

# ÅRSRAPPORT

Årsrapporten er fremlagt og godkendt på selskabets ordinære generalforsamling den 23. maj 2025

Thor Suhr, dirigent

ROYAL  ARCTIC

2024

(CVR. NR. 16545538)

Forside foto Klaus Holsting

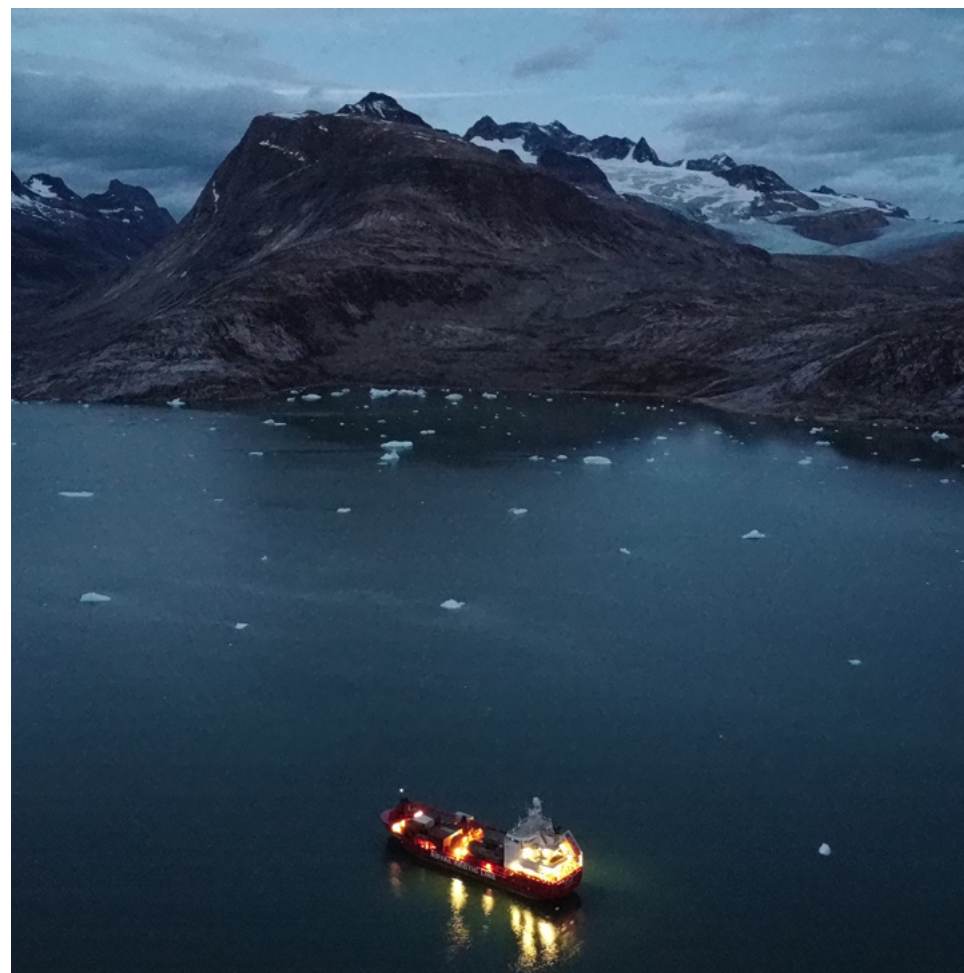
## Indhold

---

3	Selskabsoplysninger	16	Økonomi 2024	25	Bæredygtighed 2024	58	Ledelsespåtegning
4	Hoved & nøgletal	18	Ændringer i bestyrelse og ledelse	26	Forord	59	Den uafhængige revisors revisionspåtegning
5	Vi vil fremtidssikre forsyningen	19	Forventninger til 2025	29	Dobbelt væsentlighedsvurdering	61	Resultatopgørelse 2024
7	Highlights 2024	20	Risiko	32	Bæredygtighedsrelaterede ricisi	62	Aktiver
9	2024 året der gik	23	God selskabsledelse i Royal Arctic Line	33	Miljø	63	Passiver
11	Moderselskab, fragtudvikling			40	Sociale forhold	64	Egenkapitalopgørelse
				48	Ledelse	65	Pengestrømsopgørelse
				53	5 års tabel	66	Noter
				56	Ordliste	79	Regnskabspraksis
				57	Årsregnskab		

## Selskabsoplysninger

<b>Selskab</b>	Royal Arctic Line A/S, Aqqusinersuaq 52, Postboks 1580, 3900 Nuuk, Telefon: +299 34 91 00, E-mail: ral@ral.gl, Hjemmeside: <a href="http://www.ral.gl">www.ral.gl</a>
<b>Reg. nr.</b>	A/S 209.527
<b>CVR. nr.</b>	16545538
<b>Hjemsted</b>	Nuuk, Grønland
<b>A/S-kapital</b>	120 millioner kr.
<b>Ejerforhold</b>	Grønlands Selvstyre, Nuuk, Grønland, ejer selskabet 100 %.
<b>Bestyrelse</b>	Pâviâraq Heilmann, formand Inooraq Brandt, næstformand Barbara Agersnap Flemming Drechsel Jóhanna á Bergi Minannguaq Hilda Zeeb Eydun Simonsen* Laust Lindskov Vestergaard* Tina Lange Olsen* <i>* Valgt af medarbejderne i 2022 for en 4-årig periode.</i>
<b>Direktion</b>	Niels Clemensen, Administrerende direktør Aviâja Lyberth Lennert, Vicedirektør Jørgen Aqe Møller, Økonomidirektør
<b>Revision</b>	Grønlands Revision A/S og PricewaterhouseCoopers



# Hoved- og nøgletal for koncernen

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

Resultat	2024	2023	2022	2021	2020
Nettoomsætning	1.229	1.190	1.166	1.054	979
Samlede indtægter	1.247	1.225	1.181	1.076	992
Driftsresultat	25	24	(73)	28	14
Finansiering netto	(19)	(20)	(23)	(24)	(11)
Årets resultat før skat	6	4	(96)	4	2
Årets resultat	7	3	(74)	2	2
Udbytte	0	0	0	3	3
<b>Balance</b>					
Balancesum	1.403	1.483	1.590	1.580	1.647
Investering i immaterielle og materielle anlægsaktiver	56	70	272	433	413
Nettoarbejdskapital	30	44	41	68	111
Langfristede gældsforpligtelser	507	576	641	615	663
Egenkapital	638	632	638	686	682
<b>Pengestrømme</b>					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	92	71	46	47	108
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	(47)	(6)	(68)	(105)	(405)
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	(66)	(64)	(7)	(24)	337
Ændringer i likvider	(21)	1	(29)	(81)	40
Likviditet ved årets udgang	128	148	148	176	258
<b>Nøgletal *</b>					
Overskudsgrad (%)	2,1%	2,1 %	(6,3) %	2,7 %	1,4 %
Afkastningsgrad (%)	1,8 %	1,7 %	(4,6) %	1,8 %	0,8 %
Egenkapitalens forrentning (ROE)	1,1 %	0,5 %	(11,1) %	0,3 %	0,2 %
Soliditetsgrad (%)	45,5 %	42,5 %	40,1 %	43,4 %	41,4 %
Afkast af investeret kapital (ROIC)	2,2 %	2,0 %	(5,7) %	2,2 %	1,2 %
Gearing af driftsaktiver	1,8	1,9	2,0	1,9	1,9
<b>Gennemsnitligt antal heltidsbeskæftigede</b>	735	742	787	900	794
<b>Overskud før skat pr. medarbejder (1.000 kr.)</b>	8	6	(122)	5	3
<b>Omsætning pr. medarbejder</b>	1,67	1,60	1,48	1,17	1,23

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

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

## Vi vil fremtidssikre forsyningen

Bestyrelsen godkendte ved udgangen af 2024 Royal Arctic Lines strategi for de kommende fem år. Strategien sætter retning for ønsket om udvikling, kundetilfredshed og økonomisk robusthed. Det, mener vi, er nøglen til at fremtidssikre forsyningen af Grønland.

Kunderne skal have en god oplevelse, når de handler med os. Brug af ny teknologi og tilpasning af vores driftsprocesser skal gavne vores samarbejde med kunderne. I tillæg vil vi sikre en optimeret sejlplan, der udnytter vores kapacitet til størst mulig værdi for kunderne.

En stabil økonomi skal sikre, at Royal Arctic Line kan finansiere sine fremtidige investeringer. Et konsekvent omkostningsfokus skal sikre, at fragtraterne ikke stiger mere end absolut nødvendigt.

En stærk fælles kultur skal styrke og udvikle medarbejderne til gavn for dem selv, selskabet og samfundet. Det gør vi ved at skabe et trygt arbejdsmiljø og gode betingelser for udvikling og vækst. Dygtige engagerede medarbejdere vil skabe grundlaget for at yde en kompetent service over for kunderne. Det vil påvirke kundetilfredsheden positivt og styrke selskabets omdømme.

I vores daglige ledelse vægter vi kompetencer og fællesskab højt for at sikre, at vi leverer på vores opgave. Næsten 10 % af vores ansatte er elever og lærlinge. Det er vi stolte af, da det gavner både samfundet, selskabet og den enkelte.

Overordnet set skal Royal Arctic Line skabe værdi for Grønland.

---

**” Med bevidsthed om den betydning, vi har for mennesker og natur vil vi arbejde for et stærkt Grønland.**

---

Royal Arctic Lines formål er at forsyne Grønlands befolkning og skabe stærke forbindelser i landet og til resten af verden. Det ansvar forpligter. Vi skal sikre forsyningen gennem ansvarlig ledelse og en sund økonomi.

For at finansiere kommende investeringer, herunder udskiftning af Irena Arctica og Silver Mary, blev raterne justeret i 2023. Rateændringerne fordeles over tre år, og anden fase trådte i kraft 1. januar 2025.

Men ratestigningerne kan ikke stå alene og vi har en klar målsætning om at reducere omkostningerne per fragtet enhed. Samtidig vil vi analysere og optimere interne processer for at gøre driften mere effektiv. Et nyt godshåndteringssystem kan forbedre mulighederne for at gribe ny teknologi og tilpasse vores driftsprocesser til gavn for kunderne.

Høje rater rammer borgerne, mens for lave rater kan svække vores evne til at fremtidssikre forsyningen. Vi er til for Grønland, derfor skal vi finde den rette balance.

Strategien bygger på den struktur og de samarbejder selskabet har opbygget og det har bl.a. medført flere havnearbejder uden for Grønland, lavere omkostninger og mindre CO<sub>2</sub>-udledning over Atlanten.

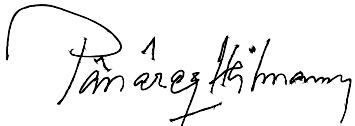
Vi ved, at vores branche påvirker klima og miljø, da vi bruger fossile brændstoffer. Derfor arbejder vi målrettet på at optimere driften og mindske brændstofforbruget. Vi ser frem til at støtte og bidrage til de klimaambitioner, som Naalakkersuisut ventes at fremlægge i den kommende klimastrategi for Grønland.

I 2025 vil vi analysere effekten af vores samarbejde. Vi vil vurdere, om den nuværende struktur understøtter vækst. Analysen vil også se på Grønlands geopolitiske position. Ejer, samarbejdspartnere og kunder inddrages, og resultaterne skal danne grundlag for konklusioner om vores fremtidige investeringer og muligheder for optimering.

## Resultatet for 2024

Arctic Umiaq Lines strategi om at tiltrække turister med høj betalingsevne lykkedes desværre ikke. I foråret 2024 stod det klart, at ændringerne ikke kunne tilgodeses både turister og lokale. Ved halvåret blev det tydeligt, at uden handling ville selskabet ende med et underskud på DKK 15-20 millioner før skat.

Det forventede underskud i Arctic Umiaq Line ville også påvirke koncernens samlede resultat negativt. Derfor iværksatte bestyrelse og ledelse sammen en række tiltag for at imødekomme den negative udvikling. Disse tiltag har medført et samlet koncernoverskud på DKK 6 millioner før skat i 2024 – højere end det budgetterede overskud på DKK 1 million. Arctic Umiaq Line afsluttede dog året med et underskud på DKK 13,3 millioner før skat.



Paviaraq Heilmann  
Formand

Arctic Umiaq Line er til for Grønlands befolkning. Derfor vil vi i 2025 vende tilbage til en sejlplan, der afspejler dette. Dog er der risiko for, at forsøget i 2024, sammen med åbningen af Nuuk Lufthavn, har ændret passagerernes præferencer. Dette kan betyde et lavere passagergrundlag end tidligere.

Ejer, Naalakkersuisut, har givet en underskudsgaranti, så fragtbetalerne ikke påvirkes negativt af Arctic Umiaq Lines økonomi i 2025. Den nuværende servicekontrakt udløber ved årets udgang, og det er aftalt, at rammerne for en fortsat drift skal være på plads i første halvår af 2025.

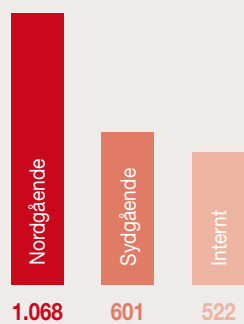
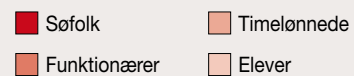
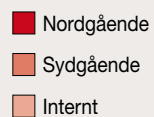
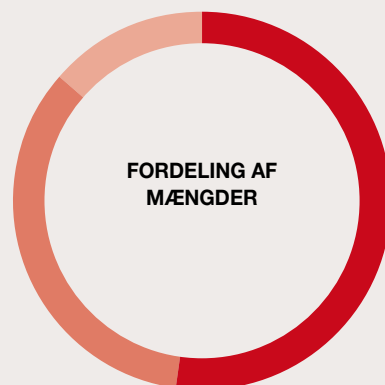
Med denne støtte er de nødvendige rammer for Royal Arctic Line sikret. Vi er klar til i den kommende strategiperiode at fremtidssikre forsyningen, så vi sammen skaber gode betingelser for udvikling og vækst i Grønland.



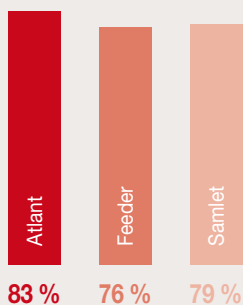
Niels Clemensen  
Administrerende direktør



## Highlights fra 2024



GNS PRIS KR. PR. KBM



ANLØB TIL TIDEN



**25 %**

stigning i antal elever  
ift. 2023

### ØKONOMI

**129**  
millioner

EBITDA

**577**  
millioner

Gæld

**638**  
millioner

Egenkapital

**1.403**  
millioner

Balance

**45 %**

Soliditet

**19**  
millioner

Nettorentbetalinger

X Qaanaaq

Grønland

O Upernavik

O Uummannaq

O Asiaat

O Ilulissat

O Qasigiannqut

O Sisimiut

O Maniitsoq

O Nuuk

O Tasilaq

O Paamiut

O Narsaq

O Qaqortoq

O Nanortalik

X Reykjavik  
IslandX Reyðarfjörður  
IslandX Tórshavn  
FærøerneAalborg  
DanmarkX Aarhus  
DanmarkX Helsingborg  
SverigeX Bremerhaven  
Tyskland**10**  
Egne skibe**1**

Indchartret

**2**

I samsejlad

**1**

Passagerskib



Havneanløb udenfor Grønland

- Aarhus
- Helsingborg
- Tórshavn
- Reykjavík
- Reyðarfjörður
- Bremerhaven

**735**  
Fuldtidsækvivalenter**64**

Elever



Koncessionen omfatter godstyper som

- Fødevarer
- Eksportprodukter
- Forbrugsvarer
- Materialer til bygge- og anlægssektoren
- Øvrigt gods, herunder transportudstyr og tankcontainere

Driver  
**13**  
havneterminaler

Anløber

**65**  
lokationer

O Havneterminaler vi driver

X Byer vi anløber

O Administrationskontor

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 forsyningsikkerhed følger med koncessionen.

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

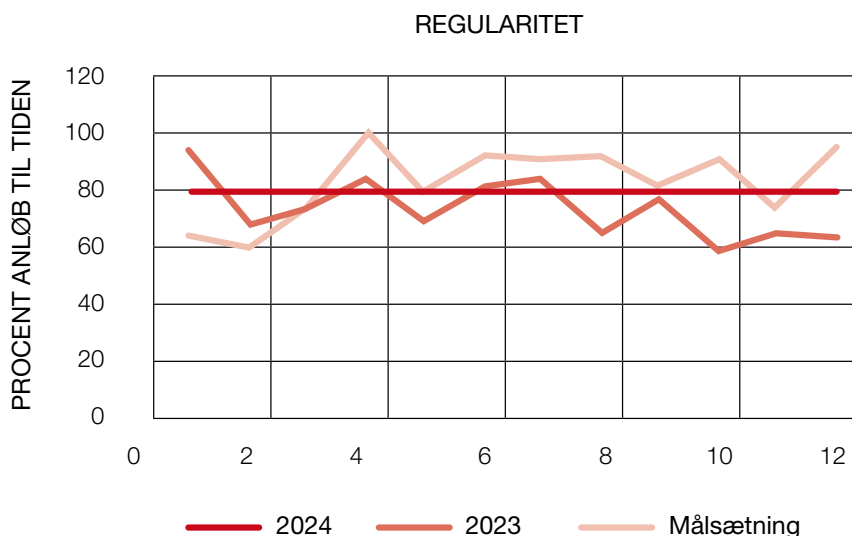
Passagerskibet, Sarfaq Ittuk er ejet af Arctic Umiaq Line A/S, som er datterselskab og 100 % ejet af Royal Arctic Line A/S.

## 2024 året der gik

### Ændring af sejlplan

For at imødekomme kundernes ønsker og forbedre regulariteten blev sejlplanen ændret i 2024. Atlantskibets ankomst til Nuuk blev fremrykket til torsdag, og der blev indsat et anløb af Bremerhaven i Tyskland. Samtidig blev et anløb af Tórshavn nordgående fjernet, og et af de to anløb af Aarhus Havn blev også fjernet.

Ændringen har medført en forbedret regularitet, hvor rettidigheden nåede op over målsætningen på 80 % for atlantskibets rotation. Hvis man ser bort fra januar 2024, hvor den gamle sejlplan stadig var gældende, er forbedringen endnu mere markant.



### Koncession

I slutningen af 2023 blev selskabet underlagt en undersøgelse af ejer, der havde til formål at kortlægge væsentlige begivenheder og milepæle i Royal Arctic Line i perioden 2013-2023. Analysen er udarbejdet af et større revisionselskab og gjort tilgængelig for Naalakkersuisut, og har udgjort grundlaget for en undersøgelse af selskabets koncession. På baggrund af undersøgelsen har Naalakkersuisut ønsket yderligere analyser af eventuelle påvirkninger i samfundet ved ændring af visse dele af koncessionen.

De foreløbige resultater viser, at Atlantruten bidrager til at sikre ens fragtrater i hele landet, og at en hel eller delvis kommercialisering af godstransport til/fra og internt i Grønland vil kræve en gentænkning af, hvordan fragtraterne er sammensat. Den globale sikkerhedspolitiske uro understreger også vigtigheden af fokus på kritisk infrastruktur.

### Forbud mod tung bunkerolie i Arktis

Som et samfundsejet selskab forventes det, at samfundsansvar indtænkes i beslutningerne. I løbet af 2024 blev der truffet en række beslutninger, der afspejler dette ansvar.

Forbuddet mod brug af tung bunkerolie (HFO – heavy fuel oil) trådte i kraft i Arktis i løbet af sommeren. Selvom visse af selskabets skibe er undtaget indtil 2029, har selskabet valgt at udfase brug af HFO for alle sine skibe i løbet af 2025. Beslutningen blev taget med tanke på landets bærende erhverv fiskeri og turisme, som begge markedsfører sig på landets renhed.

### Samfundsansvar

I 2024 gennemførte selskabet en dobbelt væsentlighedsvurdering (DWW). Processen sikrer, at selskabet identificerer og prioriterer virksomhedens væsentlige påvirkninger, muligheder og risici fra både et 'indefra-og-ud' perspektiv og et 'udefra-og-ind' perspektiv, der er i relation til driften af selskabet inden for de tre områder Environment (E), Social (S) og Governance (G)- ESG.

Resultatet af analysen indgik som baggrundsmateriale i strategiarbejdet. Samfundsansvar er derfor et væsentligt element i strategien. Et synligt tegn på dette er, at selskabets bæredygtighedsrapportering for første gang er indarbejdet i koncernens årsrapport for 2024.

### Dialog og tæt samarbejde med ejer

En tæt, løsningsorienteret dialog i løbet af 2024 har sikret, at den kommende modernisering af havnen i Maniitsoq kan gennemføres uden forringelser af forsyningen. Selskabet har indchartet et ekstra skib, der kan anløbe byens midlertidige havn for at sikre en stabil forsyning.

Royal Arctic Line har løbende bidraget med data i forbindelse med udarbejdelsen af nøgletalsanalysen udarbejdet til Naalakkersuisut, samt til analysen vedrørende fordele og ulemper ved koncessionen.

På tilsvarende vis var der en tæt og konstruktiv dialog om løsning af datterselskabet Arctic Umiq Lines krise i løbet af 2024. Dette har resulteret i, at Arctic Umiq Line i 2025 har modtaget en underskudsgaranti på DKK 15 millioner.

### Ny CEO

Niels Clemensen blev i marts 2024 udpeget som ny CEO for Royal Arctic Line. Niels Clemensen varetog interim CEO-rolle i perioden september 2023 til marts 2024.

I forlængelse af udnævnelsen blev direktionen ændret, så den nu består af deputy CEO Aviåja Lyberth Lennert og CFO Jørgen Aqe Møller.

### Naalakkersuisuts styringsdokument

Den 7. oktober 2024 udkom Naalakkersuisuts styringsdokument iht. ejerskabspolitikken af den 28. marts 2023 – selvstyrejede aktieselskaber. Styringsdokumentet gør det tydeligt, hvilke forventninger Naalakkersuisut har til de selvstyrejede aktieselskaber. Det er ledelsens vurdering, at selskabet lever op til de forventninger, der er fra ejers side.



## Moderselskab, fragtudvikling

Overordnet set var der første halvår et mindre fald på 0,7 % i de totale godsmængder. I løbet af efteråret steg mængderne og det resulterede i en beskedne stigning på 0,2 % for hele 2024. Dette stemmer overens med de forventninger, som selskabet lagde til grund for budgettet for 2024.

Ser man isoleret på de koncessionerede godsmængder, har der været en mindre stigning på 0,2 %. Dette skyldes primært en stigning på 22.627 kbm. svarende til 4 % i de nordgående godsmængder. De sydgående godsmængder, som første halvår udviste et fald på 8.809 kbm., rettede sig op og nåede samme niveau som i 2023. De interne godsmængder har oplevet et fald i 2024 sammenlignet med 2023, hvor de er faldet 21.952 kbm. svarende til 14 %.

Godsmængderne, der vedrører projektgods, det vil sige gods, som ikke er underlagt koncessionen f.eks. storskalagods, udviser en nedgang ved udgangen af året på 8.870 kbm. svarende til 34 %.

### Nordgående godsmængder

Nordgående godsmængder (i kbm)	Realiseret 2023	Realiseret 2024	Udvikling	Indeksring	Procentvis andel af samlet udvikling
Almindeligt gods	334.845	352.752	17.908	105	79 %
Bil, båd, entre pr. mask	23.345	20.907	- 2.439	90	- 11 %
Farligt gods	7.570	6.370	- 1.200	84	- 5 %
Farligt temperaturr.	96	117	21	122	0 %
Flatrackgods	10.180	10.099	- 81	99	0 %
Miljøgods	N/A	N/A	N/A	N/A	0 %
Overstørrelsesgods	6.788	6.513	- 275	96	- 1 %
Tankcontainere	2.858	N/A	- 2.858	0	- 13 %
Temperaturreguleret	108.885	121.305	12.420	111	55 %
Transportudstyr	9.687	7.040	- 2.647	73	- 12 %
Andet	148	1.926	1.778	N/A	8 %
<b>I alt nordgående</b>	<b>504.402</b>	<b>527.028</b>	<b>22.627</b>	<b>104</b>	<b>100 %</b>

De koncessionerede nordgående godsmængder har haft en stigning på 22.627 kbm. Det svarer til en stigning på 4 %. Denne stigning i mængder skyldes almindeligt gods, hvor der er konstateret en stigning på 17.908 kbm. (5 %). Dette er blandt andet en konsekvens af lukning af Nuuk Imeq, som har haft en indflydelse, da øl og vand produkter nu bliver transporteret over Atlanten som almindeligt gods i sommerperioden og begyndelsen af efteråret.

I resten af året fragtes øl og vand som temperaturreguleret gods. Det kan ligeledes aflæses i godsmængderne for denne fragtttype, der er steget markant med 12.420 kbm. (11 %). De fragtttyper, som påvirkes af aktiviteten inden for bygge- og anlægssektoren (bil, båd, entreprenørmaskiner, overstørrelsesgods og flatrackgods) udviser alle et fald i forhold til 2023.

## Sydgående godsmængder

Sydgående godsmængder (i kbm)	Realiseret 2023	Realiseret 2024	Udvikling	Indeksring	Procentvis andel af samlet udvikling
Almindeligt gods	17.472	18.383	911	105	94 %
Bil, båd, entre pr. mask	2.232	4.060	1.828	182	189 %
Farligt gods	3.484	3.953	469	113	48 %
Farligt temperaturr.	N/A	N/A	N/A		0 %
Flatrackgoods	253	448	195	177	20 %
Miljøgods	7.704	18.000	10.296	234	1.063 %
Overstørrelsesgods	479	623	144	130	15 %
Tankcontainere	N/A	N/A	N/A		0 %
Temperaturreguleret	294.955	280.315	- 14.640	95	- 1.511 %
Transportudstyr	16.207	18.201	1.994	112	206 %
Andet	599	371	- 228	62	- 24 %
<b>I alt sydgående</b>	<b>343.383</b>	<b>344.353</b>	<b>969</b>	<b>100</b>	<b>100 %</b>

De koncessionerede sydgående godsmængder er i helhed uændrede i forhold til 2023. Det dækker dog over store udsving, således er temperaturreguleret gods er faldet med 14.640 kbm. Det svarer til et procentvis fald på 5 %. Det er en effekt af nedgang i eksporten af produkter fra fiskeriindustrien.

En modsvarende vækst kan konstateres i miljøgods, der er steget med 10.296 kbm. Det drejer sig hovedsageligt om returemballage, som nu fragtes til miljøanlæg i Europa. Det er en konsekvens af lukning af Nuuk Imeq. Raten for miljøgods er lavere end raten for temperaturreguleret gods.



## Interne godsmængder

Interne godsmængder (i kbm)	Realiseret 2023	Realiseret 2024	Udvikling	Indeksering	Procentvis andel af samlet udvikling
Almindeligt gods	77.037	53.271	- 23.766	69	108 %
Bil, båd, entre pr. mask	16.614	17.689	1.075	106	- 5 %
Farligt gods	1.808	1.618	- 190	89	1 %
Farligt temperatur.	0	N/A	N/A	0	0 %
Flatrackgoods	1.809	2.712	903	150	- 4 %
Miljøgods	2.183	7.400	5.217	339	- 24 %
Overstørrelsesgods	1.399	1.707	309	122	- 1 %
Tankcontainere	N/A	N/A	N/A		0 %
Temperaturreguleret	52.941	46.423	- 6.518	88	30 %
Transportudstyr	4.451	5.260	808	118	- 4 %
Andet	137	347	211	254	- 1 %
<b>I alt Intern</b>	<b>158.377</b>	<b>136.425</b>	<b>- 21.952</b>	<b>86</b>	<b>100 %</b>

Godsmængderne internt i Grønland udviser i 2024 en nedgang i mængderne sammenlignet med året før. Nedgangen har været på 21.952 kbm. svarende til et fald på 14 %. Nedgangen skyldes primært almindeligt gods, som udviser en nedgang på 23.766 kbm. (31 %) i forhold til 2023. Herudover er temperaturreguleret gods faldet med 6.518 kbm. svarende til 12 %. Nødlæggelsen af Nuuk Imeq har haft en stor indflydelse på nedgangen. Effekten for de samlede godsmængder er dog beskedent, da nedgangen opvejes af stigningen i godsmængderne relateret til øl og vand i nordgående retning.

## Projektgods

	Beløb			KBM		
	2023	2024	Udvikling	2023	2024	Udvikling
Nordgående	19.466.736	14.020.819	- 28 %	22.230	12.877	- 42 %
Sydgående	1.077.581	1.700.276	58 %	2.048	2.952	44 %
Internt	324.542	1.186.878	266 %	632	1.752	177 %
Kommercielt	335.787	0	- 100 %	1.542	0	- 100 %
<b>I alt</b>	<b>21.204.647</b>	<b>16.907.974</b>	<b>- 20 %</b>	<b>26.452</b>	<b>17.582</b>	<b>- 34 %</b>

Der har i 2024 været en samlet nedgang på 34 % i projektgodsmængderne sammenlignet med 2023. Dette skyldes primært en nedgang på 9.353 kbm., svarende til 42 % i de nordgående mængder af projektgods. Denne nedgang skyldes, at flere storskalaprojekter er ved at være afsluttet. Modsat har de interne godsmængder til storskalaprojekter oplevet en stigning på 1.120 kbm. tilsvarende 177 %. Denne stigning skyldes, at maskiner mm. fra tidligere projekter flyttes internt i Grønland. Der er tale om små godsmængder.

## Kommercielt gods

	Beløb			KBM		
	2023	2024	Udvikling	2023	2024	Udvikling
Nordgående	18.322.194	16.839.971	- 8 %	90.657	78.260	- 14 %
Sydgående	1.537.705	696.464	- 55 %	6.800	2.716	- 60 %
<b>I alt</b>	<b>19.859.899</b>	<b>17.536.434</b>	<b>- 12 %</b>	<b>97.457</b>	<b>80.975</b>	<b>- 17 %</b>



Det kommercielle gods ligger under niveau i forhold til 2023. Efter ændringen i sejlplanen er markedet på Færøerne stoppet. I 2024 blev et projekt vundet i Island, der har holdt mængderne oppe for nordgående, hvorfor faldet i mængderne er begrænset til 12.398 kbm svarende til 14 % i forhold til 2023. For de kommercielle ruter sydgående, er der ikke vundet nye markedsandele i 2024. Mængderne i 2023 var dog holdt oppe af et enkelt projekt, hvorfor der samlet set for 2024 ses et fald på 4.084 kbm. svarende til 60 % i forhold til året før.

## 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 udviklingen i oliepriser.

Olieprisen var relativt stabil i løbet af 2024, mens dollarkursen steg 8 % ultimo 2024 fra et lavpunkt i september 2024. Dette kunne aflæses i olie- og valutakurstillægget som i løbet af året lå mellem 8 % og 13 %.

## ETS

Fra januar 2024 indførte EU krav om, at udledning af CO<sub>2</sub> i forbindelse med skibsfart til/fra EU/EØS-havne skal registreres. For at skabe incitament til at reducere udledningen skal der købes CO<sub>2</sub>-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 Emissions Trading System (ETS), som blev etableret i 2005, hvor CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>. Omkostningen til køb af CO<sub>2</sub>-kvoter overføres til kunderne i lighed med olie- og valutakurstillægget. Det vil fremgå som en separat linje på fakturaerne, hvor der opkræves fragt, der er påvirket af ordningen. ETS-tillægget var ultimo 2024 relativt lavt omkring 1,6 %. Det skyldes, at der i 2024 alene skal købes CO<sub>2</sub>-kvoter svarende til 40 % af udledningen. I 2025 stiger dette til 70 %, og i 2026 er programmet fuldt implementeret (100 %). Det betyder, at ETS-tillægget forventes at stige til cirka det dobbelte i løbet af 2025.



## Økonomi 2024

Royal Arctic Lines koncernresultat for regnskabsåret 2024 udviser et overskud på DKK 6,1 millioner før skat (EBT) svarende til DKK 7,1 millioner efter skat. Det er en forbedring på DKK 2 millioner før skat i forhold til regnskabsåret 2023. Der var i henhold til ratestigningsaftalen med ejer fra 2023 budgetteret med et overskud på DKK 1 million.

I halvårsmeddelelsen blev forventningen grundet en negativ udvikling i datterselskabet Arctic Umiaq Line nedjusteret til et underskud på DKK 15-20 millioner. Resultatet er dermed en betydelig forbedring i forhold til forventningerne ved halvåret. Forbedringen skyldes, at moderselskabet Royal Arctic Line iværksatte en række tiltag, der sammen med en positiv udvikling i den koncessionerede omsætning har været medvirkende til, at moderselskabets driftsresultat før skat blev omkring DKK 20 millioner bedre end udmeldt i halvårsmeddelelsen. Dertil kommer, at Arctic Umiaq Line formåede at reducere underskuddet til DKK 13 millioner før skat.

### Omsætningsudvikling

Den koncessionerede omsætning steg fraregnet olie- og valutakurstillæg med DKK 66 millioner. Det er en stigning på 9 %. De samlede fragtmængder var i 2024 stort set uændrede i forhold til 2023 (stigning på 0,2 %). Stigningen i den koncessionerede omsætning skyldes ratestigningen på 6,4 %, der blev effektueret den 1. januar 2024 samt et ændret produktmiks, hvor nordgående mængder samlet steg med 4 %, mens de interne godsmængder faldt med 14 % og sydgående mængder var uændrede. Nordgående rater er væsentligt højere, hvorfor det ændrede produktmiks har haft en positiv effekt på den samlede koncessionerede omsætning.

I de uændrede sydgående mængder er der en forskydning, hvor nedgangen i fiskeriet har medført et fald på 12 % i eksportrelateret fragt. Dette fald er udlicet af øget fragt af returemballage fra Grønland til Danmark. For sydgående fragt har det ændrede produktmiks haft en negativ effekt, og omsætningen er derfor steget mindre end ratestigningen på trods af de uændrede mængder.

De ikke koncessionerede indtægter faldt med DKK 41 millioner i forhold til året før, svarende til et fald på 16 %. Halvdelen af nedgangen skyldes ydelser, som er påvirket af aktiviteten i fiskeriet, såsom container- og palleleje, trawlerservices mm. Dertil kommer, at afslutningen af flere storskalaprojekter i Nuuk, f.eks. lufthavnen, har bevirket, at gods fragtet til storskalaprojekter er faldet med DKK 10 millioner sammenlignet med 2023.

Samlet set betyder det, at nettoomsætningen steg med DKK 39 millioner til DKK 1.229 millioner i 2024.

Andre driftsindtægter var i 2023 positivt påvirket af frasalget af feederskibet Silver Mary. Der er i 2024 ikke gennemført større salg af selskabets aktiver, hvorfor posten andre indtægter i 2024 er faldet DKK 17 millioner sammenlignet med 2023.

De variable omkostninger, dvs. de fragtrelaterede omkostninger, faldt fra DKK 164 millioner i 2023 til DKK 163 millioner i 2024.

Omkostningerne dækker hovedsageligt over omkostninger til eksterne samarbejdspartnere relateret til håndtering af fragt uden for Grønland.

### Omkostningsudvikling

De samlede eksterne omkostninger beløb sig i 2024 til DKK 575 millioner. Det er en stigning på 3 % eller DKK 16 millioner sammenlignet med 2023. Hovedparten af stigningen relaterer sig til omkostninger til bunker, som var DKK 13 millioner højere i 2024. Dette er drevet af udviklingen i bunkerpris og dollarkurs, samt stigende miljøkrav. F.eks. forbuddet mod brug af tung bunkerolie (HFO) i Arktis der trådte i kraft i juli 2024. Dertil kommer, at internationale krav om brug af ikke-fossile brændstoffer bevirker, at forbruget af dyrere bunkerstyper er steget. De stigende bunkersomkostninger rammer kunderne gennem olie- og valutatillegget.

Omkostningerne til containerdrift er steget med DKK 4 millioner i forhold til 2023. Stigningen skyldes primært kapacitetstilpasninger og øgede omkostninger til reparationer grundet en aldrende containerflåde. Dertil kommer, at Royal Arctic Line har mange rotationer på en container sammenlignet med andre rederier.

Personaleomkostningerne er steget med DKK 8 millioner afledt af bl.a. en efterregulering på tjenestemandspensioner, som selskabet overtog ved oprettelsen i 1992, fraregnes sidstnævnte, så er omkostningerne til personale uændret i forhold til 2023. Indregnes lønudviklingen, så er omkostningerne faldet. Det skyldes blandt andet frasalg af Silver Mary og speditionsforretningen, som har bevirket, at det gennemsnitlige antal ansatte i koncernen er faldet fra 742 i 2023 til 735 i 2024.

Resultatet før afskrivninger og finansielle omkostninger (EBITDA) ender i 2024 på DKK 129 millioner. Det er på niveau med 2023.

Afskrivningerne er i 2024 DKK 2 millioner lavere sammenlignet med 2023. Faldet skyldes frasalg af aktiver i 2023 og et lavt investeringsniveau i 2024. I den kommende strategiperiode er indlagt et betydeligt investeringsprogram, hvorfor afskrivningerne forventes at stige.

Det giver et resultat før finansielle omkostninger (EBIT) på DKK 25 millioner.

De finansielle omkostninger faldt i koncernen med DKK 1 million i forhold til 2023 som følge af, at gælden afbetales løbende.

Samlet giver det et koncernresultat på DKK 6,1 millioner før skat (EBT).

Ledelsen anser det økonomiske resultat – set i lyset af udfordringerne i datterselskabet Arctic Umiaq Line – som tilfredsstillende.

### Balanceudvikling

Koncernens samlede balance er DKK 1.403 millioner. Det er et fald på DKK 79 millioner sammenlignet med 2023. Faldet er drevet af de løbende afskrivninger på selskabets aktivmasse og at investeringsniveauet i 2024 har været lavt.

Den samlede rentebærende gæld er ultimo 2024 faldet til DKK 578 millioner fra DKK 647 millioner i 2023. Selskabets gæld afdrages som forventet.

Egenkapitalen er ultimo 2024 DKK 638 millioner. Det er en stigning på DKK 6 millioner i forhold til ultimo 2023. Det giver en soliditetsgrad på 45 %. Soliditetsgraden udvikler sig dermed i tråd med selskabets målsætning.

Den samlede likviditet er ultimo 2024 DKK 128 millioner. Royal Arctic Line har i tillæg udnyttede kreditfaciliteter på DKK 180 millioner.

### Resultatdisponering

Bestyrelsen vil på den kommende generalforsamling i 2025 indstille til, at Royal Arctic Line ikke udlodder udbytte.



## Ændringer i bestyrelse og ledelse

I 2024 udtrådte Julia Knudsen Olsen, Erik Østergaard og Erik Sivertsen af selskabets bestyrelse og blev erstattet af Jóhanna á Bergi, Inooraq Brandt og Flemming Drechsel.

Jóhanna á Bergi er CEO for det færøske flyselskab Atlantic Airways og har tidligere været direktør for det færøsk/islandske selskab Faroe Ship. Inooraq Brandt er direktør for Ramböll Grønland A/S. Flemming Drechsel er selvstændig konsulent og har en lang fortid hos Tusass A/S. Den øvrige bestyrelse blev genvalgt.

Bestyrelsen består således af Páviaraq Heilmann (formand), Inooraq Brandt (næstformand), Barbara Agersnap, Minannguaq Hilda Zeeb, Flemming Drechsel og Jóhanna á Bergi samt 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.

Direktionen består af Niels Clemensen (CEO), Aviája Lyberth Lennert (Deputy CEO) 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.



## Forventninger til 2025

Anlæggelsen af Nuuks nye atlantflughavn, der åbnede i november 2024, medførte høj økonomisk aktivitet i Nuuk i perioden 2019-2024. Afslutningen af anlægsarbejdet kunne tydeligt aflæses i fragtmængderne til Nuuk, der i 2024 faldt med 5 %. Den store investering forventes at danne grundlag for en vækst i turismen og dermed diversificering af landets økonomi.

Rammevilkårene for turismen blev vedtaget på Inatsisartuts efterårssamling i 2024 i form af en ny turismelov. Selvom der på sigt forventes øgede investeringer i branchen, i form af hoteller mm., er effekten på investeringsaktiviteterne usikker på den korte bane (2025). Derfor har selskabet ikke indarbejdet denne i godsmængdeprognosen for 2025. Selskabet lægger sig tæt op ad Grønlands Økonomiske Råds prognose, som forventer et fald i investeringerne, og en stigning i privat forbrug. Den samlede effekt forventes at resultere i endnu et år med uændrede godsmængder.

Det betyder, at udviklingen i den koncessionerede omsætning alene forventes at stige med den aftalte ratestigning. Ratestigningen består af et investeringselement på 3,1 % og et inflationselement på 2,5 % – samlet set 5,6 %.

Den ikke-koncessionerede omsætning forventes at falde i forhold til 2024. Det skyldes en nedgang i selskabets time-charter indtægter, som i 2024 lå højt som følge af en aftale med det tyske forskningsinstitut Alfred-Wegener-Institut (AWI) om besejling af Sydpolen i lavsæsonen.

De samlede omkostninger forventes at stige mindre end omsætningen. Derfor forventes det, at resultatet før afskrivninger og finansielle omkostninger (EBITDA) ender på DKK 145-155 millioner. Det vil være en forbedring på op til DKK 25 millioner i forhold til 2024 og er i tråd med de forventninger til selskabets kapitalstruktur, som er udmeldt til ejer i 2024, og som er grundlaget for den rateaftale, der blev indgået med ejer i 2023.

Den økonomiske aktivitet i samfundet er altafgørende for fragtmængderne og dermed selskabets indtjening. En nedgang i den økonomiske aktivitet rammer hårdt og selv små udsving vil ramme selskabet økonomisk. Et fald på 1 % i fragtmængderne betyder et fald i omsætningen på cirka DKK 10 millioner. Den økonomiske udvikling vil derfor blive nøje fulgt, og der vil blive foretaget korrigerende handlinger, hvis godsmængderne viser sig vigende.

Pengestrømmene fra driftsaktiviteten ventes i 2025 at være tilstrækkelige til at servicere selskabets gæld. Det vurderes, at selskabet har et betryggende finansielt beredskab til driften for 2025.

I lighed med 2024, vil selskabet også i 2025 arbejde på andre fronter for at forbedre selskabets likviditetsreserve. Ejendomme og andre aktiver, som ikke bidrager til selskabets formål – forsyning af den grønlandske befolkning – vil blive sat til salg.

Arctic Umiaq Line er i 2025 dækket af en underskudsgaranti på op til DKK 15 millioner og forventes derfor i 2025 at levere et samlet nulresultat. Arctic Umiaq Line forventer at levere et resultat, som vil være bedre end resultatet i 2024 (DKK -13,3 millioner før skat).

Samlet set forventes for 2025 et resultat før skat (EBT) for koncernen i niveauet DKK 15-25 millioner.

### Fremtidssikring af forsyningen

Det positive resultat skal understøtte fremtidssikringen af forsyningen af Grønland og svarer til investeringselementet af ratestigningen.

I strategien er indarbejdet en række investeringer, som skal sikre en flåde, der er i stand til at varetage forsyningen af landet. Det forventes, at der bygges to nye feederskibe, som skal servicere hovedbyerne langs den grønlandske vestkyst, samt fem nye pramme, som skal sikre forsyningen af mindre bosteder og svært tilgængelige havne.

I 2025 forventes igangsættelse af arbejdet med at fremtidssikre selskabets centrale godshåndteringssystem. Et mere tidssvarende IT-system, hvor brug af nye teknologier f.eks. kunstig intelligens og robotter skal medvirke til at forbedre kundernes muligheder for selvbetjening. Målet er at løfte den samlede kundetilfredshed og give en bedre understøttelse af de bagvedliggende processer i selskabet. Systemet forventes udrullet i sæsonen 2026/2027.

# Risiko

## Finansielle risici

Hovedparten af selskabets lån er enten fastforrentede lån eller lån, der er sikret med finansielle instrumenter mod udsving relateret til valutakurs og renter.

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 bunkerspriser foretages alene i forbindelse med ud-chartring af skibe, og hvis selskabet i aftalen påtager sig bunkerrisikoen. Olie- og valutakurstillægget, som opkræves hos kunderne i forbindelse med fragt, bevirker, at selskabet ikke er eksponeret over for udsving i pris- og valutakursudsving i forbindelse med køb af bunker.

Selskabet har en god og løbende dialog med sine finansielle samarbejdspartnere. Selskabet har gode låneaftaler, og de tilknyttede finansielle krav fra långivere (covenants) overvåges løbende, så risiko for brud opdages i tide, og de nødvendige foranstaltninger kan foretages.

Pengestrømmene fra driftsaktiviteten forventes i 2025 at være tilstrækkelige til at servicere selskabets gæld. Det vurderes, at selskabet har et betryggende finansielt beredskab til driften for 2025.

## Operationelle risici

Selskabets eksistensgrundlag er at sikre forsyning af det grønlandske samfund. Hvis selskabets operation svigter, 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.

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 uden for Grønland skulle blive ramt af nedbrud.

Brug af eksterne samarbejdspartnere til sejlads og terminaloperation øger på den anden side leverandørrisikoen, og uro og økonomisk ustabilitet i andre lande kan dermed påvirke selskabet. Det vurderes dog pt., at Danmark og Island er lande med lav risiko.

## 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 over for cyberangreb. Et tæt samarbejde med Center for Cybersikkerhed giver selskabet en uvildig sparringspartner til løbende at orientere om risikoniveauet.

## De usystematiske risici

De usystematiske risici, altså risici som tages som følge af de beslutninger, der tages af selskabets ledelse, vil stige de kommende år, som følge af implementeringen af strategien for de kommende fem år. I første omgang som resultat af investeringen i et nyt godshåndteringssystem. Der er tale om et centralt system i selskabets drift, som berører nøgleprocesser og som vil have indflydelse på den service, som kunderne oplever. En forhastet udrulning eller mangelfuld implementering vil kunne påvirke kunderne negativt.

Sideløbende starter planlægningen af to nybygninger og køb af fem pramme.

Der er tale om store investeringer, hvor mange interessenter bliver involveret f.eks. leverandører og långivere. Mangelfuld styring af projekterne, værftsforsinkelser mm. kan have store økonomiske konsekvenser og kan i værste fald påvirke forsyningen negativt.

Derfor har selskabet øget sit fokus på risikostyring i forhold til de strategiske projekter ved oprettelse af en ny funktion. Afdelingens opgave er at monitorere og risikostyre projekterne.

## Markedsrisici

Royal Arctic Line arbejder i henhold til en koncession. Koncessionen er både en ret og en pligt til at forsyne Grønland. 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.

Markedsrisici belyses gennem økonomiske månedsrapporter og risikomodeller i kombination med en række værktøjer i selskabets governance.

## Forretning uden for koncessionen

I efteråret 2023 blev det aftalt med Naalakkersuisut, at selskabet uden forudgående godkendelse kan hæve raterne med op til 2,5 % pr. år. Dette for at imødekomme pris- og lønudvikling. Ændringen bidrager til, at selskabet er sikret i forhold til udvikling i inflation og lønninger.

Det er vanskeligt at sikre selskabet mod udsving i den økonomiske aktivitet. Dog har overgangen til eksterne leverandører uden for Grønland bevirket, at omkostningerne uden for Grønland følger fragtmængderne.

Udviklingen i godsmængderne følger den økonomiske aktivitet i det grønlandske samfund. Rederiet er derfor sårbart over for selv små udsving. Som konsekvens har Royal Arctic Line iværksat udvikling af forretningsområder uden for koncessionen som redskab til at reducere effekten af dette.

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 sikrer indtjening i lavsæsonen. Den er et eksempel på, hvordan selskabet udnytter kapacitet, som ellers er ledig på grund af den grønlandske vinter. Dermed styrkes selskabets indtjening fra eksterne kilder.

Selskabet har siden overgangen til det nye ruteplan haft et Vessel Sharing Agreement (VSA) samarbejde med det islandske rederi Eimskip.

VSA-samarbejdet har givet Royal Arctic Line adgang til at betjene ny markeder uden for Grønland på ugentlig basis hele året. Det giver nye forretningsmuligheder mellem Island, Tyskland, Færøerne, Sverige og Danmark. Indtjening uden for Grønland vil bidrage til at dæmpe effekten af udsving på det grønlandske marked.

I Grønland udfører Royal Arctic Line ydelser i forbindelse med aktiviteter indenfor 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 3,1 % og 2,2 % i henholdsvis 2025 og 2026. Selskabet har således mulighed for at hæve raterne med op til 5,6 % i 2025 og 4,7 % i 2026.

## Royal Arctic Line koncernen

### Arctic Umiaq Line A/S

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

Selskabet blev etableret i 2006 med henblik på erhvervelse og drift af passagerskibet Sarfaq Ittuk. Sarfaq Ittuk sejler i rutefart på den grønlandske vestkyst og fokuserer primært på lokal rejsende, men tilbyder også turister en unik oplevelse.

Årets resultat før skat udgør DKK - 13 millioner i 2023 var resultatet DKK - 307k. Resultatet er negativt påvirket af et fald i omsætningen som følge af færre lokale passagerer og en lavere efterspørgsel på suitepladser.

I årets løb gennemgik Sarfaq Ittuk et dokophold på Hirtshals Værft, hvor der blev etableret nye igloo-suites og premium-couchetter. Dette medførte en reduktion af sengekapaciteten fra 246 til 203 pladser.

Antallet af passagerer faldt markant fra 21.780 i 2023 til 16.780 i 2024, svarende til et fald på 5.000 passagerer eller 23 %. Årsagen til faldet vurderes at være, at lokale kunder har fravalgt at sejle på grund af selskabets højere billetpriser og lavere sejladsfrekvens i højsæsonen og i stedet har søgt mod andre alternative passagertransportformer i Grønland. Derudover var anløb i Uummannaq og Nanortalik samt "mini cruises" i Sydgrønland og Diskobugten ikke tilstrækkeligt udnyttet.

I efteråret lukkede selskabet underskudsgivende tilkøbsydelse som f.eks. ture til Evighedsfjorden og mini-cruise-sejladser. I december opnåede selskabet godkendelse til at genoptage den ugentlige frekvens mellem Qaqortoq og Ilulissat i 2025. Dette produkt imødekommer både lokale og rejsebureauernes efterspørgsel. I finanslov for 2025 er bevilget en underskudsgaranti på op til DKK 15 millioner samt tidlig betaling af servicekontraktbidraget for 2025 for at styrke selskabets likviditet. Det er selskabets ambition at minimere trækket på underskudsgarantien.



## God selskabsledelse i Royal Arctic Line

Den 7. oktober 2024 udkom Naalakkersuisuts styringsdokument iht. ejerskabspolitikken af den 28. marts 2023 – de selvstyrejede aktieselskaber. Dette dokument erstatter Naalakkersuisuts retningslinjer for god selskabsledelse i de selvstyrejede aktieselskaber fra december 2012.

### 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 udvikling eller ændringer i resultatudviklingen og om sager, der kan have væsentlig samfundsmæssig eller samfundsøkonomisk betydning. Fragtrater og mastersejllplan godkendes af ejerens repræsentanter, ligesom større beslutninger fremsendes til kommentering hos ejerens repræsentanter inden implementering.

### Interessenternes rolle og betydning for selskabet

Royal Arctic Lines interessenter spiller en central rolle for selskabets udvikling. Gennem dialog og samarbejde skabes et solidt grundlag for en velfungerende drift.

Åbenhed og transparens er afgørende for at understøtte relationen til interessenterne. En klar og tilgængelig kommunikation om selskabets drift, økonomiske situation og fremtidsmuligheder bidrager til en bedre forståelse af virksomheden og dens rolle i samfundet.

I tråd med ejerens forventninger arbejdes der løbende på at sikre, at relevante informationer om selskabets virksomhed og ledelse offentliggøres i videst muligt omfang, uden at det kompromitterer driftsbetingelserne. En åben og tillidsfuld kommunikation understøtter et transparent beslutningsgrundlag for interessenterne og modvirker unødigt mytedannelse.

### Samfundsansvar

For os betyder samfundsansvar, at vi skal drive en sund forretning gennem ansvarlig ledelse. Vi skal tage hensyn til klima og miljø, sociale forhold, herunder udvikling og uddannelse af vores egen og landets arbejdsstyrke. Vi vil løfte vores samfundsambition ved at læne os op ad CSRD og anvende ESG-rammeverket til at styre vores arbejde, herunder due diligence og Enterprise Risk Management.

Vi rapporterer årligt om vores bæredygtighedsinitiativer i selskabets årsrapport.

Bestyrelsen har godkendt Royal Arctic Lines [politik for samfundsansvar](#).

### Åbenhed og transparens

På Royal Arctic Lines hjemmeside findes information, der jf. Naalakkersuisuts styringsdokument iht. ejerskabspolitikken af den 28. marts 2023 – de selvstyrejede aktieselskaber skal være offentligt tilgængelig, samt øvrig information der måtte tilgå Erhvervsstyrelsen.

### Bestyrelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsens opgaver og ansvar er specificeret i bestyrelsens forretningsorden, og er i overensstemmelse med Naalakkersuisuts styringsdokument iht. ejerskabspolitikken af den 28. marts 2023 – de selvstyrejede aktieselskaber.

### Bestyrelsens sammensætning og organisering

Royal Arctic Line er 100 % ejet af Grønlands Selvstyre, der udpeger bestyrelsens formand og fem bestyrelsesmedlemmer. 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 Forretningsorden for Royal Arctic Lines bestyrelse, mødes bestyrelsen minimum fire gange årligt. Gennem forretningsordenen sikres det, 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 denne politik. 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 honorarpolitikken 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 (finansiell rapportering)

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

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

### Risikostyring og intern kontrol

Ledelsen vurderer løbende de driftsmæssige risici, og der aflægges månedsregnskab til bestyrelsen. Strategiske risici afdækkes i et årligt review. De markedsmæssige risici på kerneforretningen er minimerede som følge af koncession. Selskabet har i slutningen af 2024 øget sit fokus på Enterprise Risk Management, idet det anerkendes, at udefrakommende risici de seneste år er øget.

Bestyrelsen overvejer årligt, om der bør etableres intern revision. Det vurderes på nuværende tidspunkt ikke relevant at etablere, blandt andet begrundet i, at selskabet årligt i samarbejde med rådgiver udgiver en Fraud Management rapport, som deles med ejer.

### 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.

# BÆREDYGTIGHED 2024



## Forord

2024 har været et år med betydelige fremskridt i selskabets arbejde med ESG. Selskabet har startet arbejdet med at imødekomme EU's Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Som led i denne indsats gennemførte selskabet i foråret 2024 sin første dobbelt væsentlighedsvurdering.

### Konkrete handlinger og resultater

Selskabet har fastsat målsætninger for reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning fra flåden. Derudover har selskabet i 2024 indledt en dialog med Naalakkersuisut om, hvordan selskabet kan bidrage til at reducere landets samlede CO<sub>2</sub>-udledning. Det er vigtigt for selskabet at deltage aktivt i den nationale dialog om etablering af infrastruktur, der kan sikre tilgængelighed af ikke-fossile brændstoffer. Royal Arctic Line er afhængig af, at denne tilgængelighed etableres for at kunne reducere sin CO<sub>2</sub>-udledning fra skibene tilstrækkeligt.

Samtidig arbejder selskabet på nye initiativer, der skal forbedre vilkårene for selskabets medarbejdere og styrke selskabets sociale indsatser.

Tiltagene skal sikre en ansvarlig forretningsdrift og selskabets arbejde mod en CSRD-kompatibel rapportering. Det markerer et væsentligt skridt for at integrere bæredygtighed i hele selskabets forretning.



## Grundlag for Bæredygtighedsrapportering

Denne rapport henvender sig til vores ejere, medarbejdere, kunderelationer, samarbejdspartnere, leverandørkæde, banker og lokalsamfundet.

Bæredygtighedsrapporten for Royal Arctic Line er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven for virksomheder i regnskabsklasse D.

Rapporten er udarbejdet jf. årsregnskabsloven som gældende i Grønland (herefter 'Årsregnskabsloven') paragraf §99a: Redegørelse for samfundsansvar,

§99b: Redegørelse for den kønsmæssige sammensætning af ledelsen, §107d: Redegørelse for politik om mangfoldighed samt §99d: Redegørelse for politik for dataetik.



## Politik for samfundsansvar

I 2024 har Royal Arctic Line implementeret en politik for samfundsansvar.

Med vores samfundsambition forpligter vi os til, at vi:

” **Med bevidsthed om den betydning vi har for mennesker og natur, vil arbejde for et stærkt Grønland.**

### Det betyder, at vi forpligter os til

- At stræbe efter at udvikle kompetencer og styrke fællesskabet.
- Igennem ansvarlig og sikker transport at arbejde for at Grønland forbliver tæt forbundet, både internt i landet og til resten af verden.
- Igennem ansvarlig ledelse at optimere vores forretning til gavn for Grønland.

Vi vil løfte vores samfundsambition og rapportere ved at læne os op ad CSRD-direktivet, og anvende ESG-rammeverket til at orientere om vores arbejde.

Vi involverer medarbejdere og interessenter i vores arbejde med samfundsansvar og bæredygtig udvikling. Vi stiller krav gennem vores Leverandør Code of Conduct og fremmer ansvarlig praksis gennem relevante politikker.

[Politikken for samfundsansvar](#) er baseret på årsregnskabslovens §99a, §99b, §107d og §99d og omfatter overholdelse af FN's og EU's menneskerettighedskonventioner samt ILO's arbejdstagerkonventioner. Royal Arctic Line støtter FN's 17 verdensmål.



## Dobbelt væsentlighedsvurdering

Royal Arctic Line rapporterer om selskabets samfundsansvar i overensstemmelse med Årsregnskabsloven §99a. Selskabet anerkender, at der fremover vil blive stillet nye krav fra omverdenen til rapportering. Derfor gennemførte selskabet i foråret 2024 sin første dobbelt væsentlighedsvurdering.

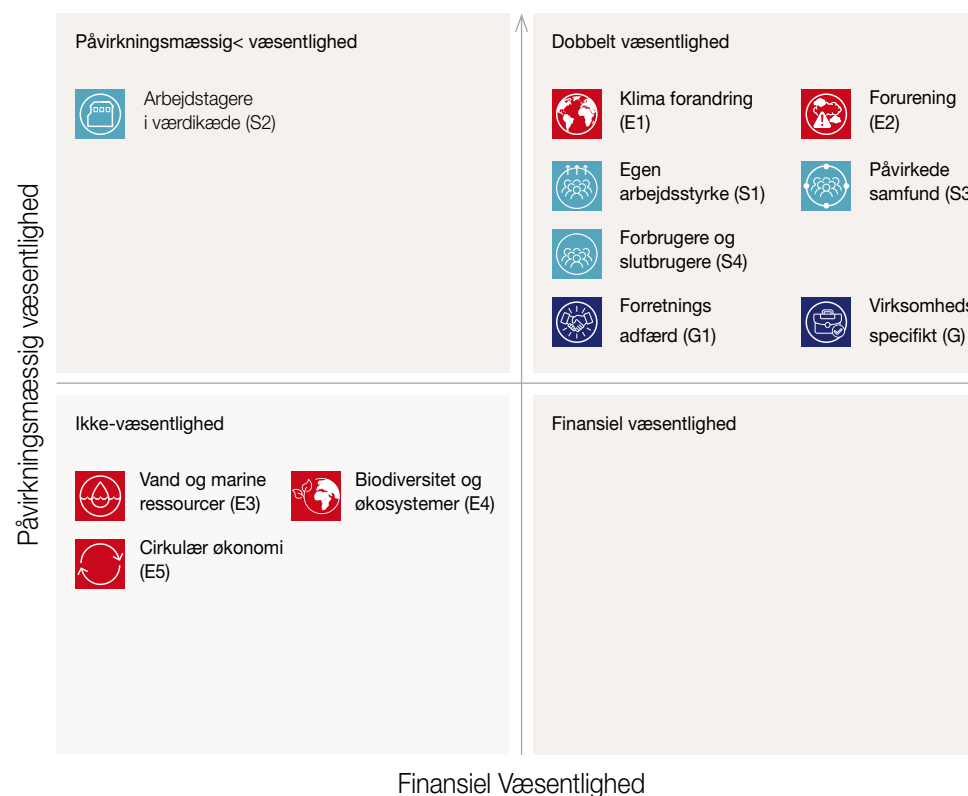
Den markerer starten på arbejdet mod en erklæring om overholdelse af European Sustainability Reporting Standards (ESRS).

Naalakkersuisut meddelte i oktober 2024, at selvstyrejede virksomheder fremover skal læne sig op ad EU's nye lovgivning om CSRD.

CSRD stiller krav om, at virksomheder gennemfører en dobbelt væsentlighedsvurdering i henhold til ESRS. Formålet er at identificere og rapportere væsentlige påvirkninger, muligheder og risici relateret til miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige emner i hele værdikæden.

Dette både fra et 'indefra-og-ud' perspektiv, hvor det undersøges, om virksomhedens aktiviteter har positive eller negative indvirkninger på eksterne faktorer som miljø, klima og samfund. Og fra et 'udefra-og-ind' perspektiv, hvor det vurderes, hvordan eksterne faktorer kan påvirke virksomhedens økonomi og drift.

### Matriceformat af Royal Arctic Lines DWV Resultat



# Royal Arctic Lines væsentlige påvirkninger, muligheder og risici

## Miljømæssige emner

### Udlednings-og ressource-intensiv industri

Royal Arctic Line bidrager negativt til klimaforandringer samt luft- og vandforurening hovedsageligt gennem forbrænding af fossile brændstoffer fra skibsdriften.

I værdikæden medfører udvinding af ressourcer til brændstof og skibskonstruktion samt bortskaffelse af materialer efter brug miljøpåvirkninger. Dette kan medføre fremtidige finansielle risici i en verden med færre ressourcer og fokus på grøn omstilling. Manglende fokus på negative miljøpåvirkninger kan potentielt forringe selskabets lånemuligheder.

### Fysiske klimarisici

De fysiske konsekvenser af klimaforandringerne kan medføre risici såsom knaphed på og øgede omkostninger til ressourcer samt nødvendigheden af driftsmæssige tilpasninger.

## Sociale emner

### Hjørnesten i samfundet

Royal Arctic Line har et positivt aftryk på lokalsamfund og forbrugere ved at understøtte forsyningen til byer og bygder samt muliggøre eksport ud af Grønland. Med ene-koncession kommer et ansvar for forsyning af hele befolkningen. Fejl eller eksterne faktorer, der påvirker denne evne, kan medføre økonomiske risici. Derfor arbejder Royal Arctic Line for at sikre stabil og sikker drift.

### Fokus på medarbejdervilkår og uddannelse

Royal Arctic Line arbejder på at tiltrække og udvikle dygtige medarbejdere i en konkurrencesituation, hvor talent er en eftertragtet ressource. Det er derfor en prioritet at sikre gode arbejdsvilkår, medarbejderengagement, og udvikling samt uddannelse og lige muligheder for alle.

### Sikkerhed er en prioritet

Konsekvenserne for medarbejdere ved uheld på land og til søs kan være store. Konstant fokus på medarbejdernes sikkerhed er helt central for at sikre medarbejdernes helbred og en stabil drift.

### Hensyn til værdikæde-arbejdere

Arbejdstagere i værdikæden kan være udsat for helbredsrisici og krænkelse af menneskerettigheder. Det er derfor vigtigt at håndtere dette aktivt gennem due diligence-processer.

## Ledelsesmæssige emner

### Centralt med fokus på ansvarlig ledelse

Royal Arctic Lines aktiviteter er geografisk spredt. Det kan derfor være udfordrende at sikre og udbrede en forretningskultur med fokus på ansvarlighed. Brud med Royal Arctic Lines forpligtelser til at handle som en ansvarlig virksomhed og manglende håndtering af risici og påvirkninger kan potentielt påvirke evnen til at levere en stabil forsyning. Det kan ultimativt true selskabets eksistensgrundlag.

Det er derfor essentielt, at Royal Arctic Line sikrer en drift af selskabet, der lever op til gældende lovgivning og andre regelsæt, der sikrer en transparent og etisk styring af selskabet.

### Cybersikkerhed

Det forhøjede trusselsbillede for cyberangreb i Grønland og vores centrale placering i Arktis udgør en central iboende risiko. Cyberangreb kan føre til alvorlige driftsforstyrrelser, og kan have negative konsekvenser for samfundet.

### Politisk samarbejde

Grønlands Selvstyre ejer Royal Arctic Line. Det giver en unik mulighed for at påvirke samfundet positivt. Royal Arctic Line kan sikre gode vilkår for handel og forsyning for samfundets borgere blandt andet gennem klar kommunikation og skabelse af tillid.

## Metode anvendt i dobbelt væsentlighedsvurderingen

Dobbelt væsentlighedsvurderingen tager udgangspunkt i European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) udkast til implementation guidance (IG1) fra december 2023 og følger kravene i European Sustainability Reporting Standards (ESRS 1). I følgende afsnit gennemgås den fulgte metode til at identificere og vurdere selskabets påvirkninger, muligheder og risici.

### Inddragelse af Interessenter

Vi har inddraget både interne og eksterne interessenter i processen for at sikre en grundig og nuanceret vurdering af vores væsentlige bæredygtighedsforhold. De interne interessenter bestod af personer med indgående kendskab til forretningen.

Derudover blev et antal eksterne interessenter inddraget, herunder finansielle samarbejdspartnere. Endeligt blev et selvstyrejet selskab, der også er kunde i forretningen, inddraget.

Inddragelsen af interessenter er en vigtig del af vores arbejde med bæredygtighed og sikrer, at vi forholder os til de mest relevante påvirkninger, risici og muligheder. De identificerede påvirkninger, muligheder og risici blev scoret ud fra fastsatte scoringsparametre.

### Validering af de identificerede påvirkninger, risici og muligheder

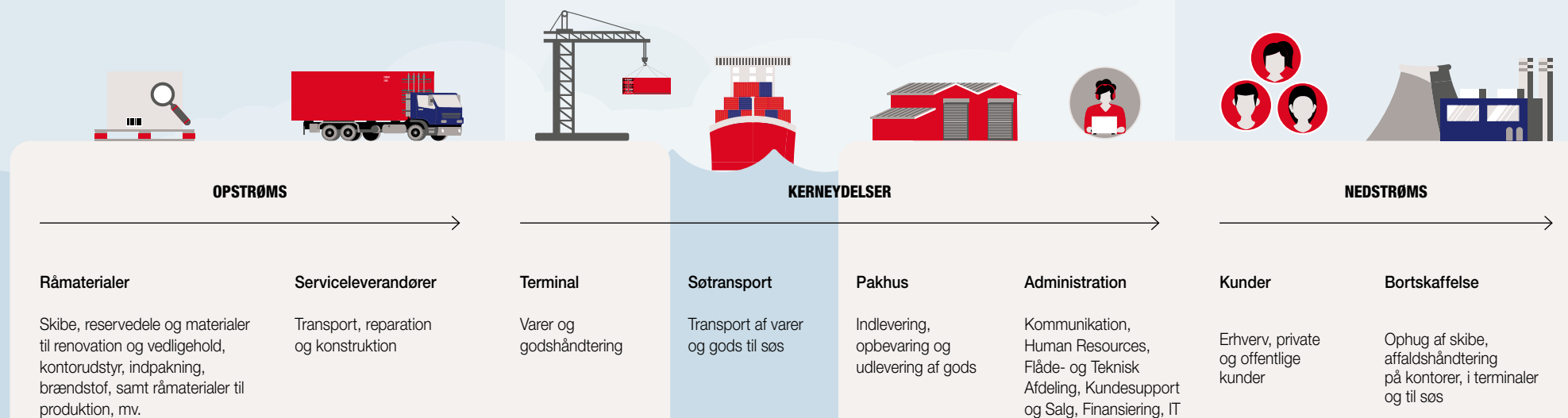
Selskabets ledelsesteam godkendte de påvirkninger, muligheder og risici, der blev identificeret gennem interviews med udvalgte interne interessenter.

### Operationalisering

I det efterfølgende arbejde kortlægges det eksisterende datagrundlag og politikker op mod ESRS. De udvalgte emner vil blive prioriteret i overensstemmelse med selskabets strategi, hvorefter der vil blive udarbejdet en handlingsplan med relevante projekter. Ifølge ESRS skal rapporteringen indgå som integreret del af årsrapporten, og CSRD-rapporteringen skal være i overensstemmelse med ESRS-standarderne.

### Værdikæde

Dobbelt væsentlighedsvurderingen og identifikationen af påvirkninger, muligheder og risici er baseret på en værdikædekortlægning, som inkluderer både væsentlige opstrøms- og nedstrømsaktiviteter samt Royal Arctic Lines egne aktiviteter.



## Bæredygtighedsrelaterede risici

Royal Arctic Line udpeger og følger bæredygtighedsrelaterede risici i overensstemmelse med Årsregnskabslovens

§99a og vurderer aktivt, hvordan de skal håndteres. Denne tilgang opretholdes, da selskabet befinder sig i en overgangsperiode

fra Årsregnskabsloven til CSRD. Der vurderes at være sammenhæng mellem de risici, der identificeres gennem de to metoder.

Emne	Risici	Handlinger
Klima- & miljøpåvirkning	<ul style="list-style-type: none"> <li>Som en del af en energi- og forureningstung industri bidrager Royal Arctic Line negativt til klimaforandringer samt luft- og vandforurening, hovedsageligt gennem forbrænding af fossile brændstoffer og de medfølgende udledninger fra skibsdriften.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I 2025 vil selskabet ophøre brugen af tung bunkerolie (HFO) og overgå til let bunkerolie (MGO). Overgangen til MGO medfører en betydelig reduktion i forureningen i både luft og vand.</li> <li>I selskabets kommende strategi har selskabet fastsat et mål om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 1% årligt over de næste fem år, startende fra baseline-året 2024.</li> <li>Royal Arctic Line undersøger alternative brændstoffer dannet via PtX-teknologier og arbejder på at identificere bæredygtige løsninger, der understøtter fremtidige klimamål og strategier.</li> </ul>
Menneskerettigheder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vi har et særligt fokus på vores medarbejdere til søs og på havnene, hvor arbejdet foregår under barske vejrforhold og involverer tungt gods samt maskiner. Disse forhold stiller høje krav til sikkerheds- og sundhedsstandarder for at minimere risikoen for arbejdsulykker og belastningsskader.</li> <li>Arbejdstagerrettigheder og arbejdsbetingelser i værdikæden kan være udfordret. Uden en aktiv indsats kan der være risiko for helbredsproblemer og menneskerettighedskrænkelser. Derfor er det afgørende at sikre ansvarlige arbejdsforhold gennem løbende due diligence-processer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>For at sikre et sundt og sikkert arbejdsmiljø for vores medarbejdere har vi implementeret interne retningslinjer, sikkerhedsprocedurer og løbende træningsforløb. Vi forpligter os til at overholde internationale menneskerettighedsstandarder og vil fremadrettet, arbejde på at styrke vores indsigt i arbejdsforholdene hos vores leverandører og partnere længere nede i værdikæden.</li> </ul>
Sociale forhold og medarbejderforhold	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manglen på klagemekanismer kan skabe usikkerhed blandt medarbejdere og gør det vanskeligt at rapportere bekymringer om arbejdsmiljø, trivsel eller uretmæssig behandling. Uden trykke rapporteringskanaler kan dette føre til lavere medarbejdertilfredshed og påvirke den interne kultur negativt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vi arbejder aktivt for at skabe en fleksibel arbejdsplads med fokus på work-life balance og mental tryghed, så medarbejdere oplever en støttende og inkluderende arbejdskultur. Fremadrettet vil vi styrke vores indsats ved at etablere nye formaliserede klagemekanismer, der sikrer medarbejderne tryghed og gennemsigtighed i håndteringen af eventuelle bekymringer.</li> </ul>
Ligestilling og Mangfoldighed	<ul style="list-style-type: none"> <li>En skæv kønssammensætning kan påvirke arbejdskulturen negativt og begrænse diversiteten i organisationen. En manglende kønsbalance kan desuden hæmme talentudvikling, innovation og trivslen i arbejdsmiljøet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I 2025 implementerer vi en ny ligestillings- og mangfoldighedspolitik, som skal tydeliggøre vores holdning til et inkluderende miljø. Vi vil fortsat arbejde på at forebygge diskrimination, chikane og uacceptabel adfærd.</li> </ul>
Antikorruption	<ul style="list-style-type: none"> <li>Med en spredt organisationsstruktur, der omfatter flere havne og skibe, er der en iboende risiko for korruption, svig og nepotisme i mindre skala. Den decentrale beslutningskompetence kan gøre det vanskeligt at opdage uregelmæssigheder fra centralt hold, hvilket kræver skærpet opmærksomhed på området.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>For at modvirke risikoen har vi implementeret en antikorrupsionspolitik. Vi gennemfører løbende uddannelsesprogrammer for medarbejdere og har etableret en whistleblowerordning, der giver mulighed for anonym og sikker rapportering af uregelmæssigheder.</li> </ul>

## MILJØ

I Royal Arctic Line er vi bevidste om de miljømæssige udfordringer, der følger med skibstransport. Vi tager ansvar for at reducere vores klima- og miljøpåvirkning. Overgangen til mere bæredygtige løsninger er kompleks og kræver tid. Det kræver, at vi arbejder målrettet med at optimere vores drift, reducere CO<sub>2</sub>-udledninger, og at vi undersøger mulighederne for alternative brændstoffer. Vi prioriterer forbedringer gennem tiltag og investeringer, der understøtter både vores drift og de globale klimamål. Samtidig engagerer vi os i samarbejder, der kan fremme udviklingen af den nødvendige infrastruktur for grøn omstilling. Vi er fast besluttet på at bidrage til en mere bæredygtig fremtid – skridt for skridt.



## Klima

Skibstransport står for en stor andel af de samlede emissioner af drivhusgasser globalt set. <sup>1</sup>Som operatør bidrager Royal Arctic Line til den globale udledning af drivhusgasser gennem selskabets aktiviteter.

Dobbelt væsentlighedsvurderingen viser, at Royal Arctic Line bidrager til miljøpåvirkninger gennem CO<sub>2</sub>-udledninger og forurening fra fossile brændsler. Klimaændringer og skærpede miljøkrav medfører økonomiske og operationelle risici, herunder afgifter, strengere emissionskrav og øgede udfordringer ved vedligeholdelse og drift.

Vi er opmærksomme på, at den eksisterende flåde begrænser mulighederne for væsentlige CO<sub>2</sub>-reduktioner. Derfor arbejder vi målrettet på at optimere den nuværende flåde og integrere bæredygtige løsninger i fremtidige investeringer. Teknologisk udvikling, særligt inden for brændstoffer, er afgørende, og vi følger nøje de muligheder, der er egnede til drift under arktiske forhold. Dette arbejde er forankret i vores klima- og miljøpolitik.

En fuld omstilling fra fossile brændsler kræver mere end investeringer i skibe med en bedre miljøprofil. Der er behov for en national strategi, som sikrer etablering af den nødvendige infrastruktur, der sikrer adgang til alternative brændstoffer. Uden denne infrastruktur vil udfasningen af fossile brændsler ikke være mulig.

Royal Arctic Line følger udviklingen inden for alternative Power-to-X (PtX) teknologier tæt og er opmærksom på de igangværende projekter i Grønland. I den forbindelse har Royal Arctic Line indledt en dialog med Naalakkersuisut med henblik på at identificere og vurdere alternative løsninger inden for PtX-teknologier. I foråret 2025 vil Royal Arctic Line deltage i klimaworkshops arrangeret af Naalakkersuisut. Her vil Royal Arctic Lines fokus være at bidrage aktivt til diskussionen og samtidig lytte til de nationale prioriteringer. Målet er at sikre, at den valgte løsning både er økonomisk bæredygtig og i tråd med de overordnede klimamål. Den nationale strategi vil danne grundlag for at fastlægge Royal Arctic Lines fremtidige strategi og retning på området.



<sup>1</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx?utm>

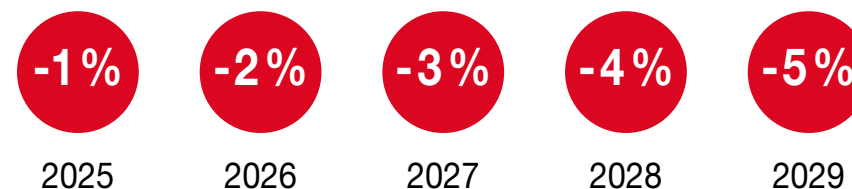
### Indsatsområder for klima

Det er vigtigt for Royal Arctic Line at sikre, at alle gældende nationale og internationale love og regler indenfor klima følges. Selskabet har derfor klare processer for at følge disse krav, som afspejles i selskabets [klima- og miljøpolitik](#) samt [sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik](#).

Vi er en ansvarlig virksomhed, der er forpligtet til internationale mål for at reducere CO<sub>2</sub>-udledning. Derfor overvåger vi CO<sub>2</sub>-udledningen fra vores skibe. Igennem selskabets klimaregnskab er det muligt at vurdere, om selskabet følger det forventede brændstofforbrug, inklusive tiltag til at mindske udledningen.

I selskabets nye strategi er der fastsat et mål om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 1% årligt over de næste fem år med 2024 som baseline. De nye målsætninger sikrer, at selskabet lever op til de gældende krav om CO<sub>2</sub>-reduktion, som er pålagt af FuelEU Maritime og International Maritime Organization (IMO) i forholdt til Carbon Intensity Indicator (CII).

### Årlige målsætninger for reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning:



### Selskabet forventer, at dette kan opnås gennem konkrete indsatsområder. For 2025 har selskabet følgende indsatsområder:

Vi arbejder aktivt på at reducere vores klimaaftryk ved blandt andet at optimere skibsanløb i Sydgrønland. Derfor har vi reduceret antallet af anløb for bygdeskibene, da en anden rute bedre dækker vores kunders behov.

Vi undersøger mulighederne for at optimere ruteplanen for Malik Arctica med henblik på at reducere antallet af tilbagelagte sømil. Hvis ændringerne kan gennemføres, forventer vi en potentiel besparelse på op til 10.000 sømil i 2025. Det vil bidrage til en reduktion af vores CO<sub>2</sub>-udledning.

Vi undersøger brugen af silikone bundmaling til Tukuma Arctica. Det vil mindske vandmodstanden og dermed reducere brændstofforbruget. Indtil undersøgelsen overgår til et konkret projekt vil Tukuma Arctica bruge en højglans maling, som også mindsker vandmodstanden.

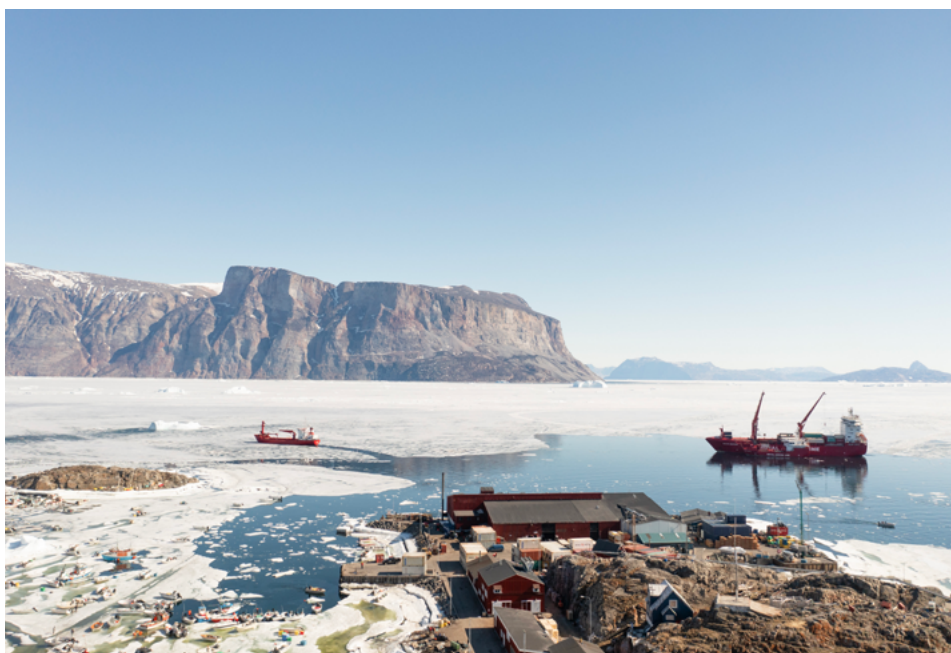
Vi arbejder på at udnytte kapacitet i vores skibe med fokus på øgede kommercielle godsmængder. Hermed nedsættes CO<sub>2</sub>-udledningen pr. fragtet mængde.

## Klimaregnskab

Royal Arctic Line har i de seneste år prioriteret udviklingen af et præcist og troværdigt klimaregnskab. I 2024 har selskabet implementeret et klimaregnskab, der er koblet til selskabets økonomistyringssystem.

Denne løsning sikrer automatiseret dataindsamling og -behandling af virksomhedens CO<sub>2</sub>-udledning. Med dette tiltag styrker Royal Arctic Line sin evne til at opfylde kravene jf. CSRD.

I 2023 satte selskabet sig som mål at indarbejde selskabets drivhusgasemissioner i regnskabssystemet, så udledningsdata ligger parallelt med økonomiske data. Dette mål er nu nået. Det forbedrede datagrundlag vil gøre det muligt for selskabet at identificere, hvor der skal fokuseres for at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningerne.



## Energiforbrug- og miks

I 2024 rapporterer Royal Arctic Line for første gang på selskabets energiforbrug og -miks.

	2024
1. Brændstofforbrug fra kul og kulprodukter (MWh)	-
2. Brændstofforbrug fra råolie og olieprodukter (MWh)	-
3. Brændstofforbrug fra naturgas (MWh)	-
4. Brændstofforbrug fra andre fossile kilder (MWh)	295.270
5. Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varme, damp og køling fra fossile kilder (MWh)	-
<b>6. Samlet fossilt energiforbrug (MWh) (beregnet som summen af linje 1 til 5)</b>	<b>295.270</b>
Fossile kilders andel af det samlede energiforbrug (%)	97 %
7. Forbrug af nukleare kilder (MWh)	-
Andel af forbrug fra nukleare kilder i det samlede energiforbrug (%)	0 %
8. Brændstofforbrug til vedvarende energikilder, herunder biomasse (MWh)	-
9. Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varme, damp og køling fra vedvarende energikilder (MWh)	8.405
10. Forbruget af egenproduceret vedvarende energi, der ikke er brændsel (MWh)	-
<b>11. Samlet forbrug af vedvarende energi (MWh) (beregnet som summen af linje 8 til 10)</b>	<b>8.405</b>
Vedvarende kilders andel af det samlede energiforbrug (%)	3 %
<b>Samlet energiforbrug (MWh) (beregnet som summen af linje 6 og 11)</b>	<b>303.675</b>
Energiintensitet pr. nettoindtægt (MWh/monetær enhed)	0,2693

## Drivhusgasemissioner

I afsnittet om anvendt regnskabspraksis for ikke finansielle data angives metoder, væsentlige antagelser og emissionsfaktorer, der anvendes til beregning eller måling af drivhusgasemissioner.

### Scope 1

Vores scope 1 udledninger er reduceret fra 92.182 tons i 2023 til 83.625 tons i 2024. Vi har i 2024 forbedret regulariteten med et fast fokus på hastigheden. Det har haft en positiv effekt på feedertrafikken.

Vi har forbedret vores planlægning og indført tidsmæssige buffere. Det har stabiliseret vores drift og vist forbedrede resultater sammenlignet med 2023.

En lavere fart reducerer forbruget af brændstof og mindsker udledningerne af CO<sub>2</sub>. I 2024 har der været mindre aktivitet på skibene Malik Arctica og Silver Mary sammenlignet med året før. Det har bidraget til en nedgang i scope 1 udledningen.

	Retrospektivt				
	2024	2023	2022	2021	2020
<b>Scope 1</b>					
Bruttodrivhusgasemissioner scope 1 (tCO <sub>2</sub> eq)	83.625	92.182	N/A	N/A	N/A
<b>Scope 2</b>					
Lokalitetsbaserede bruttodrivhusgasemissioner scope 2 (tCO <sub>2</sub> eq)	708	946	1.241	N/A	N/A
Markedsbaserede bruttodrivhusgasemissioner scope 2 (tCO <sub>2</sub> eq)	708	946	1.241	N/A	N/A
<b>Scope 3</b>					
<b>Samlede indirekte bruttodrivhusgasemissioner (scope 3) (tCO<sub>2</sub>eq)</b>	<b>62.421</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>
1. Indkøbte varer og tjenester	15.993	N/A	N/A	N/A	N/A
2. Kapitalgoder	79	N/A	N/A	N/A	N/A
3. Opstrøms transport og distribution	43.961	N/A	N/A	N/A	N/A
4. Affald dannet under driften	46	N/A	N/A	N/A	N/A
5. Forretningsrejser	1.537	N/A	N/A	N/A	N/A
6. Opstrøms leasede aktiver	786	N/A	N/A	N/A	N/A
7. Nedstrøms transport	9	N/A	N/A	N/A	N/A
8. Forarbejdning af solgte produkter	10	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Samlede drivhusgasemissioner</b>					
Samlede drivhusgasemissioner (lokalitetsbaserede) (tCO <sub>2</sub> eq)	146.755	N/A	N/A	N/A	N/A
Samlede drivhusgasemissioner (markedsbaserede) (tCO <sub>2</sub> eq)	146.755	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Drivhusgasintensitet pr. nettoindtægt</b>					
Samlede drivhusgasemissioner (lokalitetsbaserede) pr. nettoindtægt (tCO <sub>2</sub> eq/monetær enhed)	0,1301	N/A	N/A	N/A	N/A
Samlede drivhusgasemissioner (markedsbaserede) pr. nettoindtægt (tCO <sub>2</sub> eq/monetær enhed)	0,1301	N/A	N/A	N/A	N/A

### Scope 2

Vi har i 2024 ændret måden, vi opgør vores scope 2 udledninger på. Vi har indført to kategorier: lokalitetsbaserede bruttodrivhusgasemissioner og markedsbaserede bruttodrivhusgasemissioner. Da selskabet udelukkende køber elektricitet og varme på nationalt plan, er selskabets lokalitetsbaserede og markedsbaserede scope 2 udledninger identiske. Dette skyldes, at emissionsfaktorerne for begge beregningsmetoder afspejler de samme energikilder og deres miljøpåvirkning inden for landets grænser.

Vores scope 2 udledninger er reduceret fra 946 tons i 2023 til 708 tons i 2024. Nedgangen skyldes hovedsagelig korrektioner i oplyst varmeforbrug i Nuuk. Med korrektionen af emissionsfaktoren for varmeforbrug i 2024 er vores scope 2 udledninger faldet. Yderligere bidrager en reduktion i aktiviteterne i Asiaat til dette fald. Det er en følge af nye sejlplaner og reducerede godsmængder. Den relativt høje emissionsfaktor i Asiaat sammenlignet med andre byer forstærker faldet i scope 2 udledninger.

### Scope 3

I 2024 rapporterer Royal Arctic Line for første gang på selskabets scope 3 udledninger. Det er resultatet af en betydelig indsats for at registrere disse udledninger. Med rapporteringen kan vi konstatere, at vi har opfyldt vores mål om at rapportere om scope 3 udledningerne i 2024. Det var et mål, vi satte os i 2023. Det skal fremhæves, at vi fortsat er i gang med at forbedre registrering af scope 3 udledninger i væsentlige dele af selskabets arbejdsområde.



## Luft- og vandforurening

» Royal Arctic Line bidrager til luftforurening gennem udledning af nitrogenoxider (NOx), svovloxider (SOx), partikler (PM) og drivhusgasser som kuldioxid (CO<sub>2</sub>).

Royal Arctic Line bidrager til vandforurening ved udledning af behandlet vand direkte i havet gennem en Open Loop-scrubber på et af rederiets skibe, Tukuma Arctica.

Royal Arctic Line erkender, at udledningen af SOx og NOx har betydelige sundhedsmæssige og miljømæssige konsekvenser og prioriterer derfor at minimere disse påvirkninger.

Størstedelen af rederiets skibe sejler på marine gas oil (MGO) og lavsvovlsolie (HFO LS). Et af rederiets skibe, Tukuma Arctica, har i 2024 fortsat sejlet på højsvovlsolie (HFO HS). HFO er en tyktflydende bunkerstype, der har et højt indhold af SOx og NOx. Hovedproblemet med HFO er svovlpartiklerne, der kan forårsage syrerregn eller "black-carbon" klimaeffekt.

For at overholde gældende lovgivning om udledning af SOx er der installeret en scrubber på Tukuma Arctica. Den fungerer som en Open Loop-scrubber, som er et system til rensning af udstødningsgasser. Systemet fungerer ved at sprøjte vand ind i udstødningsstrømmen, hvor vandet absorberer SOx, som omdannes til svovlsyre, der neutraliseres af havvandets alkalitet. I modsætning til Closed Loop-scrubber, der genbruger vandet, anvender Open Loop-scrubber frisk havvand og udleder behandlet vand direkte tilbage i havet. Dette betyder, at de skadelige stoffer udledes i havet fremfor luften. Det påvirker vandmiljøet negativt og bidrager til vandforurening.



### Indsatsområder for luft- og vandforurening

I 2025 vil selskabet udfase brug af bunkertypen HFO og overgå til MGO på Tukuma Arctica, Irena Arctica og Silver Mary skiftede til MGO i 2024. Indførelsen af et HFO-forbud i Arktis fra juli 2024 har været en faktor i denne prioritering. Overgangen til MGO medfører en reduktion i svovludledningen og fjerner behovet for at anvende Open Loop-scrubber på Tukuma Arctica.

Selskabet anerkender, at skiftet fra HFO til MGO reducerer forurening i både luft og vand, men samtidig indebærer en overgang til en brændstoftype med højere CO<sub>2</sub>-udledning. På trods af dette forventes klimaregnskabet for 2025 at vise en markant reduktion i selskabets SOx- og NOx-udledninger, og en mindre stigning i drivhusgasemissioner.

## SOCIALE FORHOLD

Vores medarbejdere udgør den bærende kraft i vores virksomhed. De er afgørende for, at vi kan opfylde vores forsyningsansvar og tage ansvar for vores klimaindsats, sociale engagement og etiske forpligtelser.

I Royal Arctic Line er vores sociale ansvar en del af vores drift og kultur. Vi arbejder for at sikre trygge og inspirerende arbejdspladser ved at fremme diversitet og ved at understøtte en tryk arbejdskultur. Dette gør vi blandt andet gennem fokus på kompetenceudvikling og et arbejdsmiljø.

Vores medarbejders dedikation sikrer, at vi ikke kun opfylder vores forpligtelser, men også skaber værdi og fremdrift i det samfund, vi er en del af. Dette partnerskab mellem medarbejdere, organisation og samfund understøtter vores ambition om at være en drivkraft for positiv forandring og bæredygtig udvikling i Grønland.



## Fokus på Mennesker

Selskabet respekterer menneskerettigheder i hele værdikæden, herunder egen arbejdsstyrke, leverandører og forretningspartnere. Vi forpligter os til at overholde internationale menneskerettighedsstandarder, herunder FN's erklæring om universelle menneskerettigheder, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og ILO's konventioner. Foruden grundlæggende menneskerettigheder skal dette være med til at sikre arbejdstagerrettigheder og et socialt ansvar for vores medarbejdere. Eksterne samarbejdspartnere forpligter sig til vores menneskerettighedspolitik ved at underskrive vores Leverandør Code of Conduct.

Vi anerkender, at vi endnu ikke har overblik over arbejdsforholdene for arbejdstagere i vores værdikæde. Dette er et område, vi arbejder på at styrke, så vi bedre kan sikre, at menneskerettigheder respekteres gennem hele værdikæden.

Vores politik for menneskerettigheder er tilgængelige for interessenter på selskabets hjemmeside, og på intern kommunikationskanal for medarbejdere. Selskabet har samtidig udarbejdet en ny personalehåndbog, som understreger vores holdning til menneskerettigheder.

I 2023 planlagde vi en indsats for at øge synligheden af vores [politik for menneskerettigheder](#) i 2024. Som en del af denne indsats blev politikken i 2024 aktivt kommunikeret til medarbejderne gennem vores interne kanaler.

Vi har i 2024 ikke modtaget hverken klager, bøder eller sanktioner for egen arbejdsstyrke.

Vi har i 2024 haft 0 alvorlige menneskerettighedshændelser i forbindelse med vores egen arbejdsstyrke.



## Ligestilling og Mangfoldighed

” I Royal Arctic Line betragter vi mangfoldighed og diversitet som en styrke. Forskellige perspektiver, erfaringer og baggrunde beriger selskabets beslutningsprocesser og fører til bedre resultater.

Royal Arctic Line værdsætter og inkluderer alle mennesker. Vores ligestillingspolitik er med til at understrege dette, og vi mener at diversitet i medarbejderstaben og ledelseslagene er med til at skabe bedre resultater.

### Et inkluderende miljø

Selskabet arbejder for et inkluderende miljø, hvor alle skal føle sig velkomne, respekterede og værdsatte.

Søtransport og havnedrift er områder, hvor stillinger hovedsageligt er besat af mænd. Vi vil i 2025 fortsat have fokus på at nedbringe den skæve fordeling og tilstræbe at tiltrække flere kvinder til søs og på havneterminalerne. Skævheden i kønsfordelingen kan samtidig præge arbejdskulturen ombord på selskabets flåde og havneterminalerne. Selskabet vil derfor have fokus på at undgå diskrimination, chikane, og lignende uacceptabel adfærd på skibe og havne.

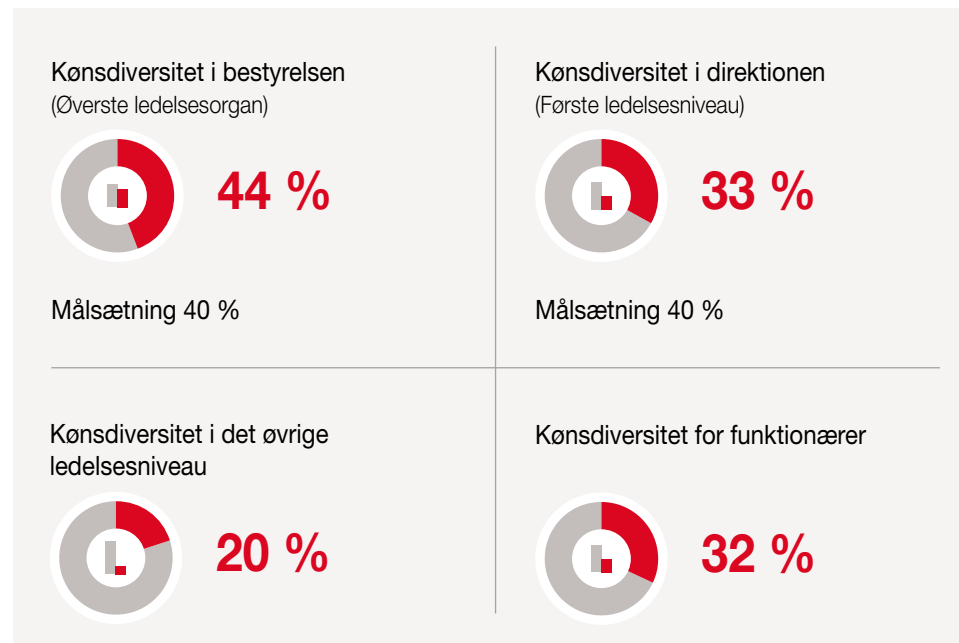
Dette skal afspejles i vores nye ligestillings- og mangfoldighedspolitik, som vi udarbejder i 2025.

### Ligestillingspolitik

Som en af Grønlands største arbejdsgivere anerkender vi vores ansvar for at fremme ligestilling mellem kønnene. Vi forpligter os til at sikre lige muligheder for ansættelse, udvikling og avancement på alle organisatoriske niveauer.

I 2024 fastholdt vi en kønsdiversitet på 44% i vores bestyrelse (øverste ledelsesorgan). Dermed har vi opfyldt målsætningen om mindst 40%. Omstruktureringer i direktionen (første ledelsesniveau), hvor antallet af medlemmer blev reduceret fra seks til tre, har påvirket kønsdiversiteten på dette niveau. Her er andelen af kvinder faldet fra 50% i 2023 til 33% i 2024. På vores øvrige ledelsesniveau, som nu tæller fem personer, er andelen af kvinder 20%.

Vores ligestillingspolitik understreger, at kønsdiversitet i rekrutteringslaget, skal afspejle kønssammensætning på andre organisatoriske niveauer. I dag er 32% af vores funktionærer kvinder, men kun 20% af ledelsen på det øvrige ledelsesniveau. Med dette, ser vi et behov for flere kvinder i ledelsesposter.



Kønsdiversitet angiver antal kvinder i procent (underrepræsenteret køn) i Royal Arctic Line.



Aldersfordeling på ansatte i selskabet er opgjort for funktionærer og timelønnede i koncernen.

Beregningen tager udgangspunkt i antal ansatte, og er derfor ikke sammenligneligt med selskabets FTE.

## Fokus på Trivsel

” Selskabet værner ikke kun om den fysiske sikkerhed- og tryghed, men tillægger også mental tryghed en stor værdi.

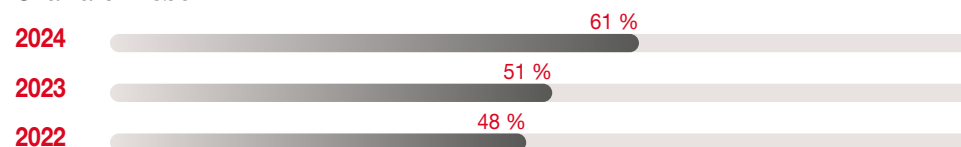
Medarbejdere der trives, er medarbejdere der er engageret i deres arbejde. Derfor har vi i 2024 foretaget en større medarbejdertrivselsundersøgelse (MTU) blandt vores medarbejdere.

Undersøgelsen giver et indblik i medarbejdernes trivsel, engagement, og tilfredshed, og bruges som et vigtigt ledelsesværktøj til at skabe bedre vilkår for vores medarbejdere.

Trivsel måles forskelligt til søs, hvor det defineres som arbejdsglæde, og på land, hvor det defineres som engagement. Målingernes udgangspunkt er forskellig fra hinanden, og kan derfor ikke sammenlignes. I 2024 skiftede virksomheden udbyder af trivselsmålinger, og der kan derfor ikke sammenlignes med tidligere år.

Vi anser vores resultater som tilfredsstillende, men ser et forbedringspotentiale. Dette gælder særligt vores medarbejdere til søs. Vores resultater benchmarkes med industristandarden, hvor selskabet er på niveau.

### Svarrate til søs:



### Svarrate i land:



**72/100**

Arbejdsglæde til søs i 2024

**82/100**

Engagement i land i 2024

## Plads til klager og bekymringer

Selskabet arbejder på at skabe rammer, hvor medarbejdere kan udtrykke bekymringer uden frygt for repressalier eller andre konsekvenser. For det maritime personale har selskabet etableret flere klagemekanismer, der gør det muligt at rapportere klager og bekymringer både mundtligt og skriftligt og med mulighed for anonym klagehåndtering. Her er der mulighed for mundtlige klager til nærmeste leder, samt en skriftlig og mundtlig klagekanal til skibsfører, som skal sikre korrekt klageregistrering og videre behandling. Hvis medarbejderen ikke føler sig tryk ved at indgive klagen ombord, kan bemandingschefen kontaktes direkte for vejledning.

Vores medarbejdere i land har mulighed for at indgive klager og bekymringer til selskabets HR-afdeling. Ligeledes er der mulighed for at udtrykke bekymring til nærmeste leder, til vores jævnlige trivselsamtaler. Vi anerkender behovet for yderligere tiltag til håndtering af klager fra vores medarbejdere på land. Derfor vil vi fremadrettet arbejde på at implementere nye mekanismer, der styrker denne proces og sikrer et højt niveau af trykthed og anonymitet for medarbejderne.

## Fleksibel arbejdsplads

Vores ambition om en sund og sikker arbejdsplads, afspejles også i vores retningslinjer for fleksible arbejdstider. Her vægtes medarbejdernes trivsel og work-life balance. Vores initiativ er med til at skabe balance mellem arbejde og privatliv – en løsning, der benyttes flittigt og understøtter både trivsel og effektivitet.

### Work-life balance for skibsbesætning

Vores skibsbesætning er ofte væk hjemmefra i længere perioder. For at imødekomme dette tilbyder selskabet en tilpasset ordning med kortere rotationer, der understøtter en god balance mellem arbejdsliv og privatliv. Samtidig inddrages besætningsmedlemmer i planlægningen, så der kan tages hensyn til vigtige mærkedage, hvor det er muligt. Denne fleksibilitet bidrager til en bedre work-life balance og værdsættes højt af vores maritime medarbejdere.

### Vi tager hånd om den enkelte medarbejder

Den 1. juli 2024 offentliggjorde vi en opdateret personalehåndbog, som nu gælder for hele organisationen. Den er tilgængelig via interne kanaler, og ændringerne er blevet kommunikeret bredt gennem kampagner, mails og opslag fra direktionen.

Vi har samtidig opdateret vores sygefraværspolitik med klare retningslinjer, der fokuserer på dialog og støtte til medarbejderne. Denne opdatering er en del af en bredere indsats for at fremme medarbejdernes velvære og skabe et sundt arbejdsmiljø. Som en central del af denne indsats er der introduceret et nyt trivselsprogram, hvor trivselsamtaler fungerer som et nøgleelement.

Trivselsamtalerne anvendes som udgangspunkt for ledere i håndteringen af sygefravær og sikrer en konstruktiv dialog, der styrker både medarbejdernes sundhed og arbejdsmiljø. Disse tiltag bidrager desuden til at styrke medarbejderplejen og fremmer en moderne tilgang til work-life balance.

### Personalepolitik

Vores personalepolitik fastlægger værdier og retningslinjer for håndtering af medarbejderforhold, arbejdsmiljø og medarbejderudvikling.

Formålet med politikken er at fremme trivsel på arbejdspladsen samt at sikre, at alle ansatte har indflydelse og de bedst mulige rammer for at levere fagligt kompetente og effektive løsninger på rederiets opgaver.

I 2023 satte vi som målsætning at implementere en opdateret personalepolitik i 2024. Denne blev implementeret i 2024.

### Overarbejde

I 2023 satte vi en målsætning om at reducere overarbejde med 10% i 2024. Denne målsætning blev ikke opnået, men vi vil fortsat have fokus på dette i 2025.

## Sundhed og Sikkerhed

### ” Business First – Safety Always

I Royal Arctic Line værner vi om vores medarbejdere, og vi arbejder løbende på at styrke og fremme vores arbejdsmiljø og sikkerhed. Vores medarbejdere er vores største aktiv, og vi anser sundhed og sikkerhed som en basal menneskeret og som en kerneværdi.

### Tryghed på tværs af arbejdsområder

En tryk og sikker arbejdsplads er vigtigt uanset arbejdsfunktion og område. Vi opererer under forskellige risikobilleder afhængigt af, om medarbejderne arbejder til lands eller til søs. Det kræver tilpassede sikkerheds- og sundhedsprocedurer.

Vi har et særligt fokus på vores medarbejdere til søs og på havnene, hvor skærpede sikkerheds- og sundhedsstandarder er nødvendige. Vores medarbejdere i disse funktionsområder arbejder under barske vejrforhold og med tungt gods og maskiner, som kræver særlig opmærksomhed på sikkerhed.

På skibene følger vi Søfartsstyrelsens regler, mens arbejdsforholdene på havnene er reguleret af Arbejdstilsynet. Disse regelsæt sikrer, at sikkerhedsprocedurerne er tilpasset de unikke risici, der er forbundet med hver arbejdsfunktion.

#### SEA HEALTH & WELFARE

Vores skibe benytter sig af SEA HEALTH & WELFARE's velfærdsprogram, som inkluderer fysisk og psykisk støtte, motionstilbud, filmordning og krisehjælp. Programmet @SEA-@SHORE giver digitale værktøjer og services, herunder kemikaliehåndtering og risikovurdering.

## Forebyggelse af ulykker og sikkerhedskultur

Forebyggelse er centralt i vores arbejde med sundhed og sikkerhed. Vores sikkerhedsudvalg sikrer regelmæssige inspektioner og sikkerhedsrunderinger, mens skibsdriftsledelsesmøder og sikkerhedsudvalgsmøder sikrer løbende opfølgning. Vi arbejder på at skabe en sikkerhedskultur, hvor medarbejdere kan rapportere hændelser uden frygt for repressalier.

11 rapporterede hændelser, sammenlignet med 2023. Med dette opfyldte vi ikke vores målsætning for 2024, der var at reducere antallet af Lost-time Accidents (LTA) til under 7.

Vi ser med stor alvor på alle ulykker uanset omfanget eller udviklingen. Vi arbejder på at forbedre vores arbejdsmiljø og styrke sikkerhedskulturen på tværs af organisationen. Vores ambition er at skabe et arbejdsmiljø, hvor sikkerhed og trivsel altid prioriteres højt. Med dette fokus har vi som mål at reducere antallet af LTA'er i de kommende år.

### Lost-time Accidents

I 2024 har vi oplevet en stigning i antallet af arbejdsulykker, der resulterede i fravær i mere end én arbejdsdag, med en stigning til



### Lost-time injury frequency rate



Vi har ændret metoden til beregning af vores Lost-Time Accidents Frequency (LTAF) for at tilpasse os industristandarden. Fremover beregnes vores LTA som en frekvens baseret på det samlede antal arbejdstimer. Tidligere blev LTA opgjort som antallet af dage siden sidste indberetning. Vi bevæger os samtidig væk fra at opgøre LTA for hvert skib i selskabets flåde, og fokuserer i stedet på en samlet rapportering. Denne ændring sikrer, at vores data er mere sammenlignelige med branchens praksis og giver et mere præcist billede af vores sikkerhedsperformance. Vores LTAF er antallet af lost-time accidents per 200.000 eksponeringstimer.

## Nearmisses på Skibe og Havne

Selskabet planlagde en kampagne for tryk nearmiss-rapportering på havnene, som skulle finde sted i 2024. Dette er igangsat, men forventes at fortsætte ind i 2025.

Vi ønsker at fremme nearmiss-rapportering og havde i 2024 et mål om at øge antallet af nearmiss-rapporteringer med over 40 indrapporteringer fra de 13 største grønlandske havne og over 100 indrapporteringer fra vores skibe, herunder minimum én rapportering om måneden per skib. I 2024 blev der rapporteret 96 nearmisses på skibene og 29 på havnene. Vi vurderer antallet af nearmiss-rapporteringer på skibene som tilfredsstillende, men vil fortsat arbejde for at øge rapporteringer på havnene.

Selskabet har arbejdsmiljøorganisationer i 13 grønlandske havne, der fokuserer på forebyggelse af ulykker i overensstemmelse med arbejdsmiljøloven og bekendtgørelsen for arbejdsmiljøtilsynet. Sikkerhedsudvalget mødes mindst fire gange årligt for at drøfte forebyggelse af nearmisses.

## Sundhedsfremmende tiltag

På rederiets skibe arbejder vi med sundhedsfremmende tiltag. Dette involverer blandt andet sundhedskampagner, der opfordrer til sunde vaner og fysisk aktivitet. Vores skibe opfordres til at bruge lokale- og nationale råvarer i madlavningen med fokus på sund og nærende kost.



## Kompetenceudvikling og uddannelse

### ” Et vigtigt strategisk område

Uddannelse er en strategisk prioritet for os. Det er afgørende for at sikre virksomhedens fremtidige udvikling og styrke vores medarbejderes kompetencer.

Vi har en stærk tradition for at fremme uddannelsesmuligheder i Grønland. En uddannelse hos os kvalificerer ikke kun til en karriere i rederiet, men giver også et solidt fundament for at forfølge karrieremuligheder i andre dele af erhvervslivet.

Vores omfattende elev- og efteruddannelsesprogrammer er en central del af vores personalestrategi med særligt fokus på at styrke uddannelsesmulighederne for ufaglærte unge og voksne.

Vi tager aktivt ansvar for at udvikle Grønlands fremtidige arbejdsstyrke ved at intensivere vores indsats og ambitioner inden for uddannelse på alle niveauer – fra folkeskole til voksenuddannelse.

Vores ambition er ikke kun at uddanne medarbejdere til Royal Arctic Line, men at bidrage til at øge uddannelsesniveaet i Grønland og understøtte en mere bæredygtig fremtid.

Vi bidrager aktivt til uddannelsesmuligheder i Grønland og skaber et miljø for ny læring blandt unge mennesker. Dette sker blandt andet ved deltagelse i uddannelsesmesser i Grønland, hvor vores lokale repræsentanter fra havneterminalerne formidler de uddannelses- og karrieremuligheder, vi tilbyder både til lands og til søs.

## Elever

Vi tilbyder elevpladser som en del af vores strategiske fokusområde på uddannelse. Eleverne er en del af fremtidens arbejdskraft i Grønland, og i Royal Arctic Line har det længe været høj prioritet at tilbyde elevpladser i størst muligt omfang.

Målsætning for elever i 2025

**89 elever**

I 2024 tilbød vi 64 elever en plads i selskabet. Trods en stor fremgang fra 51 elever i 2023, opnåede vi ikke vores målsætning på 89 elevpladser. Vi er glade for at kunne åbne dørene for stadig flere elever og bidrage til deres faglige udvikling.

## Lige muligheder for uddannelse

En stor del af selskabets medarbejdere arbejder til dagligt til søs. Her kan forudsætningerne for deltagelse i uddannelse være forringet, og vores skibsbesætning vil have perioder i deres arbejdsliv, hvor de ikke har mulighed for at deltage i undervisning online.

For skabe lige muligheder for alle selskabets ansatte, har vi forbedret vores internetforbindelse på skibene, og implementeret tilbud om e-læring til besætningerne. Samtidig giver den forbedrede internetforbindelse bedre muligheder for kontakt med venner og familie. Det øger medarbejdernes trivsel.

## LEDELSE

I Royal Arctic Line arbejder vi målrettet for at sikre en ansvarlig og transparent styring af vores forretning. Vi bestræber os altid på at lede vores aktiviteter med et fokus på miljø, sociale forhold, finansielle resultater og på Grønland. Det er vores definition af samfundsansvarlig ledelse. Vores ledelses-praksis dækker blandt andet en whistleblower-ordning, dataetik, cybersikkerhed og compliance. Det er områder, som er afgørende for at beskytte vores medarbejdere, kunder og forretningspartnere. Vi har etableret politikker og procedurer, der sikrer, at vi kan identificere, forebygge og håndtere risici.

Gennemsigtighed er en central del af vores tilgang, da det giver indsigt i vores beslutningsprocesser og værdier. Ved at fastholde et højt niveau af integritet og ansvarlighed styrker vi tilliden til vores forretning og bidrager aktivt til en robust og etisk virksomhedskultur.



## Etisk forretningspraksis

Som en del af vores indsats for god forretningsskik fortsætter vi med at fremme initiativer indenfor dette område. Dette omfatter vores Compliance Due Diligence Program, som indeholder Whistleblowerordningen, GDPR-politikker, dataetik, cybersikkerhed og træning af vores medarbejdere i antikorrupsion.

### Whistleblowerordning

Vores Whistleblowerordning er tilgængelig på vores hjemmeside og via links på vores interne platforme. Her kan vores medarbejdere, eksterne arbejdstagere, samt leverandører, kunder og øvrige interessenter, indberette bekymringer vedrørende ulovlig og særligt grænseoverskridende adfærd, der generelt er i strid med vores etik.

Vores Whistleblowerordning blev etableret i 2021 i forbindelse med indførelsen af lov om beskyttelse af whistleblowere i Danmark i 2021 efter indstilling af direktionen og godkendelse af bestyrelsen, og er indrettet så den understøtter FN's konvention mod korrupsion.

Indberetninger modtages af et lokalt advokatfirma og screenes uafhængigt af selskabet. Dette skal være med til at sikre anonymitet og sikkerhed. For at sikre, at processen omkring vores whistleblowerordning fungerer optimalt, har vi nedsat en kontaktgruppe i direktionen. I tilfælde af, at indberetningen omhandler medlemmer af direktionen, er der en kontaktgruppe i bestyrelsen.

I 2024 havde vi et mål om at udbrede kendskabet til whistleblowerpolitikken blandt medarbejdere og eksterne samarbejdspartnere. I løbet af 2024 har vi udbredt kendskabet af whistleblowerpolitikken blandt vores medarbejdere ved kommunikationskampagner om ordningen og politikken på vores interne kommunikationskanaler. Derudover har vi publiceret whistleblowerpolitikken og ordningen på vores hjemmeside, så vores eksterne samarbejdspartnere har mulighed for at læse om og benytte sig af ordningen.

Selskabet overholder relevant lovgivning i forbindelse med behandling af personoplysninger, der indhentes ved en rapportering, og den efterfølgende undersøgelse under whistleblowerordningen, som blandt andet skal være med til at sikre anonymitet ved benyttelse af ordningen.

Vi tolererer ikke nogen form for gengældelse, herunder reprimander, repressalier eller lignende, mod medarbejdere, der benytter sig af ordningen. For flere detaljer på, hvordan vi beskytter vores whistleblowers, henviser til vores whistleblowerpolitik.

I 2024 har der været tre whistleblower-indberetninger, hvoraf ingen er blevet sendt videre til behandling.

### GDPR

Vores GDPR-politikker er formuleret i overensstemmelse med EU's persondataforordning, samt Grønlands og Danmarks lovgivning på området. Vi afholder GDPR-træning for relevante medarbejdere i virksomheden hvert år, hvor kendskabet til GDPR fastholdes og øges. Relevante medarbejdere er udvalgt ud fra en risikoanalyse på de forskellige jobfunktioner, der er i virksomheden.

Selskabet havde i 2024 en målsætning om at igangsætte et program for at sikre, at selskabet lever op til kravene indenfor GDPR. I 2024 er der blevet afholdt to heldags kurser, hvor nøglemedarbejdere er blevet undervist af en advokat med speciale i GDPR. Der var i alt 30 medarbejdere igennem disse kurser.

## Forebyggelse og afsløring af korrupsion og bestikkelse

Royal Arctic Line accepterer ingen form for korrupsion eller bestikkelse. Selskabet har derfor udarbejdet en [antikorrupsionspolitik](#), der skal være med til at sikre, at vi overholder internationale konventioner mod korrupsion. Vores tilgang er baseret på en klar nultolerance overfor enhver form for korrupsion, bestikkelse, svig og nepotisme.

Antikorrupsionspolitikken er tilgængelig for alle medarbejdere samt interessenter via vores hjemmeside. Politikken kommunikerer ud til vores medarbejdere igennem vores dokumentstyringsystem og vores interne kanaler. Særligt udvalgte funktioner gennemgår hvert år træning i antikorrupsion. Det er med til at øge bevidstheden om ansvarlig forretningspraksis.

Vi opfordrer vores medarbejdere til straks at kontakte deres nærmeste leder, HR-afdelingen eller direktionen alternativt gennem vores whistleblowerordning ved ønske om anonymitet, hvis de har mistanke om ulovlige handlinger.

### Uddannelsesprogrammer

” Grundlæggende træning til bekæmpelse af korrupsion og bestikkelse tilbydes til særligt udvalgte medarbejdere. Indholdet omfatter eksempler på korrupsion, hvordan man opdager mistænkelig adfærd, og hvordan man reagerer i overensstemmelse med vores politikker.

### Indsatser for 2025:

- Samarbejde på tværs af organisationer i vores værdikæde om risikomitigerende effekter på korrupsion.
- Antikorrupsionstræning til relevante funktionærer, direktionen og ledelsesteamet.



## Cybersikkerhed

Som kritisk infrastruktur i Grønland er selskabet afhængige af en stærk IT-sikkerhed for at sikre selskabets forsyningsansvar. Vi ved, at risikoen for cyberkriminalitet fortsat er meget høj, og det kræver skarpt fokus på sikkerhedsforanstaltningerne. Derfor har selskabet i 2024 blandt andet øget samarbejdet med Center for Cybersikkerhed (CFCS), som har bistået organisationen i at sikre sig imod cyberkriminalitet.

Det var et ønske at undersøge muligheden for at tilføje grønlandsk som sprogvælg for at fremme medarbejdernes deltagelse og forståelse af IT-træningsmaterialet. Dette har desværre ikke været muligt at efterkomme, da de tilgængelige træningsprogrammer ikke levede op til selskabets krav til funktionalitet.

I 2023 havde selskabet en ambition om at vurdere medarbejdernes sikkerhedsniveau ved hjælp af en 'risk-score' i løbet af 2024. Efter gennemgang af vores awareness-værktøj har vi justeret denne tilgang. Vi vurderer, at det giver mere værdi at fokusere på at måle og dokumentere en løbende forbedring af vores medarbejderes awareness-niveau, fremfor at sammenligne med en industristandard.

Øget opmærksomhed på cybersikkerhed blandt vores medarbejdere har været et fokusområde i 2024 og vil fortsat være det for 2025. I 2024 har vi implementeret et nyt awareness-værktøj der giver os mulighed for individuelle mål og styrke medarbejdernes kompetenceniveauer inden for IT-sikkerhed.

I 2025 påtænker vi at udskifte den nuværende cybersikkerhedsløsning til en mere avanceret og automatiseret løsning, som skal styrke vores cybersikkerhed yderligere mod komplekse trusler i realtid og med minimal manuel intervention.

### Indsatser for 2025:

- Styrkelse og test af IT-beredskabsplaner i tæt samarbejde med organisationens interessenter.
- Identificering og implementering af løsninger for at sikre kontinuerlig og stabil netværksforbindelse.
- Forbedring af serverinfrastruktur gennem avanceret segmentering for øget sikkerhed og isolering.
- Implementering af nye cybersikkerhedsløsninger for at øge effektiviteten og modstandsdygtigheden over for fremtidige cybertrusler.
- Sikring af compliance med gældende cybersikkerhedsstandarder og tekniske krav.

## Dataetik

Selskabet har udarbejdet en ny [politik for dataetik](#) jævnfør årsregnskabslovens § 99d. Formålet med politikken er at understrege vigtigheden af, at data håndteres etisk ansvarligt og i overensstemmelse med gældende lovgivning.

Vores politik for dataetik blev godkendt i fjerde kvartal af 2024 og implementeres i første kvartal af 2025. Politikken indhold vil blive kommunikeret til medarbejderne gennem interne kanaler for at sikre, at alle er bekendt med selskabets principper for etisk dataanvendelse. Derudover vil vi vurdere behovet for træning i dataetik blandt medarbejderne for at styrke forståelsen af korrekt datahåndtering og sikre overholdelse af relevante regler og retningslinjer.

## Leverandør Code of Conduct

Som en del af vores forpligtelse til etisk forretningsførelse har vi indført en [Leverandør Code of Conduct](#). Denne politik tydeliggør vores forventninger til leverandørernes adfærd, herunder vores nultolerance over for enhver form for uetisk praksis, såsom bestikkelse, korruption og overtrædelser af menneskerettigheder.

Foruden at overholde lokale og nationale love i de lande, hvor vi opererer, kræver vi, at vores leverandører respekterer og handler i overensstemmelse med internationale principper. Dette inkluderer FN's Menneskerettighedserklæring, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og ILO's konventioner om grundlæggende arbejdstagerrettigheder, som definerer grundlæggende standarder for arbejdstageres vilkår, sikkerhed og rettigheder.

Leverandørernes evne til at overholde vores etiske og juridiske standarder er afgørende for, at vi kan opretholde et tillidsfuldt og langsigtet partnerskab. Vores forventning er, at leverandørerne arbejder på at forbedre deres praksis i overensstemmelse med de krav, der er opstillet i vores Code of Conduct, for at sikre en bæredygtig og ansvarlig værdikæde.

Vi havde i 2024 en målsætning om at udarbejde retningslinjer og procesvejledninger, der skulle hjælpe os med at sikre leverandørstyring som en fast rutine. Vi vil i 2025 fortsat arbejde for dette, med udarbejdelsen af en ny indkøbspolitik.

Selskabet havde i 2024 som mål, at 70% af de relevante leverandører skulle have underskrevet vores Leverandør Code of Conduct inden 2025. Vi erkender at denne målsætning ikke er opnået.

## Betalingspraksis

Selskabet bestræber altid at betale fakturaer til tiden forudsat at de er korrekt fremsendt og opfylder de aftalte betingelser. Leverandører behandles ensartet og retfærdigt uanset deres størrelse eller kapacitet, da værdien af alle samarbejdspartnere anerkendes. Samtidig overholder selskabet de betalingsvilkår, der fremgår af fakturaerne. Der er i 2024 ingen igangværende retssager relateret til forsinkede betalinger. Dette afspejler selskabets løbende indsats for at sikre, at alle forpligtelser bliver overholdt i henhold til aftalte vilkår.



### POLITIKOVERSIGT

[Antikorruptionspolitik](#)

[Dataetikpolitik](#)

[Klima- og miljøpolitik](#)

[Leverandør Code of Conduct](#)

[Ligestillingspolitik](#)

[Menneskerettighedspolitik](#)

[Samfundsansvarspolitik](#)

[Sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik](#)

[Whistleblowerpolitik](#)

## 5 års-tabel

Miljø	Enhed	2024	2023	2022	2021	2020
<b>Energiforbrug- og miks</b>						
Samlet energiforbrug (MWh) (beregnet som summen af linje 6 og 11)	MWh	303.675	N/A	N/A	N/A	N/A
Energiintensitet pr. nettoindtægt (MWh/monetær enhed)	MWh/monetær enhed	0,2693	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Bruttodrivhusgas-emissioner</b>						
Bruttodrivhusgasemissioner scope 1 (tCO <sub>2</sub> eq)	tCO <sub>2</sub> eq	83.625	92.182	N/A	N/A	N/A
Lokalitetsbaserede bruttodrivhusgasemissioner scope 2 (tCO <sub>2</sub> eq)	tCO <sub>2</sub> eq	708	946	1.240	N/A	N/A
Markedsbaserede bruttodrivhusgasemissioner scope 2 (tCO <sub>2</sub> eq)	tCO <sub>2</sub> eq	708	946	1.240	N/A	N/A
Samlede indirekte bruttodrivhusgasemissioner (scope 3) (tCO <sub>2</sub> eq)	tCO <sub>2</sub> eq	62.421	N/A	N/A	N/A	N/A
Samlede drivhusgasemissioner (lokalitetsbaserede) (tCO <sub>2</sub> eq)	tCO <sub>2</sub> eq	146.755	N/A	N/A	N/A	N/A
Samlede drivhusgasemissioner (markedsbaserede) (tCO <sub>2</sub> eq)	tCO <sub>2</sub> eq	146.755	N/A	N/A	N/A	N/A
Samlede drivhusgasemissioner (lokalitetsbaserede) pr. nettoindtægt (tCO <sub>2</sub> eq/monetær enhed)	tCO <sub>2</sub> eq/monetær enhed	0,1301	N/A	N/A	N/A	N/A
Samlede drivhusgasemissioner (markedsbaserede) pr. nettoindtægt (tCO <sub>2</sub> eq/monetær enhed)	tCO <sub>2</sub> eq/monetær enhed	0,1301	N/A	N/A	N/A	N/A

Sociale forhold	Enhed	2024	2023	2022	2021	2020
<b>Arbejdsstyrken</b>						
Fuldtidsækvivalenter <sup>(1)</sup>	Antal	735	742	787	900	794
Elever <sup>(2)</sup>	Antal	64	51	42	55	57
<b>Diversitet og ledelsesforhold</b>						
Kønsdiversitet i bestyrelsen (øverste ledelsesorgan)	%	44	44	44	33	33
Kønsdiversitet i direktionen (Første ledelsesniveau)	%	33	50	43	33	33
Kønsdiversitet i det øvrige ledelsesniveau	%	20	N/A	N/A	50	33
Kønsdiversitet for funktionærer <sup>(3)</sup>	%	32	22	33	N/A	N/A
Fremmødeprocent til bestyrelsesmøder	%	100	98	95	N/A	N/A
Lønforskel mellem køn (funktionærer) <sup>(4)</sup>	Forholdstal	1,03	1	1	N/A	N/A
<b>Trivsel og arbejdsglæde</b>						
Svarrate til søs <sup>(5)</sup>	%	61	51	48	63	51
Arbejdsglæde til søs <sup>(5)</sup>	Point	72	N/A	65	72	66
Svarrate i land <sup>(5)</sup>	%	84	63	84	83	81
Engagement i land <sup>(5)</sup>	Point	82	N/A	79	77	77
<b>Sundhed og Sikkerhed</b>						
Nearmisses på skibe	Antal	96	93	98	110	80
Nearmisses på havne	Antal	29	26	7	10	5
Lost-time Accidents Frequency på skibe	Frekvens	1,87	1,18	N/A	N/A	N/A

Ledelse	Enhed	2024	2023	2022	2021	2020
<b>Etisk forretningspraksis</b>						
Whistleblowersager	Antal	0	1	0	0	N/A

### Noter til modellen:

1. Fuldtidsækvivalenter beregnes i 2024 som et løbende gennemsnit for året, og inkluderer funktionærer, timeansatte og elever. Tallet har tidligere været beregnet for ultimo året.
2. Elever beregnes i 2024 som et løbende gennemsnit for året. Tallet har tidligere været beregnet for ultimo året.
3. Kønsdiversitet regnes som et løbende gennemsnit for året. Tallet har tidligere været beregnet for ultimo året.
4. Timelønnede og maritimt personale indgår ikke i beregningen, da disse medarbejdere er ansat på overenskomst.
5. I lige år afholdes der større engagementsmålinger, mens ulige år er mindre pulsmålinger. Selskabet har samtidig udskiftet udbyder af målingerne, hvorfor det kan være svært at sammenligne med tidligere år. Der skal tages højde for nuanceforskelle i målingernes struktur imellem medarbejdere til søs og medarbejdere til lands.

## Anvendt regnskabspraksis for ikke-finansielt data

Miljø	Formler
<p><b>Bruttodrivhusgasemissioner scope 1</b> Scope 1 defineres som de direkte emissioner, som Royal Arctic Line enten ejer eller har kontrol over. For Scope 1 anvendes direkte emissioner, da disse data er tilgængelige.</p> <p><b>Bruttodrivhusgasemissioner scope 2</b> Scope 2 defineres som indirekte emissioner fra Royal Arctic Line. For Scope 2 anvendes direkte emissionsdata, da disse oplysninger er tilgængelige.</p> <p><b>Bruttodrivhusgasemissioner scope 3</b> Scope 3 defineres som indirekte emissioner fra tredjepartsaktiviteter. Da direkte emissionsdata for Scope 3 ikke er tilgængelige, anvendes en alternativ metode til at beregne emissioner i CO<sub>2</sub>-ækvivalenter. Denne metode benytter prisbaserede omregningsfaktorer, som tager udgangspunkt i den økonomiske værdi af en given kilde eller aktivitet. Prisbaserede omregningsfaktorer angiver mængden af drivhusgasser udledt pr. enhed værdi og er særligt anvendelige, når aktivitetsdata enten ikke er tilgængelige, upålidelige eller når kilder og aktiviteter er meget forskelligartede og vanskelige at sammenligne. Disse faktorer kan hentes fra forskellige kilder, såsom GHG Protocol, nationale eller regionale myndigheder, brancheorganisationer eller livscyklusvurderinger. Det er vigtigt, at de anvendte prisbaserede omregningsfaktorer er opdaterede og afspejler de aktuelle markedspriser og emissionsintensiteter.</p>	<p><b>Energiintensitet pr. Nettoindtægt</b> Samlet energiforbrug fra aktiviteter i sektorer med stor klimapåvirkning (MWh) / Nettoindtægter fra aktiviteter med stor klimapåvirkning (monetær enhed) = Energiintensitet pr. Nettoindtægt</p> <p><b>Samlede drivhusgasemissioner lokalitetsbaseret (t CO<sub>2</sub>-ækv.)</b> Bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 1 + Bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 2 lokalitetsbaserede + Samlede bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 3 = Samlede drivhusgasemissioner lokalitetsbaseret (t CO<sub>2</sub>-ækv.)</p> <p><b>Samlede drivhusgasemissioner markedsbaseret (t CO<sub>2</sub>-ækv.)</b> Bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 1 + Bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 2 markedsbaseret + Samlede bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 3 = Samlede drivhusgasemissioner markedsbaseret (t CO<sub>2</sub>-ækv.)</p> <p><b>Drivhusgasintensitet pr. Nettoindtægt (lokalitetsbaserede)</b> Samlede drivhusgasemissioner (lokalitetsbaserede) pr. nettoindtægt / Monetær enhed = Drivhusgasintensitet pr. Nettoindtægt (lokalitetsbaserede)</p> <p><b>Drivhusgasintensitet pr. Nettoindtægt (markedsbaserede)</b> Samlede drivhusgasemissioner (markedsbaserede) pr. nettoindtægt / Monetær enhed = Drivhusgasintensitet pr. nettoindtægt (markedsbaserede)</p>

## Sociale forhold

### Fuldtidsækvivalenter (FTE)

FTE'er opgøres for at kunne måle den fuldtidsarbejdsstyrke, der kræves for at drive virksomheden. Beregningen inkluderer det gennemsnitlige antal fuldtidsansatte, omregnede hyreansatte og timeansatte samt midlertidigt ansatte og vikarer. Dette sikrer en samlet og præcis opgørelse af arbejdsstyrken i virksomheden.

### Elever

Elever opgøres som antal personer og omregnes ikke til FTE, selv når de er på skoleophold. Eleverne forbliver tilknyttet Royal Arctic Line og modtager elevløn under hele deres uddannelsesforløb.

### Kønsdiversitet

Kønsdiversitet angiver andelen af kvinder i forhold til det samlede antal medarbejdere. Denne måling dækker over FTE kvinder og kvinder ansat i vikarstillinger. Der har i 2024 været udskiftning i selskabets bestyrelse. Direktionen omfatter personer ét ledelseslag under bestyrelsen. Det øvrige ledelseniveau omfatter personer to ledelseslag under bestyrelsen. Vores kønsdiversitet er udregnet som et gennemsnit for året.

### Lønforstel mellem køn

Lønforholdet mellem køn beregnes ved at dividere medianlønnen for mænd med medianlønnen for kvinder. Beregningen inkluderer kun den kontraktmæssige grundløn og udelader pension samt andre ydelser. Denne metode giver et klart billede af forskellen i grundløn mellem mænd og kvinder i organisationen.

### Medarbejderomsætningshastighed funktionæransatte

Medarbejderomsætningshastigheden beregnes ved at dividere det samlede antal medarbejdere, der forlader virksomheden i en given periode, med det samlede antal medarbejdere i samme periode. Beregningen baseres på antal funktionæransatte. Medarbejderomsætningshastigheder medregner frivillige ansættelsesophør og ufrivillige ansættelsesophør. Fratrædelsen registreres i beregningen fra den måned, hvor medarbejderen ikke længere modtager løn. I tilfælde hvor en medarbejder fortsat har ret til lønudbetaling i en periode efter fratrædelsen, medtages vedkommende først i omsætningsberegningen, når denne periode er afsluttet.

### Medarbejderomsætningshastighed maritime ansatte

Medarbejderomsætningshastigheden beregnes ved at dividere det samlede antal medarbejdere, der forlader virksomheden i en given periode, med det samlede antal medarbejdere i samme periode. Beregningen baseres på antal funktionæransatte. Medarbejderomsætningshastigheder medregner frivillige ansættelsesophør og ufrivillige ansættelsesophør. Fratrædelsen registreres i beregningen fra den måned, hvor medarbejderen ikke længere modtager løn. I tilfælde hvor en medarbejder fortsat har ret til lønudbetaling i en periode efter fratrædelsen, medtages vedkommende først i omsætningsberegningen, når denne periode er afsluttet. Vi opdeler vores beregning for medarbejdere til lands – og til søs, da der er store forskelle i tallene.

### Aldersfordeling

Vores aldersfordeling for selskabets medarbejdere er tilføjet i 2024 som en del af vores mangfoldighedsparametre i henhold til ESRS E1 oplysningskrav S1-9. Aldersfordelingen er angivet for medarbejdere under 30 år, 30-50 år, og medarbejdere over 50 år. Aldersfordelingen er angivet som et gennemsnit for året.

## Formler

### Bestyrelsens fremmøde

$$\frac{(\sum(\text{antal bestyrelsesmøder, hvor man har været til stede}) \text{ pr. bestyrelsesmedlem})}{(\text{Antal bestyrelsesmøder} \times \text{antal bestyrelsesmedlemmer})} \times 100 = \text{Fremmøde}$$

### Fuldtidsækvivalenter (FTE)

$$\text{Antal fuldtidsansatte} + \text{Antal vikarer} = \text{Fuldtidsækvivalenter}$$

### Vikarer i procent

$$\frac{\text{Antal vikarer}}{\text{Antal fuldtidsansatte}} \times 100 = \text{Vikarer i procent}$$

### Kønsdiversitet

$$\frac{\text{Antal FTE kvinder} + \text{Antal kvinder i vikarstillinger}}{\text{FTE}} \times 100 = \text{Kønsdiversitet}$$

### Kønsdiversitet management

$$\frac{\text{Antal kvinder i management}}{\text{Alle FTE i management}} \times 100 = \text{Kønsdiversitet i management}$$

### Kønsdiversitet i direktionen

$$\frac{\text{Antal kvinder i direktionen}}{\text{Alle FTE i direktionen}} \times 100 = \text{Kønsdiversitet i direktionen}$$

### Kønsdiversitet i bestyrelsen

$$\frac{\text{Antal kvinder i bestyrelsen}}{\text{Alle FTE i bestyrelsen}} \times 100 = \text{Kønsdiversitet i bestyrelsen}$$

### Lønforstel imellem køn

$$\frac{\text{Medianløn FTE mænd}}{\text{Medianløn FTE kvinder}} = \text{Lønforstel mellem køn}$$

### Lønforstel CEO

$$\frac{\text{CEO løn}}{\text{Medianløn FTE}} = \text{Lønforstel CEO}$$

### MOT funktionærer

$$\frac{(\text{Frivillige ansættelsesophør funktionærer} + \text{Ufrivillige ansættelsesophør funktionærer})}{(\text{Fuldtidsansatte funktionærer})} = \text{MOT}$$

### MOT til søs

$$\frac{(\text{Frivillige ansættelsesophør søs} + \text{Ufrivillige ansættelsesophør søs})}{(\text{Fuldtidsansatte søs})} = \text{MOT}$$

### Sygefravær

$$\frac{\text{Antal sygefraværsdage for fuldtidsansatte i 2024}}{\text{Fuldtidsansatte}} = \text{Sygefravær}$$

### Fremmødeprocent i bestyrelsen

$$\frac{(\sum(\text{antal bestyrelsesmøder, hvor man har været til stede}) \text{ pr. bestyrelsesmedlem})}{(\text{Antal bestyrelsesmøder} \times \text{antal bestyrelsesmedlemmer})} \times 100 = \text{Fremmøde}$$

### Lost Time Accidents Frequency til søs

$$\frac{\text{Antal LTA'er til søs} \times 200,000}{\text{Antal timer arbejdet til søs}} = \text{LTA}$$

## Ordliste

### B

**Black Carbon:** En type partikeludledning fra forbrænding af fossile brændstoffer, som har en opvarmende effekt på klimaet.

### C

**CAPEX (Capital Expenditure):** Investeringer i anlægsaktiver, f.eks. nye skibe, bygninger eller udstyr.

**Carbon Intensity Indicator (CII):** International Maritime Organization (IMO) har pr. 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 udledning.

**Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD):** EU's direktiv, der skærper kravene til virksomhedernes rapportering om bæredygtighed, herunder Environment, Social, Governance (ESG).

### D

**Dataetik:** Principper og retningslinjer for ansvarlig håndtering, brug og beskyttelse af data, herunder persondata og forretningskritiske oplysninger.

**Dobbelt Væsentlighedsvurdering (DVV):** Handler om at vurdere både, hvordan vi påvirker omverdenen, og hvordan omverdenen påvirker os. Denne tilgang hjælper os med at identificere de vigtigste bæredygtighedsrisici og -muligheder, som bør indgå i strategiske beslutninger. Metoden er en central del af CSRD-rapporteringen.

**Due diligence:** Processen for at identificere, forebygge og håndtere bæredygtighedsrisici i forsyningskæden.

### E

**Engagementsmåling:** En undersøgelse, der måler medarbejdernes tilfredshed, motivation og engagement på arbejdspladsen, ofte som grundlag for forbedringer i arbejdsmiljø og ledelse.

**European Sustainability Reporting Standards (ESRS):** EU's standarder for bæredygtighedsrapportering under CSRD.

**Eksporerings timer:** Det samlede antal arbejdstimer, hvor medarbejdere eller besætningsmedlemmer har været udsat for potentielle arbejdsmiljørisici i en given periode.

### F

**Feederskibe:** Mindre skibe, der transporterer gods mellem større havne og mindre terminaler.

**FN's Menneskerettighedserklæring:** Et internationalt dokument, der fastsætter grundlæggende rettigheder og friheder for alle mennesker, herunder lighed, frihed og beskyttelse mod diskrimination.

**Fuel EU Maritime:** Fuel EU Maritime er den seneste EU-forordning rettet mod den maritime sektor, som trådte i kraft den 1. januar 2025. Den er en del af EU's bredere "Fit for 55"-lovgivningspakke, som har til formål at reducere nettodrivhusgasser, emissioner med mindst 55 % i 2030 sammenlignet med 1990-niveauer og opnå klimaneutralitet i 2050. Brændstof EU Maritime er designet til at tilskynde til optagelsen af alternative brændstoffer med lavere kulstofindhold i skibe ved at straffe brugen af de fleste konventionelle fossilbaserede skibsbrændstoffer.

**Fuldtidsækvivalenter:** En standardiseret måleenhed, der angiver, hvor mange fuldtidsansatte en virksomhed har. Fuldtidsækvivalenter bruges til at sammenligne arbejdsstyrkens størrelse på tværs af virksomheder og perioder.

### G

**General Data Protection Regulation (GDPR):** EU's lovgivning om beskyttelse af persondata og privatliv.

### H

**Heavy Fuel:** En generel betegnelse for tungt brændstof, typisk HFO.

**HFO (Heavy Fuel Oil):** En tung bunkerolie, der bruges som brændstof i skibsfarten, men som har et højt svovlindhold.

### I

**ILO's Konventioner om grundlæggende arbejdstagerrettigheder:** Internationale standarder fra Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO), der beskytter arbejdstagerrettigheder, herunder retten til organisering, forbud mod tvangsarbejde og børnearbejde samt ligestilling.

### International Maritime Organization (IMO):

International Maritime Organization (IMO) er FN's specialiserede agentur med ansvar for skibsfarts sikkerhed og forebyggelse af hav- og atmosfærisk forurening fra skibe. IMO's arbejde understøtter FN's SDG'er.

### K

**Klagemekanisme:** En formel procedure, hvor medarbejdere kan rapportere krænkelse eller uretfærdig behandling.

### L

**Leverandør Code of Conduct:** Et sæt etiske retningslinjer, som leverandører forventes at følge, typisk inden for menneskerettigheder, arbejdsvilkår, miljøhensyn og antikorrruption.

**Lost-time Accidents (LTA):** LTA på skibe er en kritisk sikkerhedsmåling, der defineres som en ulykke, der har medført uarbejdsdygtighed i én dag eller mere ud over tilskadekomstdagen.

**Lost-Time Accidents Frequency (LTAF):** LTAF er en frekvens af vores lost-time accidents, målt per 200.000 arbejdstimer.

### M

**Medarbejderomsætnings hastighed:** En indikator for, hvor mange medarbejdere der forlader virksomheden i en given periode.

**Marine Gas Oil (MGO):** En lettere og renere type brændstof til skibe med lavere svovlindhold end HFO.

### N

**Naalakkersuisut:** Grønlands regering.

**Nearmisses:** På havneterminaler, i pakhus og under skibsoperationer defineres Nearmiss-hændelser som situationer, der potentielt kan føre til personskader eller arbejdsulykker. På skibene defineres Nearmisses som uforudsete hændelser, der ikke har medført ulykke, sygdom eller skade, men som kunne have gjort det.

**NOx (Kvælstofoxider):** Udstødningssgasser fra forbrænding, som bidrager til luftforurening og syreregn.

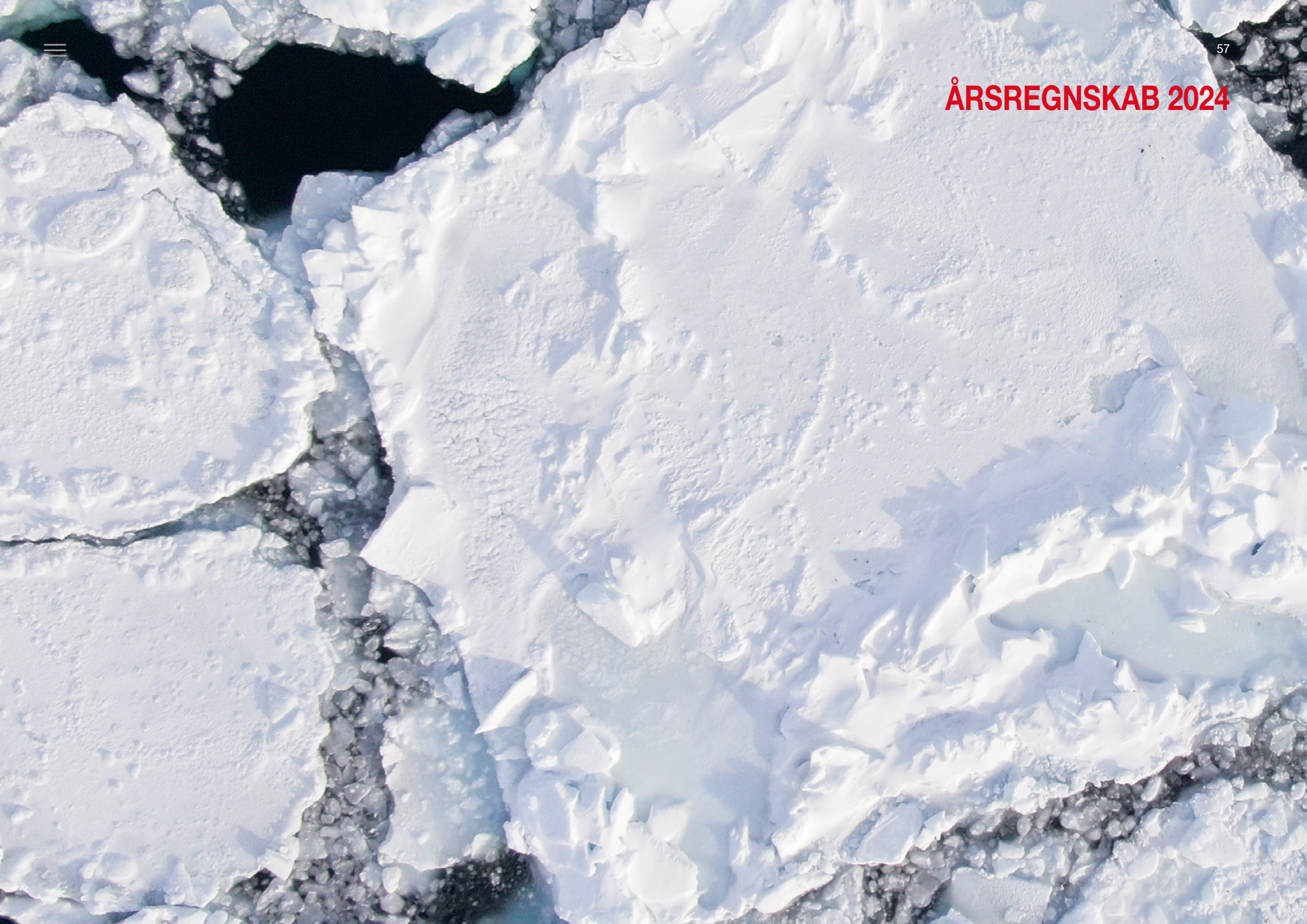
### O

**Open Loop-Scrubber:** En teknologi installeret på skibe for at reducere svovludledninger ved at rense roggassen.

**Operational Expenditure (OPEX):** De løbende driftsomkostninger såsom brændstof, vedligeholdelse og bemanning.

### S

**SOx (Svovloxider):** Forurenende gasser, der dannes ved forbrænding af fossile brændstoffer.



# ÅRSREGNSKAB 2024

# Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2024 for Royal Arctic Line A/S. Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven som gældende i Grønland.

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 12. marts 2025

## Royal Arctic Lines ledelse



Niels Clemensen  
Administrerende direktør



Aviäja Lyberth Lennert  
Vicedirektør



Jørgen Aqø Møller  
Økonomidirektør

## Royal Arctic Lines bestyrelse



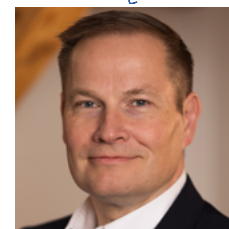
Paviaraq Heilmann  
Formand



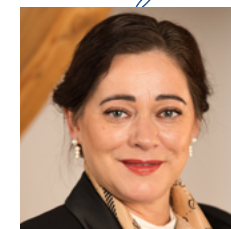
Inooraq Brandt  
Næstformand



Barbara Agersnap



Flemming Drechsøl



Jóhanna á Bergi



Minannguaq Hilda  
Zeeb

## Royal Arctic Lines medarbejdervalgte medlemmer



Eydun Simonsen



Laust Lijdskov  
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 2024 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024 i overensstemmelse med årsregnskabsloven som gældende i Grønland.

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for Royal Arctic Line A/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024, 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 som gældende i Grønland. 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 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.
- Planlægger og udfører vi koncernrevisionen for at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis vedrørende de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsenhederne i koncernen som grundlag for at udforme en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og gennemgå det udførte revisionsarbejde til brug for 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 12. marts 2025

  
**PricewaterhouseCoopers**

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab  
CVR-nr. 33 77 12 31

Thomas Wraae Holm  
Statsautoriseret revisor  
Mne30141

Nuuk, den 12. marts 2025

  
**Grønlands Revision A/S**

Statsautoriserede Revisorer  
CVR-nr. 41 76 26 67

Per Jansen  
Statsautoriseret revisor  
Mne21323

## Resultatopgørelse 2024

DKK 1.000	Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
	2024	2023	2024	2023
1 Nettoomsætning	1.229.263	1.190.095	1.185.497	1.139.033
2 Andre driftsindtægter	18.019	34.831	41.223	57.057
3 Fragtrelaterede omkostninger	(162.850)	(164.037)	(158.605)	(160.294)
<b>Bruttofortjeneste</b>	<b>1.084.432</b>	<b>1.060.889</b>	<b>1.068.115</b>	<b>1.035.796</b>
4 Andre eksterne omkostninger	(575.080)	(559.054)	(556.725)	(539.178)
5 Personaleomkostninger	(380.274)	(371.916)	(374.489)	(368.362)
6 Af- og nedskrivninger af anlægsaktiver	(103.834)	(105.629)	(98.127)	(102.911)
<b>Driftsresultat</b>	<b>25.244</b>	<b>24.290</b>	<b>38.774</b>	<b>25.345</b>
13 Indtægter af kapitalandele i tilknyttede virksomheder	0	0	(9.974)	(197)
13 Indtægter af kapitalinteresser	235	231	235	231
7 Andre finansielle indtægter	17.348	17.046	17.309	16.536
8 Øvrige finansielle omkostninger	(36.775)	(37.410)	(36.972)	(37.376)
<b>Resultat før skat</b>	<b>6.052</b>	<b>4.157</b>	<b>9.372</b>	<b>4.539</b>
9 Skat af årets resultat	1.042	(784)	(2.278)	(1.166)
<b>10 Årets resultat</b>	<b>7.094</b>	<b>3.373</b>	<b>7.094</b>	<b>3.373</b>

## Aktiver pr. 31. december

DKK 1.000	Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
	2024	2023	2024	2023
Software	6.558	7.234	4.204	7.234
Udledningskvoter	6.928	0	6.928	0
Udviklingsprojekter	705	1.687	486	106
<b>11 Immaterielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>14.191</b>	<b>8.921</b>	<b>11.618</b>	<b>7.340</b>
Skibe	949.261	987.886	938.899	984.515
Bygninger	45.973	51.288	45.973	51.288
Transportudstyr, havnebåde, maskiner og inventar	114.151	127.737	114.151	127.737
Anlæg under opførelse	4.594	4.832	4.594	2.838
<b>12 Materielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>1.113.979</b>	<b>1.171.743</b>	<b>1.103.617</b>	<b>1.166.378</b>
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	0	0	17.305	27.279
Kapitalinteresser i associerede virksomheder	5.286	5.051	5.286	5.051
Andre værdipapirer og kapitalandele	1.009	1.012	1.009	1.012
<b>13 Finansielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>6.295</b>	<b>6.063</b>	<b>23.600</b>	<b>33.342</b>
<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>1.134.465</b>	<b>1.186.727</b>	<b>1.138.835</b>	<b>1.207.060</b>
Driftsbeholdninger	8.624	15.915	7.686	14.787
<b>Varebeholdninger i alt</b>	<b>8.624</b>	<b>15.915</b>	<b>7.686</b>	<b>14.787</b>
Tilgodehavender fra salg	107.855	100.365	106.929	99.940
Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	0	0	2.164	1.532
Tilgodehavende skat	0	10	0	10
<b>14 Andre tilgodehavender</b>	<b>19.550</b>	<b>25.529</b>	<b>19.211</b>	<b>25.411</b>
<b>15 Periodeafgrænsningsposter</b>	<b>4.830</b>	<b>5.480</b>	<b>3.984</b>	<b>5.004</b>
<b>Tilgodehavender i alt</b>	<b>132.235</b>	<b>131.384</b>	<b>132.288</b>	<b>131.897</b>
Likvider beholdninger	127.826	148.475	116.953	116.071
Omsætningsaktiver i alt	268.685	295.774	256.927	262.755
<b>Aktiver i alt</b>	<b>1.403.150</b>	<b>1.482.501</b>	<b>1.395.762</b>	<b>1.469.815</b>

## Passiver pr. 31. december

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2024	2023	2024	2023
16	Aktiekapital	120.000	120.000	120.000	120.000
	Reserve for sikringstransaktioner	10.588	11.982	10.588	11.982
	Reserve for netto opskrivning af kapitalandele:				
	– tilknyttede virksomheder	0	0	12.305	22.279
	– Associerede virksomheder	1.789	1.554	1.789	1.554
	Øvrige lovpligtige reserver:				
	Reserve for udviklingsomkostninger	0	0	357	78
	Overført resultat	505.702	498.843	493.040	476.486
	Forslag til udbytte	0	0	0	0
	<b>Egenkapital i alt</b>	<b>638.079</b>	<b>632.379</b>	<b>638.079</b>	<b>632.379</b>
9	Udskudt skat	19.774	21.224	22.418	20.548
	Andre hensatte forpligtigelser	552	1.182	552	1.182
	<b>Hensatte forpligtelser i alt</b>	<b>20.326</b>	<b>22.406</b>	<b>22.970</b>	<b>21.730</b>
	Pantegæld i skibe	478.865	542.021	478.865	542.021
	Prioritetsgæld	567	567	567	567
	Leasinggæld	27.100	33.005	27.100	33.005
17	<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>506.532</b>	<b>575.593</b>	<b>506.532</b>	<b>575.593</b>
17	Næste års afdrag på langfristede gældsforpligtelser	71.114	71.160	71.114	71.160
	Leverandørgæld	56.236	59.907	54.099	58.698
	Gæld til tilknyttede selskaber	0	0	19	0
9	Selskabsskat	0	238	0	0
18	Anden gæld	92.891	106.893	84.977	96.330
	Forudfaktureret omsætning	10.453	6.020	10.453	6.020
	Periodeafgrænsningsposter	7.519	7.905	7.519	7.905
	<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>238.213</b>	<b>252.123</b>	<b>228.181</b>	<b>240.113</b>
	<b>Gældsforpligtelser i alt</b>	<b>744.745</b>	<b>827.716</b>	<b>734.713</b>	<b>815.706</b>
	<b>Passiver i alt</b>	<b>1.403.150</b>	<b>1.482.501</b>	<b>1.395.762</b>	<b>1.469.815</b>
23	Pantsætninger og sikkerhedsstillelser				
24	Leasing, leje og eventualforpligtelser				

## Egenkapitalopgørelse

DKK 1.000	Aktiekapital	Reserve for sikringstransaktioner	Reserve for nettoopskrivning af kapitalandele	Reserve for udviklingsomkostninger	Forslag til udbytte	Overført overskud	Egenkapital i alt
<b>Royal Arctic koncernen</b>							
Egenkapital 1. januar 2024	120.000	11.982	1.554	0	0	498.843	632.379
Årets resultat			235		0	6.859	7.094
Regulering af afledte instrumenter, netto		(1.394)					(1.394)
<b>Egenkapital 31. december 2024</b>	<b>120.000</b>	<b>10.588</b>	<b>1.789</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>505.702</b>	<b>638.079</b>
<b>Egenkapital 1. januar 2023</b>							
Egenkapital 1. januar 2023	120.000	0	1.323	0	0	516.301	637.624
Årets resultat			231			3.142	3.373
Regulering af afledte instrumenter, netto		(8.618)					(8.618)
Overførsel af reguleringer i tidligere år		20.600				(20.600)	0
<b>Egenkapital 31. december 2023</b>	<b>120.000</b>	<b>11.982</b>	<b>1.554</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>498.843</b>	<b>632.379</b>
<b>Royal Arctic Line A/S</b>							
Egenkapital 1. januar 2024	120.000	11.982	23.833	78	0	476.486	632.379
Årets resultat			(9.739)	279	0	16.554	7.094
Regulering af afledte instrumenter, netto		(1.394)					(1.394)
<b>Egenkapital 31. december 2024</b>	<b>120.000</b>	<b>10.588</b>	<b>14.094</b>	<b>357</b>	<b>0</b>	<b>493.040</b>	<b>638.079</b>
<b>Egenkapital 1. januar 2023</b>							
Egenkapital 1. januar 2023	120.000	0	22.740	476	0	494.408	637.624
Årets resultat			1.093	(398)		2.678	3.373
Regulering af afledte instrumenter, netto		(8.618)					(8.618)
Overførsel af reguleringer i tidligere år		20.600				(20.600)	0
<b>Egenkapital 31. december 2023</b>	<b>120.000</b>	<b>11.982</b>	<b>23.833</b>	<b>78</b>	<b>0</b>	<b>476.486</b>	<b>632.379</b>

## Pengestrømsopgørelse

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2024	2023	2024	2023
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>					
	Driftsresultat	25.244	24.290	38.774	25.345
	Regulering af omkostninger på leasingaktiv	(7.811)	(7.656)	(7.811)	(7.656)
	Af- og nedskrivninger	103.834	105.629	98.127	102.911
	Gevinst /tab ved salg af anlægsaktiver	(7.065)	(24.499)	(7.065)	(24.499)
19	Ændring i driftskapital	(6.779)	(10.352)	(4.768)	(11.931)
<b>Pengestrømme fra primær drift</b>		<b>107.423</b>	<b>87.412</b>	<b>117.257</b>	<b>84.170</b>
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>					
	Nettorentebetalinger	(14.965)	(14.810)	(15.201)	(15.286)
9	Betalt skat	(170)	(1.665)	67	(66)
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>		<b>92.288</b>	<b>70.937</b>	<b>102.123</b>	<b>68.818</b>
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>					
11,12,20	Investeringer	(56.410)	(69.556)	(44.714)	(65.426)
	Salg af anlægsaktiver	9.491	63.623	9.491	64.581
	Køb og salg af finansielle anlægsaktiver	3	4	3	4
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>		<b>(46.916)</b>	<b>(5.929)</b>	<b>(35.220)</b>	<b>(841)</b>
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>					
21	Årets låneoptagelse	0	2.813	0	2.813
22	Årets afdrag	(66.021)	(66.941)	(66.021)	(66.941)
10	Udbetalt udbytte	0	0	0	0
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>		<b>(66.021)</b>	<b>(64.128)</b>	<b>(66.021)</b>	<b>(64.128)</b>
<b>Ændringer i likvider</b>					
	Likvider ved årets begyndelse	148.475	147.595	116.071	112.222
<b>Likvider ved årets udgang</b>		<b>127.826</b>	<b>148.475</b>	<b>116.953</b>	<b>116.071</b>
<b>Fordelt således:</b>					
	Likvide midler	127.826	148.475	116.953	116.071
<b>I alt</b>		<b>127.826</b>	<b>148.475</b>	<b>116.953</b>	<b>116.071</b>

## Noter

DKK 1.000	Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
	2024	2023	2024	2023
<b>1 Nettoomsætning</b>				
Selskabets indtægter sammensætter sig hovedsageligt af transportydelser mellem Grønland, 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	46.367	52.566		
Netto omsætningen kan specificeres således:				
Koncessionerede fragttindtægter	1.013.333	932.988	1.005.005	924.784
Ikke koncessionerede indtægter	215.930	257.107	180.492	214.249
<b>Nettoomsætning i alt</b>	<b>1.229.263</b>	<b>1.190.095</b>	<b>1.185.497</b>	<b>1.139.033</b>
<b>2 Andre driftsindtægter</b>				
Indeholdt i andre driftsindtægter er Grønlands Selvstyres betaling for indgået serviceaftale med Royal Arctic Line om varetagelse af havnemyndighed. Heruover er huslejeindtægter på personalebolig, lønrefusioner og gevinst ved salg af anlægsaktiver medtaget. Udlejning af personale til Arctic Umiaq Line er indregnet i moderselskabet.				
<b>3 Fragtrelaterede omkostninger</b>				
Disse vedrører omkostninger, der direkte medgår til opnåelse af indtægter, og vedrører primært omkostninger til for- og eftertransport.				
<b>4 Andre eksterne omkostninger</b>				
Skibe	345.313	335.614	329.587	318.086
Terminaler	104.508	105.891	104.502	105.806
Containerdrift	63.765	60.120	63.765	60.120
Salg og administration	61.494	57.429	58.871	55.166
<b>Andre eksterne omkostninger i alt</b>	<b>575.080</b>	<b>559.054</b>	<b>556.725</b>	<b>539.178</b>
<b>5 Personaleomkostninger</b>				
Personaleomkostningerne kan specificeres således:				
Lønninger og gager	326.205	329.746	321.060	326.571
Pensionsbidrag	44.595	32.444	44.200	32.271
Sociale omkostninger	5.733	5.848	5.718	5.832
Andre personaleomkostninger	3.741	3.878	3.511	3.688
<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>380.274</b>	<b>371.916</b>	<b>374.489</b>	<b>368.362</b>

DKK 1.000	Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
	2024	2023	2024	2023
Direktion				
Vederlag	8.250	14.133	8.250	14.133
Bonus	1.342	1.973	1.342	1.973
Bestyrelse	1.536	1.509	1.536	1.509
<b>Vederlag i alt</b>	<b>11.128</b>	<b>17.615</b>	<b>11.128</b>	<b>17.615</b>
	Vederlag 2024	Bonus 2024	I alt	
Niels Clemensen	3.499	412	3.911	
Aviåja Lyberth Lennert	1.514	186	1.700	
Jørgen Aqe Møller	1.519	285	1.804	
Anders Bay Larsen (5 måneder)	567	135	702	
Bebiane Boye Hansen (5 måneder)	577	177	754	
Ivalu Kleist (3 måneder)	574	147	721	
	8.250	1.342	9.592	
<p>Direktionen består af tre medlemmer efter at bestyrelsen besluttede at nedbringe antallet af direktionsmedlemmer pr. 1. juni 2024. Den nuværende direktionen har i 2024 haft firmabil stillet til rådighed. To medlemmer bor i egen bolig og et medlem bor i personalebolig. Direktionen har 12 måneders opsigelse fra selskabet og egen opsigelse på 6 måneder.</p>				
Gennemsnitligt antal heltidsansatte	735	742	730	738
Antal ansatte ved årets udgang	736	713	732	708
<p>Heraf er der ved årets udgang i Royal Arctic Line A/S ansat følgende medarbejdere som er udlejet til Arctic Umiq Line A/S</p>			42	42

DKK 1.000	Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
	2024	2023	2024	2023
<b>6 Af- og nedskrivninger af materielle og immaterielle anlægsaktiver</b>				
Skibe	72.915	74.306	67.946	71.588
Bygninger	6.296	6.301	6.296	6.301
Transportudstyr, havnebåde, maskiner og inventar	20.675	21.646	20.675	21.646
Software	3.948	3.376	3.210	3.376
<b>Af- og nedskrivninger i alt</b>	<b>103.834</b>	<b>105.629</b>	<b>98.127</b>	<b>102.911</b>
<b>7 Finansielle indtægter</b>				
Urealiserede valuta kursgevinster vedr. langfristede gældsforpligtelser	372	410	372	410
Renteindtægter bank	15.708	14.299	15.676	14.133
Andre finansielle indtægter	1.268	2.337	1.261	1.993
<b>Finansielle indtægter i alt</b>	<b>17.348</b>	<b>17.046</b>	<b>17.309</b>	<b>16.536</b>
<b>8 Øvrige finansielle omkostninger</b>				
Urealiserede valuta kurstab vedr. langfristede gældsforpligtelser	1.524	1.654	1.524	1.654
Renteomkostninger bank	27.620	27.841	27.620	27.841
Andre finansielle omkostninger	7.631	7.915	7.570	7.881
Andre finansielle omkostninger fra tilknyttede virksomheder	0	0	258	0
<b>Finansielle omkostninger i alt</b>	<b>36.775</b>	<b>37.410</b>	<b>36.972</b>	<b>37.376</b>
Herudover er omkostninger til finansiering vedrørende nybygning af skibe indregnet i balancen	18.686	20.729	18.686	20.729
<b>9 Skat af årets resultat</b>				
Skat af årets resultat sammensætter sig således:				
Aktuel skat, Grønland	0	42	0	0
Udskudt skat, Grønland	977	(1.232)	(2.343)	(1.572)
Regulering vedr. tidligere år, Grønland	65	406	65	406
<b>Tilknyttede virksomheder</b>				
Aktuel skat, Grønland	0	0	0	0
<b>Skat af årets resultat</b>	<b>1.042</b>	<b>(784)</b>	<b>(2.278)</b>	<b>(1.166)</b>
Indkomstskat	(170)	(1.665)	67	(66)
<b>Betalt skat i alt</b>	<b>(170)</b>	<b>(1.665)</b>	<b>67</b>	<b>(66)</b>

DKK 1.000	Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
	2024	2023	2024	2023
Hensættelsen til udskudt skat skyldes primært skattemæssige merafskrivninger og fremkommer således:				
Hensættelse primo	21.224	22.865	20.548	21.849
Regulering vedr. tidligere år	(8)	437	(8)	437
Regulering vedr. egenkapital	(465)	(2.873)	(465)	(2.873)
Årets ændring	(977)	795	2.343	1.135
<b>Hensættelse ultimo</b>	<b>19.774</b>	<b>21.224</b>	<b>22.418</b>	<b>20.548</b>

Udskudt skat hviler på følgende poster:

Immaterielle anlægsaktiver	1.639	1.809	1.051	1.809
Materielle anlægsaktiver	26.789	21.952	28.128	21.276
Finansielle anlægsaktiver	3.527	5.962	3.527	5.962
Omsætningsaktiver	(488)	2.363	(488)	2.363
Langfristede gældsforpligtelser	(6.480)	(7.889)	(6.480)	(7.889)
Kortfristede gældsforpligtelser	(3.182)	(2.677)	(3.182)	(2.677)
Fremført underskud til senere indkomstår	(1.893)	0	0	0
Øvrige	(138)	(296)	(138)	(296)
<b>I alt</b>	<b>19.774</b>	<b>21.224</b>	<b>22.418</b>	<b>20.548</b>

**10 Forslag til resultatdisponering**

Foreslået udbytte for regnskabsåret			0	0
Henlagt til reserve for nettoopskrivning af kapitalandele			(9.739)	1.093
Reserve for udviklingsomkostninger			279	(398)
Overførsel til næste år			16.554	2.678
<b>I alt</b>			<b>7.094</b>	<b>3.373</b>

11 Immaterielle anlægsaktiver

DKK 1.000	Koncern				Moderselskab			
	Immaterielle anlægsaktiver				Immaterielle anlægsaktiver			
	Software	Udlednings kvoter	Udviklings projekter	Total	Software	Udlednings kvoter	Udviklings projekter	Total
<b>Kostpris</b>								
Kostpris primo	55.325	0	1.687	57.012	55.325	0	106	55.431
Tilgang i året	1.511	9.572	779	11.862	0	9.572	560	10.132
Afgang i året	(703)	(2.644)	0	(3.347)	(703)	(2.644)	0	(3.347)
Overførsler	1.761	0	(1.761)	0	180	0	(180)	0
<b>Kostpris ultimo</b>	<b>57.894</b>	<b>6.928</b>	<b>705</b>	<b>65.527</b>	<b>54.802</b>	<b>6.928</b>	<b>486</b>	<b>62.216</b>
<b>Af- og nedskrivninger</b>								
Af- og nedskrivninger primo	(48.091)	0	0	(48.091)	(48.091)	0	0	(48.091)
Årets afskrivninger	(3.948)	0	0	(3.948)	(3.210)	0	0	(3.210)
Af- og nedskrivninger på afgang i året	703	0	0	703	703	0	0	703
<b>Af- og nedskrivninger ultimo</b>	<b>(51.336)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(51.336)</b>	<b>(50.598)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(50.598)</b>
<b>Bogført værdi 31.12.2024</b>	<b>6.558</b>	<b>6.928</b>	<b>705</b>	<b>14.191</b>	<b>4.204</b>	<b>6.928</b>	<b>486</b>	<b>11.618</b>
<b>Bogført værdi 31.12.2023</b>	<b>7.234</b>	<b>0</b>	<b>1.687</b>	<b>8.921</b>	<b>7.234</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>7.340</b>

12 Materielle anlægsaktiver

	Koncern					Moderselskab				
	Materielle anlægsaktiver					Materielle anlægsaktiver				
	Skibe	Bygning	Andet driftsmateriel	Anlæg under opførelse	Total	Skibe	Bygning	Andet driftsmateriel	Anlæg under opførelse	Total
<b>Kostpris</b>										
Kostpris primo	1.432.462	175.781	380.941	4.832	1.994.016	1.418.062	175.781	380.941	2.838	1.977.622
Tilgang i året	9.966	0	349	34.233	44.548	0	0	349	34.233	34.582
Afgange i året	0	(6.504)	(22.731)	0	(29.235)	0	(6.504)	(22.731)	0	(29.235)
Overførsler	24.324	3.131	7.016	(34.471)	0	22.330	3.131	7.016	(32.477)	0
<b>Kostpris ultimo</b>	<b>1.466.752</b>	<b>172.408</b>	<b>365.575</b>	<b>4.594</b>	<b>2.009.329</b>	<b>1.440.392</b>	<b>172.408</b>	<b>365.575</b>	<b>4.594</b>	<b>1.982.969</b>
<b>Af- og nedskrivninger</b>										
Af- og nedskrivninger primo	(444.576)	(124.493)	(253.204)	0	(822.273)	(433.547)	(124.493)	(253.204)	0	(811.244)
Årets afskrivninger	(72.915)	(6.296)	(20.675)	0	(99.886)	(67.946)	(6.296)	(20.675)	0	(94.917)
Afskrivninger tilbageført fra tidligere år	0	4.354	22.455	0	26.809	0	4.354	22.455	0	26.809
<b>Af- og nedskrivninger ultimo</b>	<b>(517.491)</b>	<b>(126.435)</b>	<b>(251.424)</b>	<b>0</b>	<b>(895.350)</b>	<b>(501.493)</b>	<b>(126.435)</b>	<b>(251.424)</b>	<b>0</b>	<b>(879.352)</b>
<b>Bogført værdi 31.12.2024</b>	<b>949.261</b>	<b>45.973</b>	<b>114.151</b>	<b>4.594</b>	<b>1.113.979</b>	<b>938.899</b>	<b>45.973</b>	<b>114.151</b>	<b>4.594</b>	<b>1.103.617</b>
<b>Heraf finansielt leasede aktiver</b>			<b>26.463</b>					<b>26.463</b>		
<b>Bogført værdi 31.12.2023</b>	<b>987.886</b>	<b>51.288</b>	<b>127.737</b>	<b>4.832</b>	<b>1.171.743</b>	<b>984.515</b>	<b>51.288</b>	<b>127.737</b>	<b>2.838</b>	<b>1.166.378</b>
<b>Heraf finansielt leasede aktiver 31.12.2023</b>			<b>33.708</b>					<b>33.708</b>		

Pantsætninger, se note 23

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2024	2023	2024	2023
<b>13</b>	<b>Finansielle anlægsaktiver</b>				
	<b>Kapitalandele i tilknyttede virksomheder</b>				
	<b>Kostpris</b>				
	Kostpris primo			5.000	5.000
	Tilgang i året			0	0
	Afgang i året			0	0
	<b>Kostpris ultimo</b>			<b>5.000</b>	<b>5.000</b>
	<b>Op- og nedskrivninger</b>				
	Op- og nedskrivninger primo			22.279	21.417
	Afgang i året			0	1.059
	Andel af årets resultat			(9.974)	(197)
	Udbetalt udbytte			0	0
	<b>Op- og nedskrivninger ultimo</b>			<b>12.305</b>	<b>22.279</b>
	<b>Bogført værdi ultimo</b>			<b>17.305</b>	<b>27.279</b>
				<b>Selskabs kapital</b>	<b>Stemme- og</b>
	<b>Navn</b>	<b>Hjemsted</b>		<b>(1.000)</b>	<b>ejerprocent</b>
	Arctic Umiaq Line A/S	Nuuk, Grønland		2.000	100 %

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2024	2023	2024	2023
<b>Kapitalinteresser i associerede virksomheder</b>					
<b>Kostpris</b>					
Kostpris primo		3.497	3.497	3.497	3.497
Tilgang i året		0	0	0	0
Afgang i året		0	0	0	0
<b>Kostpris ultimo</b>		<b>3.497</b>	<b>3.497</b>	<b>3.497</b>	<b>3.497</b>
<b>Op- og nedskrivninger</b>					
Op- og nedskrivninger primo		1.554	1.323	1.554	1.323
Andel af årets resultat		235	231	235	231
Udbetalt udbytte		0	0	0	0
Op- og nedskrivninger ultimo		1.789	1.554	1.789	1.554
<b>Bogført værdi ultimo</b>		<b>5.286</b>	<b>5.051</b>	<b>5.286</b>	<b>5.051</b>
				<b>Selskabs kapital</b>	<b>Stemme- og ejerprocent</b>
<b>Navn</b>	<b>Hjemsted</b>				
Ejendomsselskabet Suliffik A/S	Nuuk, Grønland			11.000	30 %
<b>Værdipapirer</b>					
<b>Kostpris</b>					
Kostpris primo		1.012	1.016	1.012	1.016
Tilgang i året		0	0	0	0
Afgang i året		(3)	(4)	(3)	(4)
<b>Kostpris ultimo</b>		<b>1.009</b>	<b>1.012</b>	<b>1.009</b>	<b>1.012</b>
<b>Bogført værdi ultimo</b>		<b>1.009</b>	<b>1.012</b>	<b>1.009</b>	<b>1.012</b>
<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>		<b>6.295</b>	<b>6.063</b>	<b>23.600</b>	<b>33.342</b>

DKK 1.000	Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
	2024	2023	2024	2023
<b>14 Andre tilgodehavender</b>				
I regnskabsposten andre tilgodehavender indgår finansielle instrumenter. Der er indgået én valutaswap, hvor formålet er kurssikring af et EUR lån (hovedstol EUR 24 Mio.) i forhold til DKK samt to rente swaps til fastlåsning af renten på 2 lån i DKK. (hovedstol DKK 258 mio. kr.) Markedsværdiopgørelsen på sikringsinstrumenterne er pr. 31.12 på DKK 13.2 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 indeværende 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 på 1 mio. kr.				
<b>15 Periodeafgrænsningsposter</b>				
Periodeafgrænsningsposter udgøres af forudbetalte omkostninger vedrørende husleje, forsikringspræmier, It licenser, abonnementer og renter				
<b>16 Aktiekapital</b>				
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.				
<b>17 Langfristede gældsforpligtelser</b>				
Den langfristede gældsforpligtelse forfalder således:				
Kortfristet del af pantegæld i skibe	65.542	65.503	65.542	65.503
Kortfristet del af leasinggæld	5.572	5.657	5.572	5.657
<b>Kortfristet del i alt</b>	<b>71.114</b>	<b>71.160</b>	<b>71.114</b>	<b>71.160</b>
<b>Langfristet del i alt</b>	<b>506.532</b>	<b>575.593</b>	<b>506.532</b>	<b>575.593</b>
<b>Bogført værdi i alt</b>	<b>577.646</b>	<b>646.753</b>	<b>577.646</b>	<b>646.753</b>
<b>Efter mere end 5 år forfalder (amortiseret kostpris)</b>				
Pantegæld i skibe	211.816	368.271	211.816	368.271
Leasinggæld	1.308	4.155	1.308	4.155
Prioritetsgæld	567	567	567	567
<b>Amortiseret kostpris i alt</b>	<b>213.691</b>	<b>372.993</b>	<b>213.691</b>	<b>372.993</b>

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2024	2023	2024	2023
<b>18</b>	<b>Anden gæld</b>				
	Skyldige poster vedrørende løn og hyre indgår med	68.632	77.026	64.299	68.461
	Endvidere indgår der skyldige omkostninger med	24.259	29.867	20.678	27.869
	<b>Anden gæld i alt</b>	<b>92.891</b>	<b>106.893</b>	<b>84.977</b>	<b>96.330</b>
<b>19</b>	<b>Ændring i driftskapital</b>				
	Forskydning i tilgodehavender	(1.441)	35.222	(981)	39.607
	Forskydning i driftsbeholdninger	7.291	368	7.101	373
	Forskydning i garantforpligtelser	(630)	(573)	(630)	(573)
	Forskydning i leverandørgæld	(3.671)	(7.922)	(4.580)	(10.806)
	Værdireguleringer vedrørende finansielle instrumenter	(1.859)	(11.490)	(1.859)	(11.490)
	Forskydning i anden gæld m.v.	(6.469)	(25.957)	(3.819)	(29.042)
	<b>Ændring i driftskapital i alt</b>	<b>(6.779)</b>	<b>(10.352)</b>	<b>(4.768)</b>	<b>(11.931)</b>
<b>20</b>	<b>Investeringer</b>				
	Investering i immaterielle anlæg	11.862	1.931	10.132	350
	Investering i skibe	9.966	1.514	0	0
	Investering i andre anlægsaktiver	349	(958)	349	0
	Forskydning i anlæg under opførelse	34.233	67.069	34.233	65.076
	<b>Investeringer i alt</b>	<b>56.410</b>	<b>69.556</b>	<b>44.714</b>	<b>65.426</b>
<b>21</b>	<b>Årets låneoptagelse</b>				
	Låneoptagelse, leasing	0	2.813	0	2.813
	<b>Årets låneoptagelse i alt</b>	<b>0</b>	<b>2.813</b>	<b>0</b>	<b>2.813</b>
<b>22</b>	<b>Årets afdrag</b>				
	Årets afdrag, pantegæld i skibe	65.533	65.478	65.533	65.478
	Årets afdrag, leasing	488	1.463	488	1.463
	<b>Årets afdrag i alt</b>	<b>66.021</b>	<b>66.941</b>	<b>66.021</b>	<b>66.941</b>

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2024	2023	2024	2023
<b>23</b>	<b>Pantsætninger og sikkerhedsstillelser</b>				
	Pantebrevenes nominelle værdi på skibe udgør:	1.311.569	1.311.788	1.311.569	1.311.788
	Den regnskabsmæssige værdi af pantsatte skibe udgør:	903.782	965.584	903.782	965.584
	 Prioritetsgæld er sikret ved pant i ejendomme				
	 Pantebrevenes nominelle værdi udgør:	50.567	50.567	50.567	50.567
	Den regnskabsmæssige værdi af pantsatte ejendomme udgør:	13.646	15.131	13.646	15.131
<b>24</b>	<b>Leasing -, leje- og eventualforpligtelser</b>				
	Ud over de balanceførte forpligtelser har selskabet følgende væsentlige forpligtelser:				
	 Leje af containere med udløb i 2027 og en samlet betaling på USD 9,11 mio. svarende til TDKK 63.799: hvoraf der i 2025 forfalder USD 3,76 mio. svarende til TDKK 26.336	63.799	50.762	63.799	50.762
	 Leje af containere med udløb i 2033: hvoraf der i 2025 forfalder TDKK 217	2.507	2.663	2.507	2.663
	 Forpligtelser i henhold til lejeaftaler frem til udløb i 2025:	10.039	9.656	10.039	9.656
	Forpligtelser i henhold til lejeaftaler frem til udløb i 2026:	1.526	1.538	1.526	1.538
	Forpligtelser i henhold til lejeaftaler frem til udløb i 2027:	1.297		1.297	
	 Derudover er der indgået lejeaftale med Sikuki vedrørende containerterminalen i Nuuk, der løber frem til 31.12.2042. Den årlige leje udgør 47,67 mio.kr. for 2024 med en aftalt stigning på 2% om året. Ved eventuel koncessionsophør kan aftales opsiges med 12 måneders varsel.				
	 Leje af Kraner fra Sikuki med udløb i 2029 og en samlet betaling på DKK 23,24 mio.: hvoraf der i 2025 forfalder TDKK 5.165	23.244	28.409	23.244	28.409
	 Forpligtelser i henhold til øvrig leasing: hvoraf der i 2025 forfalder EUR 2,36 mio. svarende til TDKK 30,36	66.796	71.124	66.796	71.124

DKK 1.000	Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
	2024	2023	2024	2023
<b>25 Honorar til generalforsamlingsvalgte revisorer</b>				
Der er i årsrapporten udgiftsført honorar til den generalforsamlingsvalgte revisor som følger:				
Grønlands Revision A/S				
Lovpligtig revision	439	399	359	330
Andre erklæringer	28	54	28	54
Skatterådgivning	42	15	42	7
Andre ydelser	169	178	95	173
<b>I alt</b>	<b>678</b>	<b>646</b>	<b>524</b>	<b>564</b>
PricewaterhouseCoopers				
Lovpligtig revision	980	770	980	770
Skatterådgivning	6	100	6	100
Andre ydelser	255	595	255	595
<b>I alt</b>	<b>1.241</b>	<b>1.465</b>	<b>1.241</b>	<b>1.465</b>
<b>I alt</b>	<b>1.919</b>	<b>2.111</b>	<b>1.765</b>	<b>2.029</b>

**26 Nærtstående parter**

Som nærtstående parter anses medlemmer af selskabet bestyrelse, direktion, selskabets eneaktionær Grønlands Selvstyre samt koncernens tilknyttede selskaber Arctic Umiaq Line A/S 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 funktionel 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 58.650 tkr)
- Godsbefordring til landbrug (serviceaftale vederlag udgør 1.200 tkr)

Transaktioner gennemført med direktion og bestyrelse består af vederlag jf. note 5.

Der har ikke været gennemført andre væsentlige transaktioner udover koncerninterne transaktioner, der elimineres ved udarbejdelsens af årsregnskabet

Alle transaktioner med nærtstående parter er gennemført på markedsmæssige vilkår.

**27 Begivenheder efter regnskabsårets afslutning**

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

**28 Ledelseshverv**

Bestyrelsen og direktionens ledelseshverv :

**Páviáraq Heilmann**

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

**Inooraq Brandt**

Adm. Direktør i Rambøll Grønland A/S  
Næstformand i Elite Sport Greenland  
Bestyrelsesmedlem i CSR Greenland  
Ejer af Little Man Burning

**Flemming Drechsel**

Direktør i Illugiaq ApS  
Ejer Aarluk Rådgivning  
Bestyrelsesformand i Kalaallit Forsikring Agentur A/S

**Minanguaq Zeeb**

Leder i MTO (Meeqqat toqqissillutik ornittagaat) projektet

**Jóhanna á Bergi**

Adm. Direktør Atlantic Airways  
Bestyrelsesformand i European Regions Airline Association  
Bestyrelsesmedlem i House of Industry, Færøerne  
Bestyrelsesmedlem i Visit Faroe Islands  
Bestyrelsesmedlem i Føroyagrannurin

**Barbara Agersnap**

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

**Niels Clemensen**

Bestyrelsesformand i Arctic Umiaq Line A/S

**Aviája 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 Ihedge A/S  
Bestyrelsesmedlem i Illuut A/S  
Bestyrelsesmedlem i Siu Tsiu

# 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.

Der er foretaget en reklassifikation imellem personaleomkostninger og andre eksterne omkostninger. Beløbet udgør DKK 16,9 millioner på koncernen og DKK 16,8 millioner for moderselskabet. Tilretningen har ingen effekt på resultatet, balancesum og egenkapital.

## 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 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 salgssummen eller afviklingssummen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiverne på "afhændelses" henholdsvis afviklingstidspunktet, 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 valutakurs 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".

Ændringer 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**

Ændringer 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.

Ændringer 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. Resulterer 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. Resulterer 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, hvis det forventede ankomsttidspunkt 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.

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

Rabatter på koncessionsgods indregnes i omsætningen. Der er ikke foretaget tilpasning af regnskabstal for tidligere år. Effekten på henholdsvis omsætning og fragtrelaterede omkostninger for 2023 udgør DKK 2,3 millioner.

### 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, hvor fragtindtægter med videre indtægtsføres, omkostningsføres de hertil henførbare omkostninger.

### Fragtrelaterede

Posten består primært af omkostninger relateret til håndtering af fragt i egne og fremmede havne samt afledte omkostninger forbundet med levering af time-charter og trawlerserviceydelse.

### Skibe

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

### Terminaler

Posten består primært af ejendomsomkostninger og omkostninger til drift af terminalerne.

### Containerdrift

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

### Salg og administration

Posten indeholder omkostninger ved salg, markedsføring og administration. I posten indgår desuden omkostninger til IT-drift og køb af rådgivningsydelser samt 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 25 %.

## Balancen

### Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle aktiver omfatter færdiggjorte samt erhvervede immaterielle rettigheder i form af softwarerettigheder mv., udledningskvoter (CO<sub>2</sub> kvoter) samt igangværende softwareudviklingsprojekter.

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.

### Udledningskvoter i henhold til European emission trading scheme (ETS)

Selskabet er på visse ruter underlagt det europæiske ETS. Koncernen ejer CO<sub>2</sub>-kvoter (EUA – EU allowances) med det formål at afvikle denne emissionsforpligtelse. CO<sub>2</sub>-kvoterne klassificeres som immaterielle aktiver og måles til kostpris eller en lavere genindvindingsværdi. CO<sub>2</sub>-kvoterne afskrives ikke, da de handles på et aktivt marked.

Der indregnes en hensættelse til emissionsforpligtelsen. Hensættelsen måles til den regnskabsmæssige værdi af CO<sub>2</sub>-kvoter, der ejes for de korresponderende emissioner, og til prisen på balancedagen for eventuel overskydende emission, hvortil der ikke er tilkøbt kvoter.

### 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, hvis 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 afskrivninger 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, hvis 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 koncerngoodwill 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. Hvis 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 nominal 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 nominal 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 udgangspunkt 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 25 %.

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.

Endeligt 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.

