående og interne

godsmængder, der har oplevet en stigning på henholdsvis 4.717 kbm. og 3.181 kbm. Det svarer til 70 % af den samlede stigning i projektgodsmængderne.



Kommercielt gods

Der har i 2023 været en markant stigning i de kommercielle godsmængder. Denne stigning er drevet af et voksende fokus på det kommercielle marked, hvor Royal Arctic Line har øget sin tilstedeværelse på Island i samarbejde med DHL.

De kommercielle nordgående godsmængder har haft en stor stigning i 2023 sammenlignet med 2022. Der har dog været et fald i de sydgående kommercielle godsmængder. Samlet set kan der observeres en stigning på 27 % i kommercielle godsmængder fra 2022 til 2023.

Årets resultat

Royal Arctic Lines koncernresultat for 2023 udviser et overskud før skat på DKK 4,5 millioner og DKK 3,4 millioner efter skat. Det er en markant forbedring af resultatet for 2022, hvor resultatet var et underskud på DKK 99 millioner før skat og DKK 74 millioner efter skat.

Resultatet ligger som udmeldt i halvårsmeddelelsen, hvor selskabet forventede et resultat før skat i intervallet DKK 1-15 millioner.

Koncernens omsætning voksede i 2023 til DKK 1.225 millioner fra DKK 1.181 millioner i 2022 samlet. Det svarer til en stigning på DKK 44 millioner. De koncessionerede fragtmængder stagnerede i 2023 sammenlignet med 2022. I februar 2023 blev raterne på fragt af gods ud af Grønland hævet. Det har bevirket, at omsætningen fra koncessioneret gods samlet steg med DKK 44 millioner i 2023 sammenlignet med 2022. Der blev i 2023 opkrævet DKK 32 millioner mindre i olie- og valutakurstillæg som følge af lavere priser på bunkers i 2023. Samlet set opkrævede selskabet således inklusive olie- og valutakurstillæg DKK 12 millioner mere i betaling for fragt af gods. Det svarer til, at kunderne har betalt 1,3 % mere i 2023 sammenlignet med 2022 for at få fragtet gods med Royal Arctic Line.

De ikke-koncessionerede indtægter oplevede i 2023 igen en stigning fra DKK 241 millioner i 2022 til DKK 257 millioner i 2023. Stigningen på DKK 16 millioner er primært hentet som følge af omsætning genereret uden for Grønland, herunder salg af overskydende kapacitet på ruterne mellem Island og Skandinavien og stor time-charter aktivitet for Malik Arctica.

Selskabet foretog i løbet af 2023 en gennemgang af sine aktiver og forretningsområder med henblik på at optimere udnyttelsen af flådekapaciteten og fokus på levering af kerneydelsen. Gennemgangen resulterede i en beslutning om frasalg af Mary Arctica og speditjonsforretningen. Disse frasalg er hovedforklaringen til en stigning på DKK 20 millioner i andre indtægter. Selskabet forventer i 2024 at fortsætte frasalg af aktiver, som ikke benyttes til levering af kerneydelsen og ikke leverer et signifikant positivt bidrag til driften.

Overgangen fra egen operation i Aalborg til tilkøb af ydelser i Aarhus havn samt en stigning på agentkontrakten med KNI/Pilersuisoq på DKK 10 millioner var medvirkende til, at de fragtrelaterede omkostninger samlet set steg med DKK 52 millioner i 2023 i forhold til 2022. Samme ændringer betød, at omkostningerne til terminaler og timelønnede faldt med DKK 45 millioner i samme periode.

Andre eksterne omkostninger faldt fra DKK 611 millioner i 2022 til DKK 542 millioner i 2023. De lavere bunkerspriser i 2023 bidrog med omkring halvdelen af faldet på DKK 69 millioner, mens de ekstraordinære omkostninger i 2022 som følge af skift af havn i Danmark (DKK 30 millioner) ikke optræder i 2023 og er den anden forklaring på faldet.

Omkostningerne til personale i koncernen faldt fra DKK 415 millioner i 2022 til DKK 389 millioner i 2023. Det svarer til et fald på DKK 26 millioner i en periode med høj inflation og lønpres. Faldet skyldes en række tilpasninger af selskabets virke, herunder ophør af egen terminaldrift uden for Grønland, frasalg af forretningsområder og andre kapacitetstilpasningstiltag.

Afskrivningerne er reduceret med DKK 11 millioner. Reduktionen skyldes frasalg af Mary Arctica samt frasalg af driftsaktiver i forlængelse af ophør af egen operation i Aalborg.

De finansielle omkostninger er netto faldet med DKK 3 millioner i forhold til 2022. Det kan konstateres, at de stigende renteniveauer ikke har ramt selskabet negativt på trods af gælden fra det afsluttede nybygningsprogram. Årsagen er, at renterne på hovedparten af selskabets gæld er sikret i en periode med lave renter.

Selskabet fik tilendebragt finansieringen af den nye flåde i et rentemiljø, der indtil midten af 2022 var kendetegnet med meget lave renter. Gennemsnitsrenten på selskabets lån er 2,6 %, hvilket er væsentligt under det nuværende renteniveau.

Koncernens balance var ultimo 2023 DKK 1.483 millioner mod DKK 1.590 millioner ultimo 2022. Faldet på DKK 107 millioner er udtryk for frasalg af aktiver og afslutningen af flådefornyelsen, hvor de løbende afskrivninger nu bevirker, at værdien af aktivmassen falder.

Selskabets langfristede gæld var ved udgangen af 2023 DKK 576 millioner. Det er et fald på DKK 65 millioner i forhold til ultimo 2022. Udviklingen i gælden forløber som planlagt og afspejler de løbende afdrag på den gæld, der er optaget i forbindelse med flådefornyelsen. Den kortfristede gæld er i løbet af 2023 faldet med DKK 35 millioner primært som følge af den ultimo 2022 var påvirket af en hensættelse til omkostningerne i forbindelse med ophør af egen drift i Aalborg samt udvikling på saldi vedrørende olie- og valutakurstillægget.

Selskabets likvide beholdninger var ultimo 2023 DKK 148 millioner, det er en marginal forbedring på DKK 1 million i forhold til ultimo 2022. Selskabet har i tillæg udnyttede kreditfaciliteter på DKK 180 millioner.

Ledelsen i Royal Arctic Line anser det økonomiske resultat som tilfredsstillende, da det vidner om, at overgangen til brug af eksterne leverandører uden for Grønland økonomisk set er forløbet som planlagt.

Det kan dog konstateres, at der i 2023 var en række engangsindtægter, som medførte et positivt bidrag til resultatet på godt DKK 20 millioner. Denne effekt er ikke varig. Der er derfor iværksat en række tiltag for at sikre, at selskabet i 2024 og fremefter har en bæredygtig økonomi og over tid får tilstrækkelig finansiell styrke til at sikre en miljømæssig bæredygtig flådeforsyning.

Bestyrelsen vil på den kommende generalforsamling den 13. maj 2024 foreslå, at Royal Arctic Line ikke udlodder udbytte.

Ændringer i bestyrelse og ledelse

Heiðrún Jónsdóttir udtrådte af selskabets bestyrelse i 2023 og blev erstattet af Barbara Agersnap. Barbara Agersnap er CEO i Copenhagen Malmö Port (CMP) og medlem af en række bestyrelser.

Den øvrige bestyrelse blev genvalgt. Bestyrelsen består således af Paviáraq Heilmann (formand), Erik Østergaard (næstformand), Minannguaq Hilda Zeeb, Erik Sivertsen, og Julia Knudsen Olsen samt af de medarbejdervalgte medlemmer Eydun Simonsen, Laust Lindskov Vestergaard og Tina Lange Olsen.

Bestyrelsen og direktionens uddannelsesmæssige baggrund samt særlige kompetencer står fremført på selskabets hjemmeside.

I efteråret fratrådte Verner Hammeken sin stilling som CEO. Direktionen består af Niels Clemensen (CEO), Aviája Lyberth Lennert (Deputy CEO), Ivalu Kleist (COO), Anders Bay Larsen (Fleet Management), Bebiane Boye Hansen (CHRO) og Jørgen Aqe Møller (CFO).

Begivenheder efter regnskabsårets afslutning

Der er fra balancedagen og frem til i dag ikke indtrådt begivenheder, som forrykker vurderingen af årsrapporten.

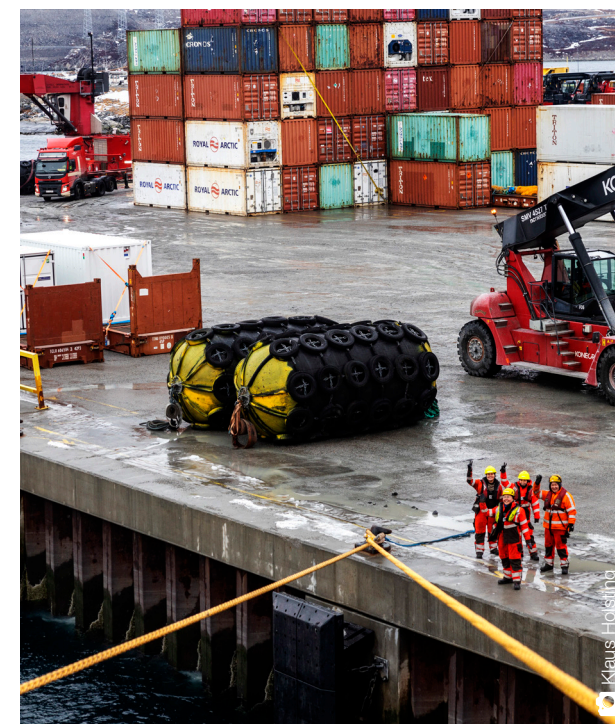
Olie- og valutakurstillæg

Royal Arctic Line benytter olie- og valutakurstillægget til at afdække risikoen for udsving på verdensmarkederne og der er ingen fortjeneste for Royal Arctic Line på dette område. Der foretages ikke andre produkt- og valutasikringer i forhold til udvikling i oliepriser. Benchmark af olieprisudviklingen benchmarker med, hvad der ses for olieandelen af enhedsprisen i et toneangivende globalt containerrederi i 2023.

Olieprisen stabiliserede sig i løbet af 2023 i forhold til 2022. Den globale usikkerhed samt udbudsaftaler blandt de olieproducerende lande betød dog, at der også i løbet af 2023 var relativt store udsving i prisen på bunkers. Det kunne aflæses i olie- og valutastillægget som i løbet af året lå mellem 6,6 % og 15,4 %. Den globale usikkerhed forventes også i 2024 at medvirke til udsving i bunkersprisen.

Nybygningsprogram

Vi vil fremadrettet løbende justere vores flådekapacitet og sejlplanen, så flåden udnyttes optimalt uden at det går ud over forsyningen. Samtidig er vi opmærksomme på at hensynet til miljøet skal varetages, derfor vil kommende investeringer i skibe have miljøpåvirkning som en væsentlig beslutningsparameter, da vores ansvar for at sikre en bæredygtig fremtid er betydelig. Dette skal ske i tæt samspil med de øvrige investeringer i grøn energi, der foretages i Grønland.



Samfundsansvar

Selvom rapporteringen fylder meget i disse år, er det ikke kun rapporteringen men også handlingerne bag, der er i fokus. Rapporteringen er dog med til at styrke vores fokus og tiltag, hvor vi med faste skridt nærmer os en dobbelt væsentlighedsanalyse, der sammen med automatisering af dataudtræk skal styrke dokumentation af de resultater vi ønsker at opnå. Derfor, selvom rapporteringen kan synes omfattende og til tider fylde meget i samtalerne om den bæredygtige indsats, anser vi det som et værktøj til at styrke selskabets evne til at rapportere på de resultater vi opnår igennem vores indsatser. Det er en måde hvorpå vi kan måle, om de indsatser vi igangsætter giver værdi og om vi gør det godt nok.

Vores ambition er en fuldstændig ESG-rapportering, som vi forventer at kunne levere i forbindelse med rapporteringen for 2025. Vi bestræber os på, at rapporten skal inddrage og synliggøre proces og fremskridt i forbindelse med vores ambitioner om at tage del i den bæredygtige udvikling, der er en fælles global udfordring.

Vores bæredygtighedsstrategi bygger på 3 principper

Klart ansvar for klima-og miljøpåvirkning handler om at være bevidste om og ansvarlige for det aftryk, der efterlades ved at drive kerneforretningen. Selskabet vil være på forkant med viden om nye teknologier, der kan reducere det miljømæssige aftryk.

Ansvar for det hele menneske kommer af at Royal Arctic Line kan spille en væsentlig rolle i det grønlandske samfunds udvikling, ved at tage aktiv del i at understøtte befolkningens muligheder for uddannelse og arbejde-og ligeledes at styrke familierne, ved at tilbyde en tryk og god arbejdsplads med mulighed for både faglig og menneskelig vækst for ansatte.

Ansvarlig ledelse handler om at skabe rammerne for en god og tryk arbejdsplads, med gennemsigtighed og troværdighed som bærende principper. At sikre god og effektiv kommunikation ud i alle led og drive en forretning, der bygger på god governance og compliance er helt fundamentalt.

Kønsdiversitet i ledelsen. Der er opnået ligelig kønsfordeling i det øverste ledelsesorgan. I de øvrige ledelsesniveauer har det underrepræsenterede køn endnu ikke opnået måltal på 40 %, men ligger så tæt på (36 %), at det forventes at blive opnået i 2027.

Selskabets tilgang kønsdiversitet er samlet i en ny ligestillingspolitik, der forventes udrullet i 2024.

Royal Arctic Line vedkender sig her sit ansvar for at sikre lige muligheder for advancement og ansættelse for alle potentielle kandidater uanset køn. Målet er, at sammensætningen af køn på de forskellige organisatoriske niveauer mindst afspejler sammensætningen i det relevante rekrutteringslag. Det skal dog altid være de specifikke kvalifikationer, erfaringer og den enkeltes personlighed, der afgør hvilken kandidat, der ansættes i en given stilling. I bestyrelsen og direktionen skal det tilstræbes, at der er mindst 40/60 fordeling imellem kønnene.

Det er også målet i de øvrige ledelseslag. Der er dog en erkendelse af at rekrutteringslaget især indenfor de maritime uddannelser kan give udfordringer i at nå målet indenfor den nærmeste fremtid.

Ved udgangen af 2022 var andelen af det underrepræsenterede køn 33 %. En række tiltag for eksempel at HR som led i den datadrevne rekrutteringsproces gennemgår jobopslag, så de formuleres uden kønbias, har medvirket til, at andelen ultimo 2023 var 36 %, det vil sige tæt på målsætningen på 40 %. Dertil kommer, at der er igangsat en analyse, der skal belyse kønsdiversitet mellem forskellige faggrupper.

Den lovmæssige redegørelse for samfundsansvar jf. årsregnskabslovens § 99 a behandles i separat bæredygtighedsrapport og kan ses på Royal Arctic Lines hjemmeside www.ral.dk/regnskaber”.

Rapporten inkluderer endvidere en redegørelse for overholdelse af bestemmelserne vedrørende dataetik samt for mangfoldigheds-politikken i ledelsen, jf. § 99d og § 107 d i årsregnskabsloven.

Royal Arctic Line A/S	Enhed	2023	2024	2025	2026	2027
Øverste ledelsesorgan						
Samlet antal medlemmer	Antal	9				
Underrepræsenterede køn i procent	%	44				
Måltal i procent						
Årstal for opfyldelse af måltal						
Øvrige ledelsesniveauer						
Samlet antal medlemmer	Antal	25				
Underrepræsenterede køn i procent	%	36				
Måltal i procent	%	40				
Årstal for opfyldelse af måltal	Årstal	2027				

Forventninger til 2024

Det første af de store infrastrukturinvesteringer – den nye atlantflughavn i Nuuk afsluttes i 2024. Det vil alt andet lige betyde en nedgang i den samlede planlagte økonomiske aktivitet i landet. Grønlands Økonomiske Råd har i januar 2024 nedjusteret sine forventninger til den økonomiske aktivitet i 2024.

Royal Arctic Line har eneret på søfragt til, fra og internt i Grønland, derfor vil et faldende aktivitetsniveau i samfundet kunne aflæses i fragtmængderne, som forventes at stagnere i 2024. Når fragtmængderne stagnerer, så gør selskabets omsætning det også. Inflationen er i løbet af 2023 aftaget, men ligger fortsat på et langt højere niveau end den har gjort de sidste 10-15 år. En høj inflation påvirker omkostningerne. Derfor blev raterne hævet med 6,4 % i januar 2024. Det sikrer, at de stigende omkostninger kan blive dækket. Selskabet forventer en tilsvarende omsætningsstigning på den koncessionerede fragt, som forventes at nå DKK 820 millioner uden indregning af olie- og valutakurstillægget i 2024.

Ændringen af mastersejllplanen, hvor Thorshavn ikke længere anløbes i nordgående retning, vil fjerne en del af det nye marked, som er opbygget de seneste år. Til gengæld vil det nye anløb af Bremerhaven give adgang til et nyt marked. Bremerhaven er en langt større havn end Thorshavn. Det betyder, at der nu er adgang til et stort – men også kompetitivt marked. Det forventes derfor, at ændringen af sejllplanen i starten vil give et dyk i den kommercielle omsætning, men også at faldet vil blive udlignet i løbet af 2024. Samlet set betyder det, at der ikke forventes øget omsætning på de kommercielle markeder i 2024.

Malik Arctica afslutter i starten af 2024 en succesfuld tur til Sydpolen for det tyske forskningsinstitut Alfred-Wegener-Institut (AWI). Det har sikret fuld beskæftigelse af skibet i 2023 og dermed en vigtig indtjening i perioder, hvor skibet ellers ville ligge stille. Der forventes ikke samme aktivitet i 2024. Royal Arctic Line har i løbet af 2023 intensiveret dialogen med det amerikanske militær med henblik på at genoptage forsyningen af Pituffik Space Base.

Frasalg af expeditionsforretningen samt begyndende adfærdsændring hos kunderne i forhold til rettidig tilbagelevering af containere samt en forventning om en betydelig nedgang i projektgods, som følge af afslutning af storskala projekterne betyder, at de ikke-koncessionerede fragtindtægter forventes at falde med omkring DKK 20 millioner i 2024.

I forbindelse med rateansøgningsprocessen med ejer blev det aftalt, at ratestigningen i 2024 skulle beregnes ud fra en forudsætning om at nå et nul-resultat før skat. Det er dog i underkanten af det behov, som selskabet har i forhold til at sikre en tilstrækkelig opsparing, når de kommende nybygninger iværksættes. Derfor har selskabet indgået en aftale med Naalakkersuisut om de kommende års rateudvikling. Selskabet har fået tilladelse til at hæve raterne med 3,1 % i 2025 og 2,2 % i 2026 oveni i de 2,5 % som selskabet årligt kan hæve raterne med. Hvis fragtmængderne udvikler sig anderledes end forventet, så vil selskabet genberegne behovet.

I 2024 vil selskabet arbejde på andre fronter på at forbedre selskabets likviditetsreserve. Ejendomme og andre aktiver, som ikke bidrager til selskabet formål – forsyning af den grønlandske befolkning – vil blive sat til salg.

Den økonomiske aktivitet i samfundet er alt afgørende for fragtmængderne og dermed selskabets indtjening. Fald i den økonomiske aktivitet vil ramme hårdt, og en budgettering efter et nulresultat medfører en mere finansielt udsat tilstand. Den økonomiske udvikling vil derfor blive nøje fulgt, og der vil blive foretaget korrigerende handlinger, hvis godsmængderne viser sig vigende.

Den usystematiske risiko er reduceret betydeligt, da den tidligere år var drevet af nybygningsprogrammerne, ophør af egen operation i Aalborg samt implementering af nyt økonomisystem, alle disse projekter er nu afsluttet. Derfor vurderes den usystematiske risiko som lav i 2024. Fokus bliver derfor i lighed med i 2023 flyttet til at adressere de systematiske risici.

Renter og afdrag på de lån, der er optaget som følge af flådefornyelsen samt opsparing til fremtidige investeringer betyder, at kravet til selskabets bundlinje fortsat er højt. Derfor vil selskabet i løbet af 2024 arbejde målrettet på at forenkle processer og øge digitaliseringen med henblik på at reducere omkostningerne yderligere.

Pengestrømmene fra driftsaktiviteten ventes i 2024 at være tilstrækkelige til at servicere selskabets gæld. Det vurderes, at selskabet har et betryggende finansielt beredskab til driften for 2024.

Samlet forventes som følge af aftalen med ejer et resultat før skat i niveauet DKK 0 - 10 millioner for Royal Arctic Line koncernen.

Finansielle Risici

I 2024 er hovedparten af selskabets lån enten fastforrentende EUR-lån, eller lån, der er sikret med finansielle instrumenter mod udsving relateret til valuta og renter (inklusive negative).

I forbindelse med budgetprocessen bliver de kendte faste betalinger i USD – containerlease samt timecharter-aftaler – sikret ved brug af terminsforretninger. Dermed mindskes budgetusikkerheden. Sikring mod udsving i bunkers-pris foretages alene i forbindelse med udchartring af skibe, hvis selskabet i aftalen påtager sig bunkersrisikoen. Olie- og valutakurstillægget som opkræves hos kunderne i forbindelse med fragt bevirker, at selskabet ikke er eksponeret overfor udsving i pris- og valutakursudsving i forbindelse med køb af bunkers.

Selskabet har en god og løbende dialog med sine finansielle samarbejdspartnere. Det har betydet, at selskabet fortsat har adgang til tilstrækkelig likviditet. Selskabet har gode låneaftaler og de tilknyttede låne-covenants (finansielle krav fra långivere) overvåges løbende, så risiko for brud opdages i tide, og de nødvendige foranstaltninger kan foretages.

Foruden finansielle risici forbundet med finansiering, opdeler Royal Arctic Line selskabets risikoprofil i såkaldte systematiske risici (makroøkonomiske risici), og usystematiske risici (risici unikke for Royal Arctic Line).

De usystematiske risici er primært tilknyttet nybygningsprogrammerne, hvilket er standard for alle rederier, og Royal Arctic Line har ingen igangværende nybygninger i 2024.

I 2022 tog selskabet levering af Arpaarti Arctica og Tilioq Arctica fra det spanske Nodosa-værft. Som del af finansieringsmodellen for disse to skibe, er der blevet oprettet to nye spanske selskaber, indtil det endelige ejerskab kan overføres til moderselskabet (se "Royal Arctic Line koncernen"). Dette skete i 2023 og i løbet af 2024 vil selskaberne blive likvideret.

De systematiske risici for, eksempel inflation og den økonomiske aktivitet bliver løbende overvåget. I efteråret 2023 blev det aftalt med Naalakkersuisut (ejer), at selskabet uden forudgående godkendelse kan hæve raterne med op til 2,5 % pr. år for at imødekomme pris- og lønudvikling. Denne ændring bidrager til, at selskabet er sikret i forhold til den gennemsnitlige udvikling i inflation og lønninger. Udsving i den økonomiske aktivitet er vanskeligere at sikre sig mod, men overgangen til eksterne leverandører uden for Grønland bevirker, at omkostningerne uden for Grønland korrelerer med fragtmængderne, hvorved selskabet i den forbindelse er blevet delvist immuniseret overfor disse udsving.

Operationelle risici

Selskabets eksistensgrundlag er at sikre forsyning af det grønlandske samfund. Hvis selskabets operation svigter, så kan det have store konsekvenser for befolkningen. Samarbejdet med Eimskip om besejling af Atlanten er med til at mindske konsekvenserne for forsyningen i perioder, hvor selskabets atlantskib Tukuma Arctica er ude af drift. Det blev aktuelt i løbet af august 2023, hvor Eimskips fartøj Johnny Richter i en kortere periode blev sat ind under Tukuma Arcticas dokning.

Ophør af egen operation uden for Grønland samt anløb af flere havne sikrer også større fleksibilitet i forhold til terminaloperationer uden for Grønland. Det betyder, at gods vil kunne blive fragtet til Grønland, selvom en terminal skulle blive ramt af nedbrud.

Cyberrisk

Royal Arctic Line bruger mange ressourcer på løbende at øge IT sikkerheden i selskabet. Der er obligatoriske interne træningsforløb, øvelser og gentagne reviews af selskabets robusthed overfor cyberangreb. Center for Cybersikkerhed foretog i løbet af efteråret en gennemgribende undersøgelse af selskabets parathed. Undersøgelsen viste at selvom sikkerheden er god, så kan der foretages forbedringer. En del af disse forbedringer blev implementeret.

Markedsrisici

Royal Arctic Line arbejder i henhold til en koncession. Koncessionen er både en ret og en pligt til forsyningssikkerhed. Det nødvendige kapacitetsapparat for at opfylde pligterne gør rederiet sårbart over for selv små udsving i godsmængderne. De direkte økonomiske risici af disse pligter er afdækket af koncessionen, men da ændringer i priser og serviceniveau har stor indflydelse på det grønlandske samfund, skal eventuelle ændringer godkendes af Naalakkersuisut. Der i efteråret 2023 lavet en rammeaftale om fremtidige rateændringer, der bevirker, at Royal Arctic Line har mandat til at hæve raterne med 2,5 % uden det kræver en godkendelse af Naalakkersuisut.

Markedsrisici belyses gennem økonomiske månedsrapporter og risikomodeller i kombination med en række værktøjer i selskabets governance, herunder bestyrelsens opgaver og ansvar, aktivt ejerskab og overordnet kommunikationspolitik.

Forretning uden for koncessionen

Som beskrevet ovenover er udviklingen i de koncessionerede godsmængder betinget af den generelle udvikling i det grønlandske samfund, og rederiet er derfor sårbart overfor selv små udsving i de koncessionerede godsmængder. Som konsekvens har Royal Arctic Line iværksat udvikling af ikke-koncessionerede forretningsområder. Disse forretningsområder historisk set været med sigte på udvikling af forretningsområder i Grønland og i farter uden for Grønland i vintersæsonen.

Et af disse områder er forsyning til forskningsstationer i Antarktis. Royal Arctic Line opnåede i 2023/24 en aftale med Alfred-Wegener-Institut (AWI) om en forsyningstur i november-februar.

Aftalen er et eksempel på, hvordan selskabet søger at sikre udnyttelse af kapacitet, som ellers er ledig på grund af den grønlandske vinter, og styrker dermed selskabets indtjening.

Med indførelsen af Vessel Sharing Agreement (VSA) fra midten af 2020 har Royal Arctic Line i det nye besejlingssystem adgang til at servicere markeder uden for Grønland på ugentlig basis hele året. Det er markeder mellem Island, Tyskland (fra marts 2024) Færøerne (kun sydgående fra marts 2024) og Skandinavien samt inden for Skandinavien.

Det vil bidrage til en mulighed for at kompensere for udsving på det grønlandske marked. I Grønland udfører Royal Arctic Line logistikydelse i forbindelse med trawlerlosninger, container-stuffing og øvrige aktiviteter i forbindelse med fiskerieksperten.

Sejlplan, priser og bidrag

Naalakkersuisut skal hvert år tage stilling til og godkende Royal Arctic Lines sejlplan. Det er politisk besluttet, at fragtpriserne (eksklusive håndtering i havnene) skal være ens for hele landet.

Selskabet har i efteråret 2023 indgået en aftale om regulering af fragtpriser. Aftalen giver Royal Arctic Line tilladelse til fra 2025 at hæve raterne med 2,5 % uden forudgående godkendelse af Naalakkersuisut. Derudover godkendte Naalakkersuisut ratestigninger på 6,4 %, 3,1 % og 2,2 % i henholdsvis 2024, 2025 og 2026. Selskabet har således mulighed for at hæve raterne med op til 5,6 % i 2025 og 4,7 % i 2026.

Olie- og valutakurstillægget opkræves separat for at regulere udsving i oliepriser samt kursen på US dollars, som bunkers betales i.

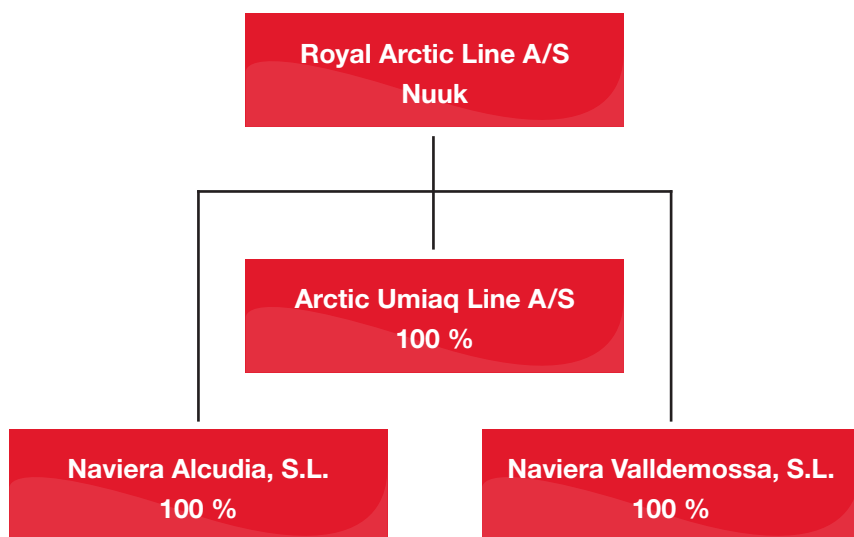
ETS

Fra januar 2024 indførtes i EU krav om, at udledning af CO₂ i forbindelse med skibsfart til/fra EU/EØS-havne skal registreres. For at skabe incitament til at reducere udledningen, så skal der købes CO₂-kvoter (allowances) som betaling for forbruget, med andre ord, jo højere udledning (=forbrug af bunkers) jo højere behov for køb af kvoter.

Dette sker gennem ETS (Emissions Trading System), som blev etableret i 2005, hvor CO₂-kvoter kan handles.

Det er den første afgift af sin art, som selskabet er blevet pålagt og som har en direkte forbindelse til selskabets udledning af CO₂. Omkostningen til køb af CO₂-kvoter overvælttes til kunderne i lighed med olie- og valutakurstillægget og vil fremgå som separat linje på fakturaerne, hvor der opkræves fragt, der er påvirket af ordningen.

Royal Arctic Line koncernen



Naviera Alcudia, S.L.

Naviera Alcudia, S.L. er 100 % ejet af Royal Arctic Line A/S.

Selskabet blev erhvervet af Royal Arctic Line i 2022 med henblik på varetagelse af planlagt leasingaftale med moderselskabet af bygdeskibet Tilioq Arctica indtil ejerskabet af skibet overgår til Royal Arctic Line. Selskabet er under planlagt likvidering, likvideringsprocessen blev igangsat i løbet af 2023 og forventes afsluttet i 2024.

Arctic Umiaq Line A/S

Arctic Umiaq Line A/S er 100 % ejet af Royal Arctic Line A/S.

Selskabet blev etableret i efteråret 2006 med henblik på erhvervelse og drift af passagerskibet Sarfaq Ittuk. Sarfaq Ittuk sejler i rutefart på Vestkysten mellem Nanortalik og Upernavik. Der fokuseres primært på passagertransport af lokalt rejsende, men også turistsegmentet serviceres.

Arctic Umiaq Line realiserede i 2023 et nulresultat på DKK -409k før skat, hvor resultatet i 2022 tilsvarende var DKK 7,5 millioner. Nedgangen i resultatet skyldes et fald i omsætningen på DKK 3 millioner samtidig med en stigning i omkostningerne blandt andet som følge af øgede bunkersomkostninger på DKK 3 millioner. Endeligt er omkostningerne til personale øget med DKK 2 millioner. Sidstnævnte stigning er en effekt af, at selskabet har iværksat en strategi, som imødekommer en forventet stigning i antallet af turister, når de nye lufthavne åbner. De iværksatte tiltag har blandt andet medført en styrkelse af organisationen, flere luksuskahytter samt en udskiftning af bookingsystemet. Dertil kommer, at Upernavik, Uummannaq, Qasigiannuit, Kangaatsiaq og Nanortalik nu indgår i rotationen.

Baggrunden er en satsning på et mere betalingsdygtigt kundesegment, som over tid ventes at øge selskabets omsætning og dermed at forbedre selskabets rentabilitet.

Naviera Valldemossa, S.L.

Naviera Valldemossa, S.L. er 100 % ejet af Royal Arctic Line A/S.

Selskabet blev erhvervet af Royal Arctic Line i 2022 med henblik på varetagelse af planlagt leasingaftale med moderselskabet af bygdeskibet Arpaarti Arctica indtil ejerskabet af skibet overgår til Royal Arctic Line. Selskabet er under planlagt likvidering, likvideringsprocessen blev igangsat i løbet af 2023 og forventes afsluttet i 2024.



God selskabsledelse (Corporate Governance) i Royal Arctic Line

I 2012 offentliggjorde Naalakkersuisut Retningslinjer for god selskabsledelse i de selvstyrejede aktieselskaber. Hertil har Royal Arctic Line udarbejdet en detaljeret rapportering, som kan findes på selskabets hjemmeside www.ral.gl

Aktionærens rolle og samspil med selskabets ledelse

Royal Arctic Lines bestyrelse og direktion bakker op om et aktivt ejerskab, og indgår derfor i tæt dialog med ejerens repræsentanter; Naalakkersuisut og Departementet for boliger og infrastruktur. Der afholdes aktionærmøder, hvor bestyrelsesformanden orienterer om betydende udviklinger eller ændringer i resultatudviklingen og om sager, der kan have væsentlig samfundsmæssig eller samfundsøkonomisk virkning. Fragtrater og mastersejlsplan godkendes af ejerens repræsentanter, ligesom større beslutninger fremsendes til kommentering hos ejer repræsentanter inden implementering.

Interessenternes rolle og betydning for selskabet samt samfundsansvar

Royal Arctic Lines strategi, som er udarbejdet af bestyrelse og direktion, fastsætter mål for selskabets medarbejdere. Bestyrelsen følger op på målene gennem tilfredshedsanalyser blandt kunder og medarbejdere og for ejerens vedkommende aktionærmøder. Disse behandles ligeledes i rederiets årsrapport om samfundsansvar. Bestyrelsen har godkendt Royal Arctic Lines politik for samfundsansvar.

Åbenhed og transparens

På Royal Arctic Lines hjemmeside er års- og halvårsrapporter, bestyrelsens forretningsorden, nominerings- og vederlagsudvalgets samt revisionsudvalgets kommissorier, vederlagspolitik samt politik for interessenter tilgængelige. Øvrig information, der måtte tilgå Erhvervsstyrelsen vil også blive offentliggjort på www.ral.gl

Bestyrelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsens opgaver og ansvar er specificeret i bestyrelsens forretningsorden, og er i overensstemmelse med Retningslinjer for god selskabsledelse i de selvstyrejede aktieselskaber.

- Orienterer ejeren om betydelige forventede og realiserede udviklinger
- Udpege en næstformand fra bestyrelsens midte ved det konstituerende bestyrelsesmøde
- Godkende årsregnskab og årsregnskabsmeddelelse
- Godkende budget for det efterfølgende år samt prognose, der fremlægges i forbindelse med halvårsregnskabet
- Se til at revisionsprotokollater fremlægges samt underskrive disse
- Tage stilling til selskabets organisation mindst en gang årligt; herunder navnlig organisationen af selskabets økonomifunktioner samt deres kontrolprocedurer
- Varetage finansiell og forretningsmæssig risikostyring
- Fastsætte overordnede strategiske mål i samarbejde med direktionen
- Gennemgå selskabets forsikringsforhold en gang årligt; herunder ledelsens ansvarsforsikring
- Gennemgå selskabets strategier og politikker for samfundsansvar og kommunikation
- Gennemføre bestyrelses- og ledelsevaluering

Bestyrelsens sammensætning og organisering

Royal Arctic Line er 100 % ejet af Grønlands Selvstyre, der udpeger bestyrelsens formand og fem bestyrelsesmedlemmer. Valgperioden er 1 år. Medarbejderne i Royal Arctic Line vælger herudover tre medarbejdere til bestyrelsen. Der blev gennemført valg af medarbejdere til bestyrelsen i april 2022 for en fireårig periode.

I henhold til Forretningsordenen for Royal Arctic Lines bestyrelse, mødes bestyrelsen minimum fire gange årligt. Gennem forretningsordenen sikres det tillige, at bestyrelsen handler uafhængigt af eventuelle særinteresser.

Bestyrelsen deltager regelmæssigt i en evaluering, der blandt andet vedrører bestyrelsens samlede kompetencer, eventuelle uddannelsesbehov, indbyrdes samarbejde samt samarbejde med direktionen. Undersøgelsen foretages af ejer og resultaterne gennemgås med ejeren.



Ledelsens vederlag

Royal Arctic Lines bestyrelse har tiltrådt en vederlagspolitik.

Direktionens aflønning sker i overensstemmelse med vederlagspolitikken. Aflønningen inklusive pensionsbidrag fremgår af årsrapporten og vurderes at være på niveau med markedsvilkår. Direktionens kontrakter indeholder ikke aftaler om fratrædelsesgodtgørelser.

Aflønning af bestyrelsen følger honorarpolitik fra Grønlands Selvstyre. Selskabets formand aflønnes med 365.000 kroner om året, næstformanden samt formanden for Revisionsudvalget aflønnes med 182.000 kroner og de øvrige bestyrelsesmedlemmer med 130.000 kroner.

Regnskabsaflæggelse (finansiel rapportering)

I henhold til bestyrelsens forretningsorden afholder bestyrelsen et årligt regnskabsmøde, hvor årsrapport med revisionens udkast til påtegning forelægges bestyrelsen til godkendelse.

Bestyrelsen forelægges tillige månedsrapporter, halvårsregnskab og prognose samt godkender budget. Budget og budget- opfølgning på større investeringer fremlægges også for bestyrelsen.

Risikostyring og intern kontrol

Ledelsen vurderer de driftsmæssige risici løbende, og der aflægges månedsregnskab til bestyrelsen. Strategiske risici afdækkes i et årligt review. De markedsmæssige risici på kerneforretningen er minimerede som følge af koncession.

Revision

Bestyrelsen vurderer revisionens uafhængighed og kompetence til brug for generalforsamlingens stillingtagen til valg af revision. Rammerne for revisionens opgaver og vederlæggelse behandles mindst en gang årligt på et bestyrelsesmøde.

Vederlag og opgaver forhandles af direktionen, men forelægges bestyrelsen til godkendelse eller afvisning.

Royal Arctic Lines ledelse



Niels Clemensen
Administrerende direktør,
CEO



Aviäja Lyberth Lennert
Vicedirektør, Deputy CEO



Jørgen Aqe Møller
Økonomidirektør, CFO



Anders Bay Larsen
Direktør for skibsdrift,
Head of Fleet
Management



Bebiane Boye Hansen
HR Koncerndirektør,
CHRO



Ivalu Kleist
Operationsdirektør, COO

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2023 for Royal Arctic Line A/S. Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven som gældende i Grønland.

Vi har tilpasset skemakravet til resultatopgørelsen og tilføjet en regnskabspost "fragtrelaterede omkostninger" for at opnå "det retvisende billede". Vi har valgt at udskille "fragtrelaterede omkostninger" fra andre eksterne omkostninger, da denne regnskabspost er specifikt knyttet til regnskabsposten "nettoomsætning". Tilpasning er i overensstemmelse med gældende lovgivning.

Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, så årsrapporten efter vores opfattelse, giver et retvisende billede af koncernens og moderselskabets aktiver, passiver, finansielle stilling samt resultat og pengestrømme. Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

Nuuk, den 26. marts 2024

Royal Arctic Lines bestyrelse



Páviáraq Heilmann
Formand



Erik Jørgen Østergaard
Næstformand



Barbara Agersnap



Erik Sivertsen



Julia K. Olsen



Minannuaq Hilda
Zeeb

Royal Arctic Lines medarbejdervalgte medlemmer



Eydun Simonsen



Laust Lindskov
Vestergaard



Tina Lange Olsen



Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til kapitalejeren i Royal Arctic Line A/S

Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2023 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2023 i overensstemmelse med årsregnskabsloven som er gældende i Grønland.

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for Royal Arctic Line A/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2023, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som selskabet, samt pengestrømsopgørelse for selskabet og koncernen ("regnskabet").

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Grønland. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit Revisors ansvar for revisionen af regnskabet. Vi er uafhængige af koncernen i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisoreres etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Grønland, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om regnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af regnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med regnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven som er gældende i Grønland.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Ledelsens ansvar for regnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven som er gældende i Grønland. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et regnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af regnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde regnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere koncernen eller selskabet, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af regnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om regnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Grønland, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som brugerne træffer på grundlag af regnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Grønland, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen.

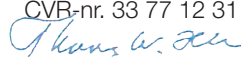
Herudover:


- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i regnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af koncernens og selskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af regnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i regnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at koncernen og selskabet ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af regnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om regnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.
- Opnår vi tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis for de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsaktiviteterne i koncernen til brug for at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og udføre koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Hellerup, den 26. marts 2024

Nuuk, den 26. marts 2024

PricewaterhouseCoopers
 Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
 CVR-nr. 33 77 12 31

 Thomas Wraae Holm
 Statsautoriseret revisor
 Mne30141

Grønlands Revision A/S
 Statsautoriserede Revisorer
 CVR-nr. 41 76 26 67

 Per Jansen
 Statsautoriseret revisor
 Mne21323

Resultatopgørelse 2023

	DKK 1.000	Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
1	Nettoomsætning	1.139.033	1.109.977	1.190.095	1.165.750
2	Andre driftsindtægter	57.057	31.961	34.831	15.323
	Samlede indtægter	1.196.090	1.141.938	1.224.926	1.181.073
3	Fragtrelaterede omkostninger	(160.294)	(108.276)	(164.037)	(111.844)
	Bruttofortjeneste	1.035.796	1.033.662	1.060.889	1.069.229
4	Andre eksterne omkostninger	(522.329)	(588.739)	(542.060)	(610.662)
5	Personaleomkostninger	(385.211)	(412.039)	(388.910)	(415.078)
6	Af- og nedskrivninger af anlægsaktiver	(102.911)	(113.353)	(105.629)	(116.525)
	Samlede omkostninger	(1.010.451)	(1.114.131)	(1.036.599)	(1.142.265)
	Driftsresultat	25.345	(80.469)	24.290	(73.036)
7	Indtægter af kapitalandele i tilknyttede virksomheder	(197)	4.457	0	0
8	Indtægter af kapitalinteresser	231	166	231	166
9	Andre finansielle indtægter	16.536	2.912	17.046	2.915
10	Øvrige finansielle omkostninger	(37.376)	(26.094)	(37.410)	(26.251)
	Resultat før skat	4.539	(99.028)	4.157	(96.206)
11	Skat af årets resultat	(1.166)	25.351	(784)	22.529
12	Årets resultat	3.373	(73.677)	3.373	(73.677)



Aktiver pr. 31. december

	DKK 1.000	Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
	Software	7.234	9.719	7.234	9.719
	Udviklingsprojekter	106	647	1.687	647
13	Immaterielle anlægsaktiver i alt	7.340	10.366	8.921	10.366
	Skibe	984.515	1.058.510	987.886	1.063.085
	Bygninger	51.288	51.208	51.288	51.208
	Transportudstyr, havnebåde, maskiner og inventar	127.737	121.267	127.737	121.267
	Anlæg under opførelse	2.838	9.976	4.832	9.976
14	Materielle anlægsaktiver i alt	1.166.378	1.240.961	1.171.743	1.245.536
	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	27.279	26.417	0	0
	Kapitalinteresser	5.051	4.820	5.051	4.820
	Andre værdipapirer og kapitalandele	1.012	1.016	1.012	1.016
15	Finansielle anlægsaktiver i alt	33.342	32.253	6.063	5.836
	Anlægsaktiver i alt	1.207.060	1.283.580	1.186.727	1.261.738
	Driftsbeholdninger	14.787	15.160	15.915	16.283
	Varebeholdninger i alt	14.787	15.160	15.915	16.283
16	Tilgodehavender fra salg	99.940	111.132	100.365	111.682
	Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	1.532	7.498	0	0
	Tilgodehavende skat	10	0	10	0
17	Andre tilgodehavender	25.411	47.788	25.529	48.369
18	Periodeafgrænsningsposter	5.004	4.278	5.480	4.687
	Tilgodehavender i alt	131.897	170.696	131.384	164.738
19	Likvider beholdninger	116.071	112.222	148.475	147.595
	Omsætningsaktiver i alt	262.755	298.078	295.774	328.616
	Aktiver i alt	1.469.815	1.581.658	1.482.501	1.590.354

Passiver pr. 31. december

DKK 1.000		Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
20	Aktiekapital	120.000	120.000	120.000	120.000
	Reserve for sikringstransaktioner	11.982	0	11.982	0
	Reserve for netto opskrivning af kapitalandele:				
	– tilknyttede virksomheder	22.279	21.417	0	0
	– Associerede virksomheder	1.554	1.323	1.554	1.323
	Øvrige lovpligtige reserver:				
	Reserve for udviklingsomkostninger	78	476	0	0
	Overført resultat	476.486	494.408	498.843	516.301
	Forslag til udbytte	0	0	0	0
	Egenkapital i alt	632.379	637.624	632.379	637.624
11	Udskudt skat	20.548	21.849	21.224	22.865
	Andre hensatte forpligtigelser	1.182	1.755	1.182	1.755
	Hensatte forpligtelser i alt	21.730	23.604	22.406	24.620
	Pantegæld i skibe	542.021	604.541	542.021	604.541
	Prioritetsgæld	567	567	567	567
	Leasinggæld	33.005	35.713	33.005	35.713
21	Langfristede gældsforpligtelser i alt	575.593	640.821	575.593	640.821
21	Næste års afdrag på langfristede gældsforpligtelser	71.160	71.972	71.160	71.972
	Leverandørgæld	58.698	69.504	59.907	67.829
11	Selskabsskat	0	462	238	2.341
22	Anden gæld	96.330	127.159	106.893	134.636
	Forudfaktureret omsætning	6.020	2.221	6.020	2.221
	Periodeafgrænsningsposter	7.905	8.291	7.905	8.291
	Kortfristede gældsforpligtelser i alt	240.113	279.609	252.123	287.290
	Gældsforpligtelser i alt	815.706	920.430	827.716	928.111
	Passiver i alt	1.469.815	1.581.658	1.482.501	1.590.354
27	Pantsætninger				
28	Leasing- og lejeforpligtelser				

Egenkapitalopgørelse

DKK 1.000	Aktiekapital	Reserve for sikringstransaktioner	Reserve for nettoopskrivning af kapitalandele	Reserve for udviklingsomkostninger	Forslag til udbytte	Overført overskud	Egenkapital i alt
Royal Arctic Line A/S							
Egenkapital 1. januar 2023	120.000	0	22.740	476	0	494.408	637.624
Årets resultat			1.093	(398)	0	2.678	3.373
Regulering af afledte instrumenter, netto		(8.618)					(8.618)
Overførsel af reguleringer i tidligere år		20.600			0	(20.600)	0
Egenkapital 31. december 2023	120.000	11.982	23.833	78	0	476.486	632.379
Egenkapital 1. januar 2022	120.000	0	18.117	4.872	2.550	540.025	685.564
Årets resultat			4.623	(4.396)	0	(73.904)	(73.677)
Regulering af afledte instrumenter, netto					0	28.287	28.287
Udbetalt udbytte					(2.550)		(2.550)
Egenkapital 31. december 2022	120.000	0	22.740	476	0	494.408	637.624
Royal Arctic koncernen							
Egenkapital 1. januar 2023	120.000	0	1.323	0	0	516.301	637.624
Årets resultat			231		0	3.142	3.373
Regulering af afledte instrumenter, netto		(8.618)					(8.618)
Overførsel af reguleringer i tidligere år		20.600			0	(20.600)	0
Egenkapital 31. december 2023	120.000	11.982	1.554	0	0	498.843	632.379
Egenkapital 1. januar 2022	120.000	0	1.157	0	2.550	561.857	685.564
Årets resultat			166		0	(73.843)	(73.677)
Regulering af afledte instrumenter, netto						28.287	28.287
Udbetalt udbytte					(2.550)		(2.550)
Egenkapital 31. december 2022	120.000	0	1.323	0	0	516.301	637.624

Pengestrømsopgørelse

DKK 1.000		Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
Pengestrømme fra driftsaktivitet					
	Driftsresultat	25.345	(80.469)	24.290	(73.036)
	Regulering af omkostninger på leasingaktiv	(7.656)	(1.037)	(7.656)	(1.037)
	Af- og nedskrivninger	102.911	113.353	105.629	116.525
	Gevinst /tab ved salg af anlægsaktiver	(24.499)	(1.285)	(24.499)	(1.285)
23	Ændring i driftskapital	(11.931)	23.279	(10.352)	25.008
	Pengestrømme fra primær drift	84.170	53.841	87.412	66.175
Pengestrømme fra driftsaktivitet					
11	Nettorentebetalinger	(15.286)	(17.637)	(14.810)	(17.791)
	Betalt skat	(66)	(142)	(1.665)	(2.507)
	Pengestrømme fra driftsaktivitet	68.818	36.062	70.938	45.877
Pengestrømme fra investeringsaktivitet					
13,14, 24	Investeringer	(65.426)	(267.330)	(69.556)	(272.160)
	Salg af anlægsaktiver	64.581	204.272	63.623	204.272
	Køb og salg af finansielle anlægsaktiver	4	6	4	6
	Pengestrømme fra investeringsaktivitet	(841)	(63.052)	(5.929)	(67.882)
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet					
25	Årets låneoptagelse	2.813	62.722	2.813	62.722
26	Årets afdrag	(66.941)	(66.811)	(66.941)	(66.811)
11	Udbetalt udbytte	0	(2.550)	0	(2.550)
	Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	(64.128)	(6.639)	(64.128)	(6.639)
Ændringer i likvider					
	Likvider ved årets begyndelse	112.222	145.851	147.595	176.239
	Likvider ved årets udgang	116.071	112.222	148.475	147.595
Fordelt således:					
19	Likvide midler	116.071	112.222	148.475	147.595
	I alt	116.071	112.222	148.475	147.595



Noter

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000		Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
1	Nettoomsætning				
	Selskabets indtægter sammensætter sig af transportydelser mellem Grønland, Canada, Island og Danmark, mellem byer i Grønland, for- og eftertransport, stevedoreydelser og andre ydelser i naturlig forlængelse heraf. Omsætningen er opdelt i indtægterne fra den koncessionerede søtransport samt øvrige ikke-koncessionerede indtægter.				
	Indeholdt i nettoomsætning er indtægter ved kystsejlad			52.566	55.841
	Netto omsætningen kan specificeres således:				
	Koncessionerede fragtindtægter	924.784	916.677	932.988	924.811
	Ikke koncessionerede indtægter	214.249	193.300	257.107	240.939
	Nettoomsætning i alt	1.139.033	1.109.977	1.190.095	1.165.750
2	Andre driftsindtægter				
	Indeholdt i andre driftsindtægter er Grønlands Selvstyres betaling for indgået serviceaftale med Royal Arctic Line om varetagelse af havnemyndighed. Heruover er udlejning af personale til Arctic Umiaq Line, huslejeindtægter på personaleboliger, lønrefusioner og gevinst ved salg af anlægsaktiver medtaget				
3	Fragtrelaterede omkostninger				
	Disse vedrører omkostninger, der direkte medgår til opnåelse af indtægter, og vedrører primært omkostninger til for- og eftertransport.				
4	Andre eksterne omkostninger				
	Skibe	318.086	329.436	335.614	344.638
	Terminaler	105.806	135.615	105.891	135.620
	Containerdrift	60.120	51.322	60.120	51.322
	Salg og administration	38.317	42.757	40.435	49.473
	Andre driftsomkostninger	0	29.609	0	29.609
	Andre eksterne omkostninger i alt	522.329	588.739	542.060	610.662
5	Personaleomkostninger				
	Personaleomkostningerne kan specificeres således:				
	Lønninger og gager	326.571	352.272	329.746	354.841
	Pensionsbidrag	32.271	34.306	32.444	34.400
	Sociale omkostninger	11.894	11.103	12.133	11.370
	Andre personaleomkostninger	14.475	14.358	14.587	14.467
	Personaleomkostninger i alt	385.211	412.039	388.910	415.078

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000	Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
	2023	2022	2023	2022
Direktion				
Vederlag	14.133	12.567	14.133	12.567
Bonus	1.973	1.792	1.973	1.792
Bestyrelse	1.509	1.509	1.509	1.509
Vederlag i alt	17.615	15.868	17.615	15.868

Direktionen består af seks medlemmer efter fratrædelse af adm. direktør pr. 27. september 2023.
 Den fratrådte adm. direktør er bundet af en konkurrenceklausul i 12 måneder efter ophør af ansættelsen.
 Direktionen har firmabil stillet til rådighed. Tre medlemmer bor i egen bolig og tre medlemmer bor i personalebolig.
 Direktionen har 12 måneders opsigelse fra selskabet og egen opsigelse på 6 måneder.

	Vederlag 2023	Bonus 2023	I alt	
Niels Clemensen	2.089	415	2.504	
Aviåja Lyberth Lennert	1.407	224	1.631	
Ivalu Kleist (orlov 3 mdr.)	1.101	208	1.309	
Anders Bay Larsen	1.431	170	1.601	
Jørgen Aqe Møller	1.425	368	1.793	
Bebiane Boye Hansen	1.342	252	1.594	
Verner Hammeken (inkl. fratrædelsesaftale)	5.338	336	5.674	
	14.133	1.973	16.106	
Gennemsnitligt antal heltidsansatte	687	742	691	745
Gennemsnitlig antal elever	51	42	51	42
	738	784	742	787
Antal ansatte ved årets udgang	657	740	662	743
Antal elever ved årets udgang	51	41	51	41
	708	781	713	784
Heraf er der ved årets udgang i Royal Arctic Line A/S ansat følgende medarbejdere som er udlejet til Arctic Umiq Line A/S	42	41		

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000		Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
6	Af- og nedskrivninger af materielle og immaterielle anlægsaktiver				
	Skibe	71.588	79.042	74.306	82.214
	Bygninger	6.301	6.289	6.301	6.289
	Transportudstyr, havnebåde, maskiner og inventar	21.646	24.224	21.646	24.224
	Software	3.376	3.798	3.376	3.798
	Af- og nedskrivninger i alt	102.911	113.353	105.629	116.525
7	Indtægter af kapitalandele i tilknyttede virksomheder				
	Arctic Umiaq Line A/S	(307)	5.589		
	Mar de Markina	(51)	(191)		
	Mar de Figueiro	(54)	(465)		
	Naviera Alcudia	91	(269)		
	Naviera Valdemossa	124	(207)		
	Tilknyttede virksomheders resultat i alt	(197)	4.457		
8	Indtægter af kapitalinteresser				
	Ejendomsselskabet Suliffik A/S	231	166	231	166
	Associerede virksomheders resultat i alt	231	166	231	166
9	Finansielle indtægter				
	Urealiserede valuta kursgevinster vedrørende langfristede gældsforpligtelser	410	259	410	259
	Andre finansielle indtægter	16.126	2.653	16.636	2.656
	Andre finansielle indtægter fra tilknyttede virksomheder	0	0	0	0
	Finansielle indtægter i alt	16.536	2.912	17.046	2.915
10	Øvrige finansielle omkostninger				
	Urealiserede valuta kurstab vedrørende langfristede gældsforpligtelser	1.654	687	1.654	687
	Andre finansielle omkostninger	35.722	25.407	35.756	25.564
	Andre finansielle omkostninger fra tilknyttede virksomheder	0	0	0	0
	Finansielle omkostninger i alt	37.376	26.094	37.410	26.251
	Herudover er finansielle omkostninger vedrørende nybygning af skibe indregnet i balancen	20.729	23.014	20.729	23.014

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000		Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
11	Skat af årets resultat				
	Skat af årets resultat sammensætter sig således:				
	Royal Arctic Line A/S				
	Aktuel skat, Grønland	0	(462)	42	(3.284)
	Udskudt skat, Grønland	(1.572)	24.990	(1.232)	24.990
	Regulering af selskabsskatteprocent	0	899		899
	Regulering vedrørende tidligere år, Grønland	406	(76)	406	(76)
	Tilknyttede virksomheder				
	Aktuel skat, Grønland	0	0		0
	Skat af årets resultat	(1.166)	25.351	(784)	22.529
	Indkomstskat	(66)	(142)	(1.665)	(2.507)
	Betalt skat i alt	(66)	(142)	(1.665)	(2.507)
	Hensættelsen til udskudt skat skyldes primært skattemæssige merafskrivninger og fremkommer således:				
	Hensættelse primo	21.849	38.166	22.865	38.745
	Regulering vedrørende tidligere år	437	0	437	0
	Regulering vedrørende egenkapital	(2.873)	9.638	(2.873)	9.638
	Årets ændring	1.135	(25.955)	795	(25.518)
	Hensættelse ultimo	20.548	21.849	21.224	22.865
	Udskudt skat hviler på følgende poster:				
	Immaterielle anlægsaktiver	1.809	0	1.809	0
	Materielle anlægsaktiver	21.276	25.451	21.952	26.467
	Finansielle anlægsaktiver	5.962	5.688	5.962	5.688
	Omsætningsaktiver	2.363	2.239	2.363	2.239
	Langfristede gældsforpligtelser	(7.889)	(8.849)	(7.889)	(8.849)
	Kortfristede gældsforpligtelser	(2.677)	(2.241)	(2.677)	(2.241)
	Øvrige	(296)	(439)	(296)	(439)
	I alt	20.548	21.849	21.224	22.865

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000		Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
12	Forslag til resultatdisponering				
	Foreslået udbytte for regnskabsåret	0	0		
	Henlagt til reserve for nettoopskrivning af kapitalandele	1.093	4.623		
	Reserve for udviklingsomkostninger	(398)	(4.396)		
	Overførsel til næste år	2.678	(73.904)		
	I alt	3.373	(73.677)		
13	Immaterielle anlægsaktiver				
	Software				
	Kostpris				
	Kostpris primo	54.434	50.201	54.434	50.201
	Tilgang i året	0	0	0	0
	Afgang i året	0	(5.711)	0	(5.711)
	Overførsler	891	9.944	891	9.944
	Kostpris ultimo	55.325	54.434	55.325	54.434
	Af- og nedskrivninger				
	Af- og nedskrivninger primo	44.715	46.628	44.715	46.628
	Årets afskrivninger	3.376	3.798	3.376	3.798
	Af- og nedskrivninger på afgang i året	0	(5.711)	0	(5.711)
	Af- og nedskrivninger ultimo	48.091	44.715	48.091	44.715
	Bogført værdi ultimo	7.234	9.719	7.234	9.719
	Udviklingsprojekter				
	Kostpris				
	Kostpris primo	647	6.628	647	6.628
	Tilgang i året	350	3.963	1.931	3.963
	Afgang i året	0	0	0	0
	Overførsler	(891)	(9.944)	(891)	(9.944)
	Kostpris ultimo	106	647	1.687	647
	Immaterielle anlægsaktiver i alt	7.340	10.366	8.921	10.366

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000		Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
14	Materielle anlægsaktiver				
	Skibe				
	Kostpris				
	Kostpris primo	1.590.863	1.418.826	1.603.749	1.434.848
	Tilgang af leasede skibe	0	180.405	0	180.405
	Tilgang i året	0	0	1.514	4.830
	Reguleringer tidligere år	0	0	0	0
	Afgang i året	(196.845)	(24.296)	(196.845)	(32.262)
	Overførsler	24.044	15.928	24.044	15.928
	Kostpris ultimo	1.418.062	1.590.863	1.432.462	1.603.749
	Af- og nedskrivninger				
	Af- og nedskrivninger primo	532.354	477.358	540.665	490.460
	Årets afskrivninger	71.588	79.042	74.306	82.214
	Af- og nedskrivninger på afgang i året	(170.395)	(24.046)	(170.395)	(32.009)
	Af- og nedskrivninger ultimo	433.547	532.354	444.576	540.665
	Bogført værdi ultimo	984.515	1.058.510	987.886	1.063.085
	Bygninger				
	Kostpris				
	Kostpris primo	170.639	166.096	170.639	166.096
	Tilgang i året	0	0	0	0
	Afgang i året	(1.328)	(8.206)	(1.328)	(8.206)
	Overførsler	6.469	12.749	6.469	12.749
	Kostpris ultimo	175.781	170.639	175.781	170.639
	Af- og nedskrivninger				
	Af- og nedskrivninger primo	119.431	121.037	119.431	121.037
	Årets afskrivninger	6.301	6.289	6.301	6.289
	Af- og nedskrivninger på afgang i året	(1.239)	(7.895)	(1.239)	(7.895)
	Af- og nedskrivninger ultimo	124.493	119.431	124.493	119.431
	Bogført værdi ultimo	51.288	51.208	51.288	51.208

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000

	Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
	2023	2022	2023	2022
Transportudstyr, havnebåde, maskiner og inventar				
Kostpris				
Kostpris primo	412.431	397.317	412.431	397.317
Tilgang i året	(0)	493	(958)	493
Afgang i året	(73.149)	(33.315)	(72.191)	(33.315)
Overførsler	41.659	47.933	41.659	47.933
Kostpris ultimo	380.941	412.428	380.941	412.428
Af- og nedskrivninger				
Af- og nedskrivninger primo	291.161	299.492	291.161	299.492
Årets afskrivninger	21.646	24.224	21.646	24.224
Af- og nedskrivning på afgang i året	(59.603)	(32.555)	(59.603)	(32.555)
Af- og nedskrivninger ultimo	253.203	291.161	253.203	291.161
Bogført værdi ultimo	127.737	121.267	127.737	121.267
Heraf finansiel leasede aktiver	33.708	36.589	33.708	36.589
Anlæg under opførelse - skibe				
Kostpris				
Kostpris primo	8.709	164.761	8.709	164.761
Tilgang i året	15.814	61.541	17.807	61.541
Afgang i året	0	(201.666)	0	(201.666)
Overførsler	(24.044)	(15.927)	(24.044)	(15.927)
Bogført værdi ultimo	479	8.709	2.473	8.709
Heraf udgør indregnede finansielle omkostninger	0	0	0	0

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000

Royal Arctic Line A/S
2023 2022
Royal Arctic koncernen
2023 2022

Anlæg under opførelse – bygninger

Kostpris

Kostpris primo	585	1.112	585	1.112
Tilgang i året	6.616	12.222	6.616	12.222
Afgang i året	0	0	0	0
Overførsler	(6.469)	(12.749)	(6.469)	(12.749)
Bogført værdi ultimo	732	585	732	585

Anlæg under opførelse – transportudstyr, havnebåde, maskiner og inventar

Kostpris

Kostpris primo	682	3.870	682	3.870
Tilgang i året	42.604	44.741	42.604	44.741
Afgang i året	0	0	0	0
Overførsel til andre poster	(41.659)	(47.929)	(41.659)	(47.929)
Bogført værdi ultimo	1.627	682	1.627	682

Anlæg under opførelse i alt

2.838 9.976 4.832 9.976

Materielle anlægsaktiver i alt

1.166.378 1.240.961 1.171.743 1.245.535

Pantsætninger, se note 29

15 Finansielle anlægsaktiver
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder

Kostpris

Kostpris primo	5.000	5.000
Tilgang i året	0	0
Afgang i året	0	0
Kostpris ultimo	5.000	5.000

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000

	Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
	2023	2022	2023	2022
Op- og nedskrivninger				
Op- og nedskrivninger primo	21.417	16.960		
Afgang i året	1.059	0		
Anden regulering	0	0		
Andel af årets resultat	(197)	4.457		
Udbetalt udbytte	0	0		
Op- og nedskrivninger ultimo	22.279	21.417		
Bogført værdi ultimo	27.279	26.417		

Navn	Hjemsted	Selskabskapital (1.000)	Stemme- og ejerprocent
Arctic Umiq Line A/S	Nuuk, grønland	2.000	100 %
Naviera Alcudia S.L.	Madrid, Spanien	EUR 3	100 %
Naviera Valdemossa S.L.	Palma de Mallorca, Spanien	EUR 3	100 %

Mar de Markina S.L. og Mar de Figueiro S.L. er blevet likvideret i 2023.

De spanske selskabers årsrapporter er ikke revideret

Kapitalinteresser

Kostpris

Kostpris primo	3.497	3.497	3.497	3.497
Tilgang i året	0	0	0	0
Afgang i året	0	0	0	0
Kostpris ultimo	3.497	3.497	3.497	3.497

Op- og nedskrivninger

Op- og nedskrivninger primo	1.323	1.157	1.323	1.157
Andel af årets resultat	231	166	231	166
Udbetalt udbytte	0	0	0	0
Op- og nedskrivninger ultimo	1.554	1.323	1.554	1.323

Bogført værdi ultimo	5.051	4.820	5.051	4.820
-----------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000			Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
			2023	2022	2023	2022
Ejendomsselskabet Suliffik A/S			5.051	4.820		
Navn	Hjemsted		"Selskabs kapital"	"Stemme- og ejerprocent"		
Ejendomsselskabet Suliffik A/S	Nuuk, grønland		11.000	30 %		
Tilgodehavende hos associerede virksomheder						
Kostpris						
Kostpris primo			0	0	0	0
Årets afdrag			0	0	0	0
Kostpris ultimo			0	0	0	0
Bogført værdi ultimo			0	0	0	0
Værdipapirer						
Kostpris						
Kostpris primo			1.016	1.022	1.016	1.022
Tilgang i året			0	0	0	0
Afgang i året			(4)	(6)	(4)	(6)
Kostpris ultimo			1.012	1.016	1.012	1.016
Bogført værdi ultimo			1.012	1.016	1.012	1.016
Finansielle anlægsaktiver i alt			33.342	32.253	6.063	5.836

16 Tilgodehavender fra salg

Tilgodehavenderne indeholder ud over fragtindtægterne, afgifter opkrævet på vegne af Grønlands Selvstyre. Disse afgifter opkræves sammen med fragten.

17 Finansielle instrumenter

Der er indgået én valutaswap, hvor formålet er kurssikring af et EUR lån (hovedstol EUR 20.8 Mio.) i forhold til DKK samt to rente swaps til fastlåsning af renten på 2 DKK lån (hovedstol DKK 229,7 mio. kr.). Markedsværdiopgørelsen på sikringsinstrumenterne er pr. 31.12 på DKK 18.3 mio. kr. og er indgået med Jyske Bank med udløb i hhv. 2032 og 2035. Markedsværdiopgørelsen korrigeres løbende for egen kreditværdigheds påvirkning af markedsværdien. Der er ikke foretaget en korrektion i indværende regnskabsår da markedsværdien er positiv i selskabets favør og modpartsrisikoen på Jyske Bank vurderes på et acceptabelt lavt niveau. Der er indgået én terminsforretning, hvor formålet er kurssikring af USD. Markedsværdien er pr. 31.12 negativ med 2.4 mio. kr.

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000		Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
18	Periodeafgrænsningsposter Periodeafgrænsningsposter udgøres af forudbetalte omkostninger vedrørende husleje, forsikringspræmier, IT licenser, abonnementer og renter				
19	Likvider/bankgæld Heraf udgør USD Heraf udgør EUR Omregnet til statusdagens kurser giver dette TDKK	272 2.138 17.769	256 1.787 15.072	272 2.138 17.769	256 1.787 15.072
20	Aktiekapital Aktiekapitalen er ikke opdelt i klasser. Aktiekapitalen består af én aktie á DKK 80 mio. og én aktie á DKK 40 mio. Aktiekapitalen er ikke ændret de seneste fem år.				
21	Langfristede gældsforpligtelser Den langfristede gældsforpligtelse forfalder således:				
	Kortfristet del af pantegæld i skibe	65.503	65.413	65.503	65.413
	Kortfristet del af prioritetsgæld	0	0	0	0
	Kortfristet del af leasinggæld	5.657	6.559	5.657	6.559
	Kortfristet del i alt	71.160	71.972	71.160	71.972
	Langfristet del i alt	575.593	640.821	575.593	640.821
	Bogført værdi i alt	646.753	712.793	646.753	712.793
	Efter mere end 5 år forfalder (amortiseret kostpris)				
	Pantegæld i skibe	368.271	431.315	368.271	431.315
	Leasinggæld	4.155	8.155	4.155	8.155
	Prioritetsgæld	567	567	567	567
	Amortiseret kostpris i alt	372.993	440.037	372.993	440.037

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000		Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
22	Anden gæld				
	Skyldige poster vedrørende løn og hyre indgår med	68.461	76.554	77.026	80.820
	Finansielle instrumenter	0	0	0	0
	Endvidere indgår der skyldige omkostninger med	27.869	50.605	29.867	53.816
	Anden gæld i alt	96.330	127.159	106.893	134.636
23	Ændring i driftskapital				
	Forskydning i tilgodehavender	39.607	(45.717)	35.222	(43.532)
	Forskydning i driftsbeholdninger	373	(6.992)	368	(7.095)
	Forskydning i garantforpligtelser	(573)	696	(573)	696
	Forskydning i leverandørgæld	(10.806)	29.619	(7.922)	27.356
	Værdireguleringer vedrørende finansielle instrumenter	(11.490)	37.925	(11.490)	37.925
	Forskydning i anden gæld m.v.	(29.042)	7.748	(25.956)	9.659
	Ændring i driftskapital i alt	(11.931)	23.279	(10.351)	25.008
24	Investeringer				
	Investering i immaterielle anlæg	350	3.963	1.931	3.963
	Investering i skibe	0	180.405	1.514	185.234
	Investering i bygninger	0	0	0	0
	Investering i andre anlægsaktiver	0	493	(958)	493
	Forskydning i anlæg under opførelse	65.076	82.470	67.069	82.470
	Investeringer i alt	65.426	267.330	69.556	272.160
25	Årets låneoptagelse				
	Låneoptagelse, pantegæld i skibe	0	61.703	0	61.703
	Låneoptagelse, leasing	2.813	1.019	2.813	1.019
	Årets låneoptagelse i alt	2.813	62.722	2.813	62.722
26	Årets afdrag				
	Årets afdrag, pantegæld i skibe	65.478	65.425	65.478	65.425
	Årets afdrag, prioritetsgæld	0	0	0	0
	Årets afdrag, leasing	1.463	1.386	1.463	1.386
	Årets afdrag i alt	66.941	66.811	66.941	66.811

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000		Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
27	Pantsætninger og sikkerhedsstillelser				
	Pantebrevenes nominelle værdi på skibe udgør:	1.311.788	1.507.036	1.311.788	1.507.036
	Den regnskabsmæssige værdi af pantsatte skibe udgør:	965.584	1.024.074	965.584	1.024.074
	Prioritetsgæld er sikret ved pant i ejendomme				
	Pantebrevenes nominelle værdi udgør:	50.567	30.567	50.567	30.567
	Den regnskabsmæssige værdi af pantsatte ejendomme udgør:	15.131	38.293	15.131	38.293
28	Leasing -, leje- og eventualforpligtelser				
	Ud over de balanceførte forpligtelser har selskabet følgende væsentlige forpligtelser:				
	Leje af containere med udløb i 2026 og en samlet betaling på USD 7,71 mio. svarende til TDKK 50.762: hvoraf der i 2024 forfalder USD 3,48 mio. svarende til TDKK 24.367	50.762	23.418	50.762	23.418
	Forpligtelser i henhold til lejeaftaler frem til udløb i 2024:	9.656	9.555	9.656	9.555
	Forpligtelser i henhold til lejeaftaler frem til udløb i 2025:	1.538	1.508	1.538	1.508
	Derudover er der indgået lejeaftale med Sikuki vedrørende containerterminalen i Nuuk, der løber frem til 31.12.2042. Den årlige leje udgør 44,52 mio.kr. for 2024 med en aftalt stigning på 2 % om året. Ved eventuel koncessionsophør kan aftales opsiges med 12 måneders varsel. En del af aftalen indregnes regnskabsmæssigt som en finansiel leasing aftale nærmere specificeret herunder:				
	Leje af Kraner fra Sikuki med udløb i 2029 og en samlet betaling på DKK 28,41 mio.: hvoraf der i 2024 forfalder TDKK 5.165	28.409	33.575	28.409	33.575
	Forpligtelser i henhold til leasing: hvoraf der i 2024 forfalder EUR 2,31 mio. svarende til TDKK 17.255	71.124 17.255	18.681	71.124 17.255	257
	Royal Arctic Line A/S har stillet lejebetalingsgaranti på:	0	6.200	0	6.200

Hvor intet andet er anført er beløb angivet i DKK 1.000		Royal Arctic Line A/S		Royal Arctic koncernen	
		2023	2022	2023	2022
29	Honorar til generalforsamlingsvalgte revisorer				
	Der er i årsrapporten udgiftsført honorar til den generalforsamlingsvalgte revisor som følger:				
	Grønlands Revision A/S				
	Lovpligtig revision	330	330	399	397
	Andre erklæringer	54	0	54	
	Skatterådgivning	7	19	15	26
	Andre ydelser	173	127	178	128
	I alt	564	476	646	551
	PricewaterhouseCoopers				
	Lovpligtig revision	770	770	770	770
	Skatterådgivning	100		100	
	Andre ydelser	595	691	595	691
	I alt	1.465	1.461	1.465	1.461
	I alt	2.029	1.937	2.111	2.012

30 Nærtstående parter

Som nærtstående parter anses medlemmer af selskabet bestyrelse, direktion, selskabets eneaktionær Grønlands Selvstyre samt koncernens tilknyttede selskaber Arctic Umiaq Line A/S, Mar de Markina, Mar de Figueiro, Naviera Alcludia Greenland og Naviera Valldemossa Greenland samt det associerede selskab Suliffik A/S.

Væsentlige transaktioner gennemført med selskabets ejer, Grønlands Selvstyre, har grundlag i koncessionsaftalen mellem selskabet og Grønlands Selvstyre. Grønlands Selvstyre har tildelt Royal Arctic Line A/S enekoncession til al søtransport af gods til og fra Grønland og mellem de grønlandske byer og bygder. Med koncessionen følger en række forpligtelser om anløbsfrekvens, kapacitet og forsyningssikkerhed for alle byer på både Vest- og Østkyst.

Royal Arctic line A/S varetager efter aftale med Grønlands Selvstyre følgende services:

- Drift af Selvstyrets havneanlæg samt funktional udøvelse af lokal havnemyndighed (serviceaftale vederlag udgør 3.250 tkr)
- Godsbefordring af Qaanaaq (serviceaftale vederlag udgør 895 tkr)
- Bygdebesejling med gods i Grønland (serviceaftale vederlag udgør 61.650 tkr)

Transaktioner gennemført med direktion og bestyrelse består af vederlag jf. note 6.

Der har ikke været gennemført andre væsentlige transaktioner udover koncerninterne transaktioner, der elimineres ved udarbejdelsen af årsregnskabet. Alle transaktioner med nærtstående parter er gennemført på markedsmæssige vilkår.

31 Begivenheder efter regnskabsårets afslutning

Der er fra balancedagen og frem til i dag ikke indtrådt andre begivenheder som forrykker vurderingen af årsrapporten.

32 Ledelseshverv

Bestyrelsen og direktionens ledelseshverv :

Páviáraq Heilmann

Direktør i Ejendomsselskabet Organisationernes Hus P/S
Bestyrelsesmedlem i Qeqertat A/S
Bestyrelsesformand i Grønlands Ski Forbundet

Erik Jørgen Østergaard

Adm. Direktør DTL Danske Vognmænd
Bestyrelsesformand i Tungvognsspecialisten ApS
Bestyrelsesformand i David MacBrayne Ltd.
Bestyrelsesformand i M/S Museet for Søfart
Bestyrelsesformand i Nordic Logistics Association
Bestyrelsesmedlem i Red Funnel Ltd.
Bestyrelsesmedlem i IRU

Barbara Agersnap

CEO Copenhagen Malmö Port og Filialbestyrer i Copenhagen Malmö Port
Formand Kapitalforeningen SDG Invest
Bestyrelsesmedlem i Det Østasiatiske Kompagnis Almennyttige Fond
Bestyrelsesmedlem i Danske Havne
Bestyrelsesmedlem i Sveriges Hamnar

Erik Sivertsen

CEO Halibut Greenland ApS
Medejer og bestyrelsesmedlem i Sermermiut ApS
Bestyrelsesformand i North Atlantic Seafood A/S

Julia Knudsen Olsen

Ejer af konsulentfirma Anua
Bestyrelsesformand i Global Dignity Kalaallit Nunaat

Minannguaq Zeeb

Kundeservicechef INI A/S

Niels Clemensen

Bestyrelsesmedlem i Arctic Umiaq Line A/S

Aviâja Lyberth Lennert

Bestyrelsesmedlem i Nuup Bussii A/S

Jørgen Aqe Møller

Ejer af Active ApS
Ejer, direktør og bestyrelsesformand i Q-Planning ApS
Medejer og bestyrelsesmedlem i lhedge A/S
Bestyrelsesmedlem i Illuut A/S
Bestyrelsesmedlem i Siu Tsiu (fra 2024)

Anders Bay Larsen

Bestyrelsesmedlem i Arctic Umiaq Line A/S
Bestyrelsesmedlem i Kommandør G. de Lichtenbergs Fond
Bestyrelsesmedlem i Forhandlingsudvalget DRO I hos Danske Rederier

Bebiane Boye Hansen

Bestyrelsesmedlem i Ejendomsselskabet Suliffik A/S
Bestyrelsesmedlem i Ejendomsselskabet Posthuset A/S

Regnskabspraksis

Regnskabsgrundlag

Årsrapporten for Royal Arctic Line er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven som er gældende i Grønland for virksomheder i regnskabsklasse D.

Anvendt regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Årsrapporten er aflagt i DKK 1.000, hvor andet ikke er anført.

Der er i resultatopgørelsen foretaget tilpasning af regnskabstal for tidligere år, for at sikre sammenlignelighed. Tilretning har ingen resultatmæssig effekt, men er en reklassifikation imellem Personaleomkostninger og Andre driftsindtægter.

Der er i pengestrømsopgørelsen foretaget tilpasning af regnskabstal for tidligere år, for at sikre sammenlignelighed. Tilretningen har ingen cash-flow effekt, men er en reklassifikation af sammenligningsårets bevægelser på leasingaktiv.

Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde koncernen, og aktivets værdi kan måles pålideligt. Forpligtelser indregnes i balancen, når koncernen som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå koncernen, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris. Måling efter første indregning sker som beskrevet for hver enkelt regnskabspost nedenfor.

Ved indregning og måling tages hensyn til forudsigelige risici og tab, der fremkommer inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter i takt med, at de indtjenes, mens omkostninger indregnes med de beløb, der vedrører regnskabsåret. Værdireguleringer af finansielle aktiver og forpligtelser indregnes i resultatopgørelsen som finansielle indtægter eller finansielle omkostninger.

Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter Royal Arctic Line A/S (modervirksomheden) og de inden- og udenlandske virksomheder (tilknyttede virksomheder) med igangværende kommercielle aktiviteter, som kontrolleres af modervirksomheden jfr. Koncernoversigten side 22. Kontrol opnås ved, at moderselskabet enten direkte eller indirekte ejer mere end 50 % af stemmerettighederne.

Virksomheder, hvori koncernen direkte eller indirekte besidder mellem 20 % og 50 % af stemmerettighederne og udøver betydelig men ikke bestemmende indflydelse, betragtes som associerede virksomheder.

Konsolideringsprincipper

Koncernregnskabet udarbejdes på grundlag af regnskaberne for Royal Arctic Line A/S og dets tilknyttede virksomheder.

Udarbejdelse af koncernregnskabet sker ved sammenlægning af regnskabsposter af ensartet karakter. Ved konsolideringen foretages eliminering af koncerninterne indtægter og omkostninger, interne mellemværender og udbytter samt fortjenester og tab ved dispositioner mellem de konsoliderede virksomheder, samt urealiserede interne avancer. De regnskaber, der anvendes til brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis.

I koncernregnskabet indregnes tilknyttede virksomheders regnskabsposter 100 %.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder udlignes med den forholdsmæssige andel af tilknyttede virksomheders nettoaktiver på overtagelsestidspunktet opgjort til dagsværdi.

Fortjeneste eller tab ved afhændelse af kapitalandele

Fortjeneste eller tab ved afhændelse eller afvikling af tilknyttede virksomheder opgøres som forskellen mellem salgssum- men eller afviklingssummen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiverne på afhændelses- henholdsvis afviklingstids- punktet, inklusive ikke afskrevet goodwill samt forventede omkostninger til salg eller afvikling. Fortjeneste og tab indregnes i resultatopgørelsen under andre driftsindtægter henholdsvis andre driftsomkostninger.

Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valuta- kurs eller til de valutakurser, hvortil beløbene er sikrede. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen henholdsvis balancedagens kurs, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Anlægsaktiver, der er købt i fremmed valuta, omregnes til historiske kurser.

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter indregnes første gang i balancen til kostpris og måles efterfølgende til dagsværdi. Positive og negative dagsværdier af afledte finansielle instrumenter klassificeres som "Andre tilgodehavender" henholdsvis "Anden gæld".

Ændring i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter indregnes i resultatopgørelsen, medmindre det afledte finansielle instrument klassificeres som og opfylder kriterierne for regnskabsmæssig sikring, jf. nedenfor.

Regnskabsmæssig sikring

Ændring i dagsværdien af finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder kriterierne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med de ændringer i dagsværdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse, som kan henføres til den risiko, der er sikret.

Ændring i dagsværdien af finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af forventede fremtidige transaktioner, indregnes på egenkapitalen under reserve for regnskabsmæssig sikring for så vidt angår den effektive del af sikringen. Den ineffektive del indregnes i resultatopgørelsen. Resultater den sikrede transaktion i et aktiv eller en forpligtelse, overføres det beløb, som er udskudt under egenkapitalen, fra egenkapitalen og indregnes i kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen. Resultater den sikrede transaktion i en indtægt eller en omkostning, overføres det beløb, som er udskudt under egenkapitalen, fra egenkapitalen til resultatopgørelsen i den periode, hvor den sikrede transaktion indregnes. Beløbet indregnes i samme post som den sikrede transaktion.

Resultatopgørelsen

Nettoomsætning

Basisfragtindtægter indregnes, såfremt det forventede ankomst- tidspunkt til udleveringshavnen (ETA) er senest ved regnskabsårets udgang. Øvrige indtægter omfatter de i året leverede ydelser. Udgifter medtages i resultatopgørelsen i den periode, de vedrører. Olie- og valutakurstillæg indregnes med den andel, der kan henføres til perioden. Selskabet opkræver et investeringsbidrag, der udgør 3,1 % af basisfragtindtægterne. Dette investeringsbidrag skal dække forøgede udgifter til bygdeforsyninger, som følge af bygning af nye skibe til bygdeforsyningen. Dette investeringsbidrag indgår som en del af den normale fragttarif.

For skibe der indgår i samsejling gælder at hvert rederi afholder omkostninger for egne skibe, og der indgår ikke omsætnings- eller overskudsdeling imellem rederierne.

Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter regnskabsposter af sekundær karakter i forhold til virksomhedernes hovedaktivitet, herunder avance og tab ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver.

Omkostninger

På tidspunktet for indtægtsførsel af fragtindtægter med videre, omkostningsføres de hertil henførbare omkostninger.

Fragtrelaterede

Posten består primært af for- og eftertransport samt ind- og udpakningsomkostninger i forbindelse med flytteforsendelser.

Skibe

Posten består primært af omkostninger til skibenes brændstofforbrug samt omkostninger til vedligeholdelse af skibene.

Terminaler

Posten består primært af ejendomsomkostninger samt omkostninger i forbindelse med skibenes anløb.

Containerdrift

Posten består primært af containerleje samt vedligehold og forsikring af containere.

Salg og administration

Posten indeholder omkostninger ved salg, markedsføring og administration. I posten indgår endvidere nedskrivninger af tilgodehavender indregnet under omsætningsaktiver.

Personale

Personaleomkostninger omfatter løn og gager såvel som omkostninger til social sikring, pension samt øvrige personalerelaterede omkostninger for virksomhedens medarbejdere.

Indtægter af kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder

I moderselskabets resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de enkelte tilknyttede virksomheders resultat efter skat efter eliminering af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab og med fradrag eller tillæg af afskrivning på koncerngoodwill henholdsvis negativ koncerngoodwill. I koncernens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af associerede virksomheders resultat efter skat.

Finansielle poster

Finansielle poster omfatter renteindtægter og renteomkostninger, realiserede og ikke-realiserede kursgevinster og tab vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta, samt amortiseringstillæg vedrørende pantegæld og prioritetsgæld.

For finansielle poster, der har anden termin end regnskabsåret, foretages periodisering.

Skat

Årets skat, som består af årets aktuelle skat og ændring af udskudt skat, indregnes i resultatopgørelsen tillige med eventuelle reguleringer vedrørende tidligere år.

Aktuelle skatteforpligtelser indregnes i balancen opgjort som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst. Ændring i udskudt skat som følge af ændringer i skattesatser indregnes i resultatopgørelsen.

Skatteeffekten af udbytte indregnes som transaktion med ejeren direkte over egenkapitalen.

Skat beregnes med 26,5 %.

Balancen

Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle aktiver omfatter færdiggjorte samt erhvervede immaterielle rettigheder i form af softwarerettigheder mv. samt igangværende software udviklingsprojekter.

Udviklingsprojekter vedrørende systemer, processer mv., der er klart definerede og identificerbare, hvor den tekniske udnyttelsesgrad, tilstrækkelige ressourcer og fremtidige økonomiske fordele kan påvises, og hvor det er hensigten at færdiggøre projektet og anvende det immaterielle aktiv, indregnes som immaterielle aktiver, der afskrives over den forventede brugstid.

Kostprisen for udviklingsprojekter omfatter omkostninger, der direkte kan henføres til udviklingsprojekterne. Afskrivning på færdiggjorte udviklingsprojekter påbegyndes, når aktivet tages i brug.

Immaterielle anlægsaktiver måles til kostpris med fradrag af af- og nedskrivninger. Afskrivning foretages lineært over 3-5 år.

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver måles til anskaffelsesprisen med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen, omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen, omkostninger til klargøring af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug samt for skibes vedkommende udgifter til klassesdokning.

Endvidere indgår udgifter til skibes ombygning i kostprisen, såfremt ombygningen kan henføres til sikkerhedsmæssige, levetidsforlængende eller indtjeningsforbedrende foranstaltninger.

Renter af kapital, som i fremstillingsperioden er anvendt til forudbetaling på nybygningskontrakter, medregnes i anskaffessummen for det aktiv forudbetalingen vedrører.

Under bygninger indgår ombygningsudgifter til lejede lokaler.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af forventet scrapværdi efter afsluttet brugstid. Der foretages lineære af- skrivninger baseret på følgende vurderinger af aktivernes forventede brugstider:

- Skibe, 10 - 20 år
- Skibe – klassesdokning, 2,5 år
- Bygninger, 5 - 30 år
- Transportudstyr, havnebåde, maskiner og inventar, 3 - 10 år

Materielle anlægsaktiver nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi, hvor genindvindingsværdien repræsenterer den højeste værdi af aktivernes kapitalværdi ved fortsat brug af aktiverne henholdsvis aktivernes dagsværdi pr. balancedagen.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af immaterielle og materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den bogførte værdi.

Finansielt leasede aktiver måles og indregnes efter samme principper som materielle anlægsaktiver.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder indregnes og måles efter den indre værdis metode (equity-metoden). Dette indebærer, at kapitalandelene i balancen måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi med tillæg eller fradrag af ikke-afskrevet positiv henholdsvis negativ concerngoodwill og med fradrag eller tillæg af ikke-realiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder med negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til nul, og et eventuelt tilgodehavende hos disse virksomheder nedskrives med moderselskabets andel af den negative indre værdi i det omfang, det vurderes uerholdeligt. Såfremt den regnskabsmæssige negative indre værdi overstiger tilgodehavendet, indregnes det resterende beløb under hensatte forpligtelser i det omfang, modervirksomheden har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække den pågældende virksomheds forpligtelser.

Nettoopskrivning af kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder overføres til reserve for nettoopskrivning af kapitalandele i det omfang, den regnskabsmæssige værdi overstiger kostprisen.

Ved køb af tilknyttede virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, jf. beskrivelsen ovenfor under koncernregnskab.

Andre værdipapirer

Værdipapirer indregnet under anlægsaktiver omfatter børsnoterede obligationer og kapitalandele, der måles til dagsværdi (børskurs) på balancedagen. Ikke-realiserede gevinster og tab føres over resultatopgørelsen. Værdipapirer som ikke er handlet på et aktivt marked, måles til kostpris eller en lavere genindvindingsværdi.

Varebeholdninger

Varebeholdninger måles til kostpris, opgjort efter FIFO-metoden, eller nettorealiseringsværdi, hvor denne er lavere.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi, med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

Udbytte

Udbytte indregnes som en gældsforpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen. Eventuelt foreslået udbytte for regnskabsåret vises som en særskilt post under egenkapitalen.

Hensatte forpligtelser

Udskudt skat indregnes og måles efter den balanceorienterede gælds metode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssige og skattemæssige værdier af aktiver og forpligtelser. Den skattemæssige værdi af aktiverne opgøres med udgangs- punkt i den planlagte anvendelse af det enkelte aktiv.

Udskudt skat måles på grundlag af gældende skatteregler og skattesatser i de respektive lande, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat.

Udskudt skat beregnes med 26,5 %.

Garantiforpligtelser omfatter forpligtelser i henhold til søloven.

Langfristet gæld

Gæld måles på tidspunktet for lånoptagelse til kostpris, svarende til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles gæld til amortiseret kostpris, svarende til den kapitaliserede værdi ved anvendelse af den effektive rentes metode.

Finansielle leasingforpligtelser

Leasingkontrakter, hvor koncernen har alle væsentlige risici og fordele forbundet med ejendomsretten (finansiell leasing), indregnes i balancen til det laveste af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af leasingydelse, beregnet ved anvendelse af leasingaftalens interne rentefod eller en tilnærmet værdi heraf som diskonteringsfaktor. Finansielt leasede aktiver af- og nedskrives efter samme praksis som fastlagt for koncernens øvrige anlægsaktiver.

Den kapitaliserede restleasingforpligtelse indregnes i balancen som en gældsforpligtelse, og leasingydelsens rentedel omkostningsføres løbende i resultatopgørelsen.

Alle øvrige leasingkontrakter betragtes som operationel leasing. Ydelser i forbindelse med operationel leasing indregnes lineært i resultatopgørelsen over leasingperioden.

Andre finansielle forpligtelser

Andre finansielle forpligtelser indregnes til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominal værdi.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under forpligtelser omfatter modtagne indtægter til resultatføring i efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominal værdi.

Endvidere indgår et beløb opkrævet til dækning af omkostninger ved etablering og drift af grænsekontrolstationer (Border Inspection Post).

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen præsenteres efter den indirekte metode og viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt koncernens likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme ved køb og salg af virksomheder vises separat under pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter. I pengestrømsopgørelsen indregnes pengestrømme vedrørende købte virksomheder fra anskaffelsestidspunktet, og pengestrømme vedrørende solgte virksomheder indregnes frem til salgstidspunktet.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter opgøres som driftsresultatet reguleret for ikke-kontante driftsposter, ændring i driftskapital samt betalt selskabsskat.

Pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med køb og salg af virksomheder og aktiviteter samt køb og salg af immaterielle, materielle og finansielle anlægsaktiver.

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i størrelse eller sammensætning af koncernens aktiekapital og omkostninger forbundet hermed, samt optagelse af lån, afdrag på rentebærende gæld og betaling af udbytte.

Likvider omfatter likvide beholdninger.



© Royal Arctic Line A/S, Maj 2024
Ansvarshavende: Jørgen Aqe Møller
Foto: Royal Arctic Line, Klaus Holsting, Hans Jensen, Jens Andersen
Layout: Royal Arctic Line