

Royal Arctic Line



Rapport vedrørende valg af basishavn i Danmark

November 2004

Udleveret til: Grønlands Hjemmestyre

Carl Bro 
Intelligent Solutions

INDHOLDSFORTEGNELSE	SIDE
0 RESUMÉ	4
1 INDLEDNING	9
2 DEN NUVÆRENDE BESEJLING AF AALBORG HAVN	10
2.1 Aalborg Havns engagement i grønlandstrafikken	10
2.2 Royal Arctic Lines godstrafik på grønlandshavnen	10
2.3 Besejling og trafik	13
2.4 Infrastrukturen i Grønlandshavnen	14
2.5 Vurdering af Stevedoring og Terminal operationerne	14
2.6 Takster og effektivitet	15
3 BENCHMARKING AF HAVNE	16
3.1 Formål og metode	16
3.2 Operationsforhold i de 6 havne	17
3.3 Takststrukturen ved to konkrete transporter	19
3.4 Sammenfattende vurdering af benchmarking	23
4 KUNDEPRÆFERENCER	24
4.1 Formål og metode	24
4.2 Grønlandske kunder	25
4.3 Danske kunder	26
4.4 Samlet prioritering	28
5 ØKONOMISKE KONSEKVENSER	30
5.1 Mer-/mindreomkostninger for RAL	30
5.1.1 Flytteomkostninger	30
5.1.2 Ændringer i driftsomkostningerne	31
5.1.3 Samlede mer-/mindreomkostninger for RAL	34
5.2 Mer-/mindreomkostninger for kunderne	34
5.3 Mer-/mindreomkostninger for Grønlands Hjemmestyre	36
5.4 Mer-/mindreomkostninger for det grønlandske samfund	37
6 ANBEFALING	38

BILAG

- 2.1 UDDVALGTE NØGLETAL FOR SKIBENE OG DERES TURE MELLEM GRØNLAND OG DANMARK I 2003 IFØLGE RALS MASTERPLAN**
- 2.2 EN TYPISK RUTE FOR ET AF RALS STORE SKIBE, NUKA**
- 2.3 INFRASTRUKTURER, HÅNDTERINGSGREJ OG UDVIKLINGSPLANER I GRØNLANDSHAVNEN**
- 2.4 BESKRIVELSE AF STEVEDORING OG TERMINALOPERATIONERNE**
- 3.1 SPØRGERAMME**
- 3.2 STAMBLAD**
- 3.3 TAKSTBLAD**
- 3.4 STEVEDORE OG TERMINALAKTIVITETER**
- 3.5 CFS AKTIVITETER**
- 4.1 INTERVIEWEDE VIRKSOMHEDER OG SPØRGERAMME**

0 RESUMÉ

Royal Arctic Line (RAL) har ønsket gennemført en analyse af hvilken havn i Danmark, der er bedst som basishavn for besejlingen af Grønland. Carl Bro as har gennemført analysen og fremlægger med denne rapport resultaterne fra de gennemførte undersøgelser.

Analysen omfatter en række delundersøgelser:

- En beskrivelse og evaluering af den nuværende besejling af Aalborg Havn
- En sammenligning, en såkaldt benchmark, af Aalborg Havn og 5 af RAL udpegede havne
- En undersøgelse af 10 vigtige kunders præferencer for de 6 havne
- Økonomiske konsekvensberegninger af, hvad det betyder for RAL, kunderne, Grønlands Hjemmestyre og samfundet som helhed.

I undersøgelsen indgår følgende 6 havne:

- Aalborg Havn – nuværende basishavn
- Hirtshals
- Esbjerg
- Aarhus
- Fredericia
- København.

Evaluering af den nuværende besejling af Aalborg Havn

Stevedoring og terminaloperationerne udføres af ACO – Arctic Container Operations A/S.

Vor vurdering af operationerne er:

Overordnet set fremstår CFS operationerne (operationerne i Container Freight Station) som relativt effektive. Der er god plads og rigelig kapacitet i systemet til også at servicere andre kunder. En bedre udnyttelse af faciliteterne vil bringe enhedsomkostningerne ned. Det er forhold som ACO naturligvis selv er meget opmærksomme på.

ACO har peget på mulighederne for at optimere arbejdet yderligere i CFS og interfacet mellem de øvrige aktiviteter gennem forbedret IT og kommunikationsstyring. Dette vil kunne eliminere en del unødigt ventetid, der kan opstå mellem de forskellige faser i arbejdet.

Samlet set er der ingen tvivl om, at det er pakkeoperationerne, der er den mest kritiske af ACOs aktiviteter. I den sammenhæng råder ACO over favorable operationsforhold og en værdifuld oparbejdet erfaring med pakkeopgaven. Når først godset er containeriseret, adskiller lasteoperationerne sig ikke væsentligt fra andre.

En sammenligning mellem ACOs takster og ydelser giver anledning til følgende bemærkninger:

Ifølge ACOs ledelse er der planer om at investere i forbedring af IT-systemet til styring af transport internt mellem CFS og containerterminalen. Dette vil reducere ventetiden mellem CFS og terminalen og dermed optimere dette link. Dette bør på længere sigt give mulighed for en sænkning af taksterne for intern transport.

Det er vurderingen, at der – udover almindelige løbende justeringer - ikke umiddelbart er potentielle muligheder for markante forøgelser af produktiviteten, som kan føre til tilsvarende reduktioner af enhedstaksterne.

Det er vores skøn, at potentialet for reduktion af taksterne på baggrund af produktivtetsforbedringer samlet set ligger i størrelsesordenen 5%. De konkrete reduktioner i enhedstaksterne afhænger af de forretningsmæssige aftaler mellem ACO og RAL, hvorfor det ikke giver mening at angive specifikke størrelser på enhedstaksterne.

Endelig har Aalborg Havn oplyst, at "den er kontraktligt forpligtet til altid at give en konkurrencedygtig pris til RAL for så vidt angår skibs- og vareafgifter med mere. Dvs. findes varen billigere andetsteds, kan RAL få samme pris i Aalborg".

Benchmarking af 6 havne

- Benchmarkingen omfattede organisationsforhold (anløb, stevedoring og terminalhåndtering og CFS aktiviteter) i de 6 havne, samt takststrukturen.

Vor sammenfattende rangordning af de 6 havne efter de forskellige undersøgelser viser:

Tabel 0.1: Carl Bros sammenfattende rangordning af de 6 havne efter de forskellige kriterier

Rangordning	Stevedoring/ terminalhåndtering	CFS aktiviteter	Sydgående trans- port	Nordgående transport
1	Århus, ASK	Aalborg, ACO	Fredericia	Hirtshals
2	Århus, APMT	Esbjerg, BWS	Århus, ASK	Århus, ASK
3	Aalborg, ACO	Århus, ASK	Århus, APMT	Esbjerg, BWS
4	Esbjerg, BWS	Hirtshals	Hirtshals	Århus, APMT
5	CMP, CMP	CMP, DHL	CMP	Ålborg, ACO
6	Fredericia	Århus, APMT	Ålborg, ACO	Fredericia
7	Hirtshals	Fredericia	Esbjerg	CMP

Det bemærkes, at resultaterne er stærkt varierende havnene imellem.

En forklaring på de stærkt varierende priser kan være, at omfanget i CFS operationerne er så meget større for alle operatører end de nuværende operationer, at der har været en del usikkerhed om, hvor prisniveauet skulle ligge. En anden forklaring på forskellene både hvad angår stevedore/terminal og CFS operationerne kan være, at det nationale marked for havneoperationer faktisk er meget lidt transparent og ikke særligt konkurrencepræget.

Endvidere er takststrukturen meget forskellige, hvilket dermed giver anledning til meget store forskelle. Man kan sige, at ved at anvende Grønlandstrafikken for 2003 som grundlag blæses disse forskelle så at sige op, fordi mængderne – især for så vidt angår CFS aktiviteterne – er meget store i forhold til de eksisterende forhold i de fleste af de 5 havne. Hvorvidt de forskellige havne i givet fald vil anvende den samme takststruktur og de samme takster, hvis trafikken virkelig blev flyttet, kan formentlig kun afklares ved at indhente bindende tilbud fra havnene.

Kundepræferencer

For

- at identificere de lokaliseringsfaktorer, kunderne anser for kritiske
- at afdække kundernes præferencer for valg mellem alternative basishavne og motiverne for deres rangordning heraf
- på den baggrund at give input til vurderingen af fordele og ulemper ved hver af de udvalgte havne

er der gennemført personlige interview med i alt 10 vigtige kunder i Grønland og Danmark.

Kunderne blev interviewet vedrørende:

- Logistik og godsflow
- Væsentlige faktorer for valg af basishavn
- Præferencer for havne.

Kundernes rangordning er sammenvejet til én samlet rangorden. Dette er sket på to måder.

- I den første ("andelstanken") er de 10 kunder tillagt lige stor vægt.
- I den anden ("kompenseret omsætning") er hver kunde tillagt den vægt, som kundens omsætning udgør blandt de 10 kunder, når forskellen mellem vægten af det transporterede gods mellem nord- og sydgående trafik er udlignet.

Kundernes præferencer viste, at:

- Aalborg ved begge metoder signifikant er placeret som 1. prioritet
- Aarhus ved begge metoder er placeret som 2. prioritet
- der er forskel på den sammenvejede rangorden ved de to opgørelsesmåder for så vidt angår placeringen som nr. 3 og 4
- Esbjerg ved begge metoder er placeret næstsist
- København ved begge metoder signifikant er placeret sidst (som nr. 6)
- forskellen mellem havnenes snit er større ved metode 2 "kompenseret omsætning" end ved metode 1 "andelstanken"
- forskellen mellem Hirtshals, Esbjerg og Fredericia er meget lille ved metode 1.

Økonomiske konsekvensvurderinger

De økonomiske konsekvenser er beregnet for RAL, kunderne, Hjemmestyret og Samfundet som helhed.

RAL

De samlede mer-/mindreomkostninger består af forskellene i éngangsomkostninger, og i de årlige driftsomkostninger ved at flytte til en anden havn end Aalborg.

I følgende tabel er vist kapitalværdien af éngangsomkostningerne og 15 års mer-/mindreomkostninger under forudsætning af, at mer-/ mindreomkostningerne er konstante de næste 15 år. Som kalkulationsrente er anvendt 6%. Erhvervelse af bygninger og arealer har det ikke været muligt at estimere på en tilstrækkelig betryggende måde. Der er derfor taget hensyn hertil ved at foretage to beregninger: I det ene tilfælde ses der bort herfra (Alternativ 1), i det andet indregnes de med et skønnet beløb på 15 mio. kr. (Alternativ 2).

Tabel 0.2: Kapitaliserede meromkostninger for RAL over 15 år

Mio. kr.	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus
I alt Alternativ 1	42,2	63,5	31,5	25,8	47,1
I alt Alternativ 2	57,2	78,5	46,5	40,8	62,1

Det fremgår af tabellen, at under de anvendte forudsætninger er det ingen af tilfældene en økonomisk set en god forretning for RAL at flytte basishavn, idet der i alle tilfælde er tale om betydelige meromkostninger.

Kunderne

For kunderne omfatter mer-/mindreomkostninger ved at flytte basishavn i forhold til en forbliven i Aalborg:

- forskellen i transportomkostninger
- eventuelle flytteomkostninger
- forskellen i stevedore- og terminalomkostninger.

For så vidt angår forskellene i transportomkostninger har det ikke været muligt at tilvejebringe et tilstrækkeligt dækkende og troværdigt datagrundlag til at gennemføre sådanne beregninger.

Vedrørende eventuelle flytteomkostninger er billedet stort set det samme som for transportomkostningernes vedkommende, nemlig at det ikke har været muligt at tilvejebringe et tilstrækkeligt dækkende datagrundlag til at gennemføre troværdige beregninger.

For så vidt angår stevedore og terminalomkostninger, herunder CFS, er der foretaget en sammenligning af, hvad det ville koste, hvis det totale aktivitetsmønster mht. stevedoring, terminalhåndtering og CFS i Grønlandshavnen blev kopieret til en anden havn. Dette er sket for at gøre beregningerne mellem havnene sammenlignelige, da deres takster som nævnt er meget forskellige i struktur og opbygning.

Ud fra de af havnene godkendte stam- og takstblade er de samlede omkostninger herefter beregnet og sammenlignet med Aalborg. Resultatet ses i følgende tabel:

Tabel 0.3: Årlige meromkostninger for kunderne i forhold til Aalborg (positive tal angiver merudgift, negative besparelse)

Mio. kr.	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus ASK	Århus APMT
Stevedore	-1,9	4,9	5,4	-3,0	0,1	-2,0
Terminal	2,7	1,8	-0,4	-0,2	-3,3	-0,7
CFS	2,6	2,2	-8,0	-6,9	-7,1	-3,5
I alt	3,4	8,9	-3,0	-10,1	-10,3	-6,2

Det fremgår af tabellen, at der er endog meget store udsving mellem havnene, især for så vidt angår CFS aktiviteterne.

Grønlands Hjemmestyre

Hvis en anden havn end Aalborg vælges som basishavn, vil hjemmestyret formentlig skulle afskrive ejerandelen på 50% af værdien af Grønlandshavnens Ejendomme A/S. Denne andel udgør 27,153 mio. kr. ifølge årsregnskab 2003 for Ålborg Havn A/S. Dette beløb betragtes som en omkostning for Hjemmestyret ved flytning af basishavn.

Samfundet som helhed

De økonomiske konsekvenser for samfundet omfatter alle de ovenfor beregnede konsekvenser for såvel RAL, kunderne som hjemmestyret.

De samlede økonomiske konsekvenser omfatter følgende konsekvenser i forhold til en forbliven i Aalborg:

- hjemmestyret
- flytteomkostninger
- de årlige konsekvenser for RALs driftsomkostninger
- de årlige konsekvenser for kunderne.

Nedenstående tabel viser de samlede økonomiske konsekvenser:

Tabel 0.4: Samlede økonomiske konsekvenser ved at flytte basishavn - Meromkostninger i forhold til Aalborg (positive tal angiver merudgift, negative besparelse)

Mio. kr.	ADP	CMP	Es- bjerg	Hirts- hals	Århus ASK	Århus APMT
Hjemmestyrets tab	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2
Éngangsomkostninger, Alternativ 1	21,8	28,5	21,8	17,1	21,8	21,8
Éngangsomkostninger, Alternativ 2	36,8	43,5	36,8	32,1	36,8	36,8
Samlede engangsomkostninger, Alternativ 1	49,0	55,7	49,0	44,3	49,0	49,0
Samlede engangsomkostninger, Alternativ 2	64,0	70,7	64,0	59,3	64,0	64,0
Driftsomkostninger						
RAL	2,1	3,6	1,0	0,9	2,6	2,6
Stevedore	-1,9	4,9	5,4	-3,0	0,1	-2,0
Terminal	2,7	1,8	-0,4	-0,2	-3,3	-0,7
CFS	2,6	2,2	-8,0	-6,9	-7,1	-3,5
Årlige driftsomkostninger	5,5	12,5	-2,0	-9,2	-7,7	-3,6

Det fremgår af tabellen, at en flytning af basishavn vil indebære store éngangsomkostninger, uanset hvilken havn, der vælges.

1 INDLEDNING

Royal Arctic Line (RAL) har ønsket gennemført en analyse af, hvilken havn i Danmark der er bedst som basishavn for besejlingen af Grønland. Carl Bro as har gennemført analysen og fremlægger i denne rapport resultaterne af de gennemførte undersøgelser.

Analysen omfatter en række delundersøgelser:

- En beskrivelse og evaluering af den nuværende besejling af Aalborg Havn
- En sammenligning, en såkaldt benchmark, af Aalborg Havn og 5 af RAL udpegede havne
- En undersøgelse af 10 af RAL udpegede kunders præferencer for de 6 havne
- Økonomiske konsekvensberegninger af, hvad det betyder for RAL, Grønlands Hjemmestyre og samfundet som helhed.

I undersøgelsen indgår følgende 6 havne:

- Aalborg Havn – nuværende basishavn
- Hirtshals
- Esbjerg
- Aarhus
- Fredericia
- København.

Rapporten er disponeret på den måde, at hver delundersøgelse er omtalt i hvert af de følgende afsnit 2 - 5, mens afsnit 6 indeholder vor samlede anbefaling.

2 DEN NUVÆRENDE BESEJLING AF AALBORG HAVN

2.1 Aalborg Havns engagement i grønlandstrafikken

Aalborg råder over tre havne, Aalborg Portlands egen havn og Central- og Østhavnen som er Aalborg Havn A/S ejendom. Den samlede godsomsætning i Aalborg Havn er knap 3 mio. tons.

Faciliteterne i Østhavnen kaldes Nordic Transport Centre (NTC). NTC huser en lang række forskellige transport- og servicevirksomheder inden for både skibs-, bane- og lastbiltransport. Grønlandshavnen udgør en væsentlig del af NTC.

Aalborg Havn er organiseret som et aktieselskab i henhold til havneloven. Det giver havnen mulighed for at indgå forpligtende samarbejder med andre virksomheder i A/S form. Det har havnen i vid udstrækning benyttet sig af i grønlandstrafikken.

Aalborg Havn er involveret i følgende selskaber i tilknytning til grønlandstrafikken:

Arctic Container Operation A/S (ACO), der ejes 80% af Royal Arctic Line (RAL) og 20% af Aalborg Havn. ACO driver stevedore- og pakhusvirksomhed især for RAL, men også for andre kunder. ACO bliver indgående behandlet senere.

Grønlandshavnens Ejendomme A/S – ejes 50% af Grønlands Hjemmestyre og 50% af Aalborg Havn. Selskabet ejer og driver ca. 40.000 m² lager- og kontorbygninger - også lagre for køle og frysegods. Ejendommene udlejes. Selskabet ejer endvidere havnens Gantrykran.

Aalborg Toldoplag A/S, som ejes 40% af ACO, 40% af Danske Fragtmænd og 20% af Aalborg Havn. Selskabet driver et offentligt toldoplag i Grønlandshavnen.

Nordjysk Kombi Terminal A/S – ejes 50% af ACO og 50% af Aalborg Havn. Selskabet udfører opgaver i forbindelse med jernbanetransport og driver den nye godsbanegård i Østhavnen.

2.2 Royal Arctic Lines godstrafik på grønlandshavnen

RAL er ejet af det grønlandske hjemmestyre. RALs koncession med hjemmestyret stipulerer de betingelser, hvorunder godssejladsen skal foregå – herunder hvilken basishavn, der skal benyttes, og hvilke destinationer i transit via Reykjavik og/eller Aalborg, der kan betjenes. Koncessionen er en rutekoncession, der pålægger RAL at opretholde "passende" regularitet og frekvens, at containerisere godset (ekskl. yderdistrikter) og at anvende tilstrækkelig tonnage til de foreliggende godsarter, således at forsyningssikkerhed og effektivitet i godsbehandlingen kan opretholdes.

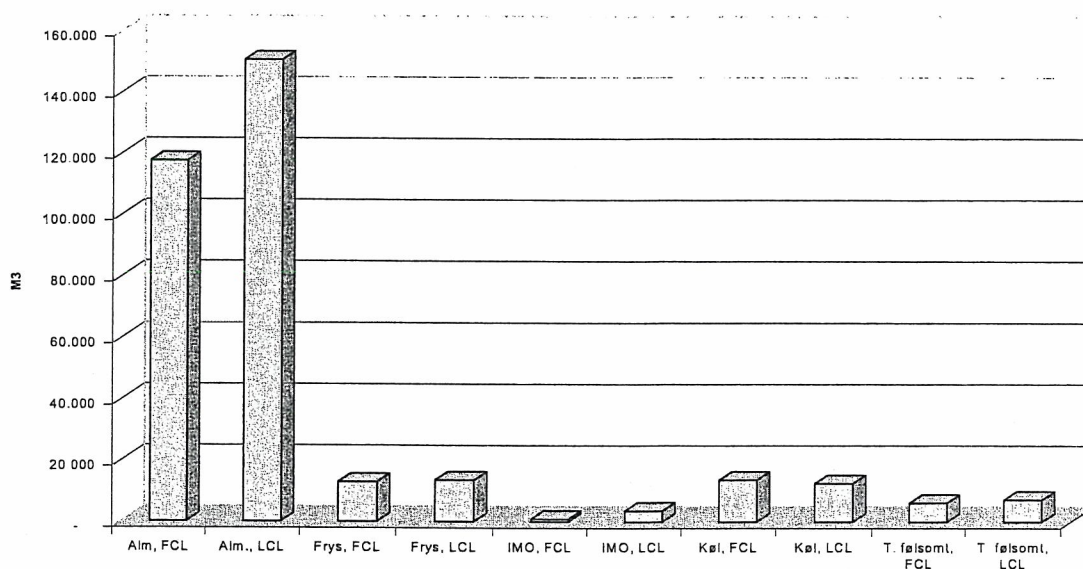
Godstransporterne mellem Grønland og Danmark er karakteriseret ved, at den nordgående transport er væsensforskellig fra den sydgående. I 2003 blev der i den nordgående trafik håndteret 338.733 m³ og 255.890 m³ i den sydgående.

Den nordgående transport – Danmark til Grønland

Den nordgående trafik er kendetegnet ved at skulle tilfredsstille alle typer af varebehov, der indgår i at drive det grønlandske samfunds forskellige offentlige og private sektorer og er nærmest at sammenligne med pakke- og stykgodstransport, hvor forsendelserne ofte er meget små.

I 2003 blev der ekspederet godt 93.000 forsendelser mellem Grønland og Danmark. Heraf gik ca. 79.000 nordpå til Grønland med en gennemsnitlig forsendelsesvolumen på 4 m³ (60% ligger i intervallet 1-3 m³).

Figur nr. 2.1: Det nordgående gods fordelt på godstyper, 2003



Kilde: Royal Arctic Line, 2004

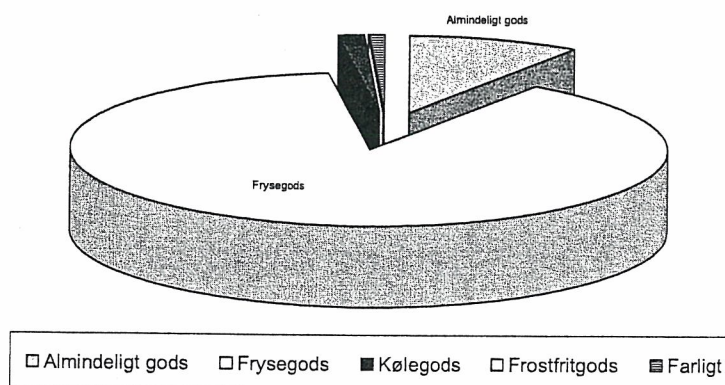
Dette afspejler sig også i andelen af FCL (kundepakkede containere). Af de ca. 11.700 containerenheder (ekskl. tomme), der gik nord på, var kun 37% FCL.

Den sydgående transport – Grønland til Danmark

Den sydgående transport er helt anderledes skruet sammen. Den er i meget høj grad betinget af den grønlandske fiskeindustri eksport. I figuren nedenfor ses den store andel af frysegods fra netop fiskeindustrien. Det betyder også, at det meste af godset pakkes i reeferbokse som full loads.

Forsendelsesstørrelsen er gennemsnitlig 18 m³ og 74% af containerenhederne var FCL.

Figur nr. 2.2: Det sydgående gods fordelt på hovedvaregrupper, 2003



Kilde: Royal Arctic Line, 2004

Generelt

Pga. de klimatiske forhold er der en betydelig sæsonvariation i godsmængderne, som er kraftigt reducerede i vintermånederne fra nov./dec. til mar./apr. Groft sagt fordobles antallet af forsendelser i 3. kvartal i forhold til 1. kvartal.

Der er med andre ord en ubalance i grønlandstrafikken med hensyn til både mikset af varegrupper (og dermed hvilken transportemballage, der skal anvendes - stor andel reeferbokse i sydgående) og volumener, der skal håndteres henover året (og dermed den kapacitet, der skal være til rådighed i transportsystemet). Det kommer blandt andet til udtryk gennem det høje antal tomme containere, som transporteres i begge retninger. Ca. 40% af TEUene i sydgående trafik er tomme, mens det tilsvarende tal i nordgående er ca. 24%. Det betyder også, at der er brug for at opmagasinere en del containere året igennem med et maksimum i januar måned på godt 3.000 TEU, svarende til 10-20.000m².

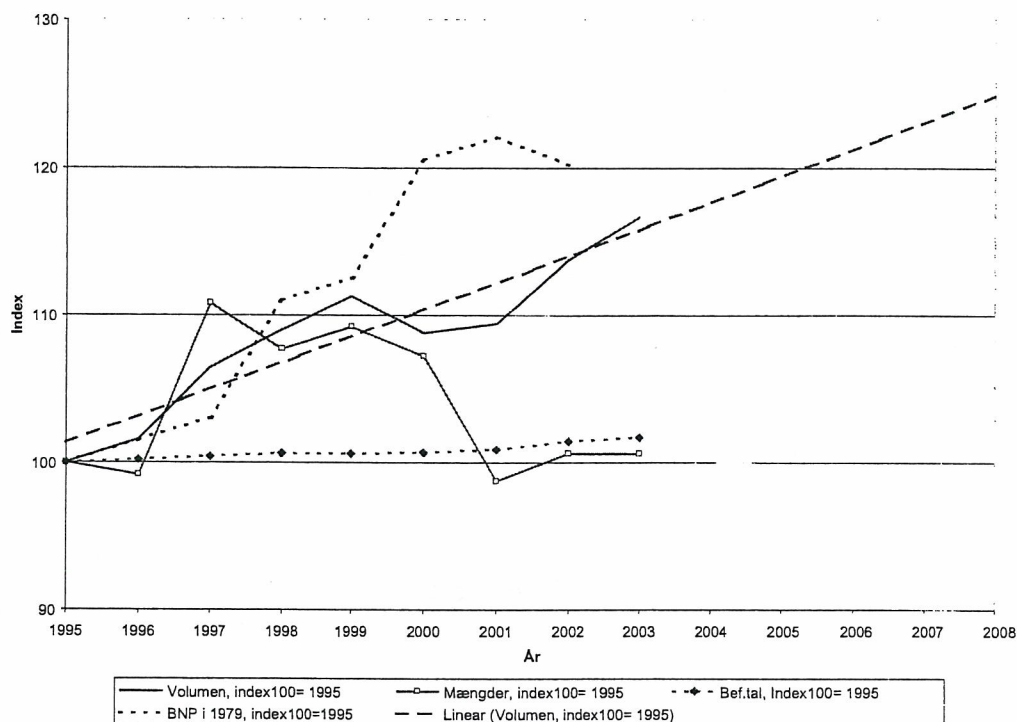
Udviklingen de næste 5 år

Der er foretaget et skønsmæssig estimat af udviklingen i godsomsætningen de næste 5 år.

Forenklet sagt bestemmes den sydgående fragt af fangstmulighederne og de tildelte kvoter – den nordgående af den almindelige udvikling i den grønlandske økonomi. Her spiller forhold som stadigt mindre husstande og fraflytningen fra bygderne sandsynligvis en væsentlig rolle.

Det er vurderet, at den bedste fremskrivningsmetode er en lineær trend fremskrivning. Den mest interessante parameter er volumen. Det er på den baggrund estimeret, at det samlede godsvolumen i den nordgående trafik vil være skønsmæssigt ca. 25% højere i 2008 i forhold til 1995, svarende til ca. 363.000 m³. Det svarer til en vækst på 7% i forhold til volumen i 2003.

Figur nr. 2.3: Udviklingen i godsmængder, befolkning og BNP 1995-2003



Kilder: RAL og Statistik Grønland 2004

Med hensyn til den *sydgående trafik* er der ikke foretaget nogen analyse af sammenhæng mellem den generelle udvikling af økonomien og godsvolumen, da den afhænger af specifikke konkurrencesituationer på verdensmarkedet og fiskeindustriens strategiske satsninger. Der er foretaget en lineær fremskrivning af den hidtidige udvikling. Denne indikerer en vækst i forhold til 1995 på 85%, svarende til et samlet volumen i 2008 på ca. 298.000 m³. Det svarer til en vækst på godt 16% i forhold til volumen i 2003. Her kan der dog komme yderligere volumen til, hvis det som forventet lykkes RAL at få flere opgaver med projektlaster i tilknytning til bl.a. affaldsoprydning og minedrift.

2.3 Besejling og trafik

RAL besejler Grønlandshavnen med 5 skibe i fast rutefart: Nuka, Naja, Irena, Arina og Kista. I den nordgående trafik betjener Kista Østgrønland. Udover disse skibe bliver der indchartret tonnager til forsyning af Qaanaaq (typisk to rejser med et stykgodsskib). I Bilag 2.1 er vist udvalgte nøgletal for skibene og deres ture mellem Grønland og Danmark i 2003 ifølge RALs masterplan.

Det meget uforudsigelige vejr i Nordatlanten bestemmer såvel mastersejlplanen som driftsstrategien. 1. prioritet har Nordgående sejlads, som i mastersejlplanen tager 7 døgn.

I dårligt vejr forsøges forsinkelser indhentet ved havneoperationerne i Grønland og Aalborg. Mellem 10-20% af ankomsterne er forsinkede mere end 24 timer på årsbasis, som følge af f.eks. vejrlig eller maskinproblemer.

I Bilag 2.2 er vist en typisk rute for et af RALs store skibe, Nuka.

Der er i praksis ingen ventetid i forbindelse med besejling af Grønlandshavnen.

Fragttariffer og takster

Fragttarifferne i grønlandstrafikken er opbygget i to: søfragtdelen og takster for terminalhåndtering med mere. Begge er differentieret efter hvilken type gods, der er tale om. Med hensyn til søfragttariffen er den forskellig for den sydgående og den nordgående trafik, idet den nordgående i betydeligt omfang krydssubsidierer den sydgående for at reducere betydningen af den geografiske afstand til den grønlandske eksportindustri's markeder. Både tariffer og takster godkendes af hjemmestyret. I det følgende behandles kun taksterne, medmindre andet eksplicit er anført.

2.4 Infrastrukturerne i Grønlandshavnen

De større skibe – som RALs – besejler Aalborg Havn via Hals Barre ved Limfjordens udmundning i Kattegat. Anbefalet dybgang i sejlrenden er max. 9,3m og turen fra Hals Barre til Østhavnen tager ca. 1 time. Eftersom RALs skibe ofte sejler på havnen er de fritaget for lodspligt. Isforekomster er uhyre sjældne i havn og sejlrende.

Infrastrukturerne og håndteringsgrej er beskrevet i Bilag 2.3. Bilaget indeholder tillige en omtale af havnens udviklingsplan og andre strategiske forhold.

2.5 Vurdering af Stevedoring og Terminal operationerne

Stevedoring og terminaloperationerne udføres af ACO – Arctic Container Operations A/S. Bilag 2.4 indeholder en detaljeret beskrivelse af operationerne.

Vor vurdering af operationerne er:

Ud over en lav udnyttelsesgrad er der ikke forhold i containerterminaloperationen, der skulle gøre ACO mindre priskonkurrencedygtig end andre containerterminaloperatører i Danmark og Skandinavien. Både ACOs kajkranproduktivitet, de variable operationsomkostninger samt fleksibiliteten af havnearbejderstyrken er gunstige for en omkostningseffektiv operation.

Overordnet set fremstår CFS operationerne (operationerne i Container Freight Station) som relativt effektive. Der er god plads og rigelig kapacitet i systemet til også at servicere andre kunder. En bedre udnyttelse af faciliteterne vil bringe enhedsomkostningerne ned. Det er forhold som ACO naturligvis selv er meget opmærksomme på.

ACO har peget på mulighederne for at optimere arbejdet yderligere i CFS og interfacet mellem de øvrige aktiviteter gennem forbedret IT og kommunikationsstyring. Dette vil kunne eliminere en del unødigt ventetid, der kan opstå mellem de forskellige faser i arbejdet.

Samlet set er der ingen tvivl om, at det er pakkeoperationerne, der er den mest kritiske af ACOs aktiviteter. I den sammenhæng råder ACO over favorable operationsforhold og en værdifuld oparbejdet erfaring med pakkeopgaven. Når først godset er containeriseret, adskiller lasteoperationerne sig ikke væsentligt fra andre.

2.6 Takster og effektivitet

En sammenligning mellem ACOs takster og ydelser giver anledning til følgende bemærkninger:

En ændring af myndighedskontrollen af fødevarer til transshipment kan indebære omkostningsbesparelser, idet den nuværende praksis *alt andet lige* betyder ekstra udgifter på grund af dobbelt håndtering og transport. Denne praksis vil også gælde for andre havne, indtil ændringen i myndighedskontrollen har fundet sted, og der foregår p.t. drøftelser om at gennemføre ændringen.

Ifølge ACOs ledelse er der planer om at investere i forbedring af IT-systemet til styring af transport internt mellem CFS og containerterminalen. Dette vil reducere ventetiden mellem CFS og terminalen og dermed optimere dette link. Dette bør på længere sigt give mulighed for en sænkning af taksterne for intern transport.

Det er vurderingen, at der – udover almindelige løbende justeringer - ikke umiddelbart er potentielle muligheder for markante forøgelse af produktiviteten, som kan føre til tilsvarende reduktioner af enhedstaksterne.

Royal Arctic Line opkræver sine kunder for håndtering, som angivet i taksten. Håndtering dækker rederiets udgift til THC og CFS i traditionel forstand, stevedoring, surring, håndtering af luger og skift af containere mv. Taksten i Aalborg er opbygget af takster for en række meget specifikke ydelser, et såkaldt terminaltillæg, hvortil kommer et beregnet overhead bidrag.

Det er vores skøn, at potentialet for reduktion af taksterne på baggrund af produktivetsforbedringer samlet set ligger i størrelsesordenen 5%. De konkrete reduktioner i enhedstaksterne afhænger af de forretningsmæssige aftaler mellem ACO og RAL, hvorfor det ikke giver mening at angive specifikke størrelser på enhedstaksterne.

Endelig har Aalborg Havn oplyst, at "den er kontraktligt forpligtet til altid at give en konkurrencedygtig pris til RAL for så vidt angår skibs- og vareafgifter med mere. Dvs. findes varen billigere andetsteds, kan RAL få samme pris i Aalborg".

3 BENCHMARKING AF HAVNE

3.1 Formål og metode

Benchmarking er normalt et redskab, man benytter til at sammenligne sig selv i forhold til konkurrenter, som på et særligt område gør det exceptionelt godt. I denne undersøgelse anvendes benchmark tankegangen til at vurdere, hvor gode de 6 havne og deres operatører er til at imødekomme de krav og forventninger, som RAL har til en dansk basishavn.

Det handler ikke kun om, at de enkelte havne kan tilbyde de rigtige ting, men også at de gør tingene rigtigt for at overbevise om, at der er tale om en holdbar og vedvarende kvalitet i den enkelte havns tilbud.

Der er i de senere år blevet gennemført en række analyser¹ med henblik på at benchmarke eller måle performance af havne og intermodale transportkæder. anbefalinger fra bl.a. disse analyser danner sammen med Royal Arctic Lines specifikke krav og forventninger og resultaterne fra fase 1 og 2 grundlaget for det undersøgelsesdesign, som vi har opstillet for denne undersøgelse.

Som led heri er der opstillet en matrix, der tager udgangspunkt i havnen og dens rolle i RALs transportkæde i trafikken mellem Grønland og Danmark.

Figur 3.1: Matrix over faktorer, der har betydning for undersøgelsen

	Økonomiske faktorer	Operationelle faktorer	Organisatoriske faktorer	Infrastruktur forhold	Ydre forhold
	Transportkæden				
Anløb (og sejltid)					
Stevedoring					
Terminalhåndtering					
CFS – pakhus operationer					
	Havnen som knudepunkt				
Politikker og planer					
Konkurrenceforhold					
Intermodale links					
IT-systemer					

¹ Transportrådet (1996): "Benchmarking af havne - muligheder for effektivisering af havnene". Udført af PLS Consult A/S, LGC-Consult ApS, Kollberg & Co, og RAMBØLL. Notat 96-06, Transportrådet, København.

Transportrådet (1998): "Effektivisering af nærsøfarten", udført af PLS Consult. Notat 98-08, Transportrådet, København.

Australian Transport Council (1998): "Measures to Promote Effective and Efficient Container Port Practices". Udført af Meyrick and Associates & Tasman Asia Pacific. Final Report, Australien.

OECD (2002): "Benchmarking of Intermodal Freight Transport". Udført af Intermodal Freight Transport Advisory Group

Productivity Commission (2003): "International Benchmarking of Container Stevedoring". Commission Research Paper, Australien

Erhvervs- og Boligstyrelsen (2003): "Godstransport - optimering af omladning". Udført af TetraPlan, København.

European Shippers Council & UK Freight Transport Association (2004): "Best Practice in Short Sea Shipping - 8 Important Service Performance Indicators." Ongoing project: <http://www.portlinkweb.com/be/sss/stepbystep.htm>

For hver "kasse" kan der identificeres en række indikatorer, der udtrykker væsentlige forhold, der skal belyses. Indikatorerne angiver samtidigt, hvad det er for en type data og information, som skal indsamles i de enkelte havne.

Indikatorerne er blevet opdelt i følgende kategorier:

Økonomiske faktorer: havneafgifter og operatørtakster

Operationelle/teknologiske faktorer: alle relevante elementer, som beskriver effektivitet og efficiens i de udførte aktiviteter, den mobile teknologi til rådighed og dens kapacitet

Organisatoriske faktorer: hvilke menneskelige ressourcer, der stilles til rådighed, hvor-
når, hvilke styrings- og ledelsesmæssige redskaber, der anvendes, kundeorientering
og aftaleforhold

Infrastrukturforhold: faste strukturer inklusive indsejlingsforhold, kaj- og terminalkapaci-
tet, faste kraner, til og frakørselsforhold, IT-strukturer

Ydre forhold: forskellige ydre forhold betragtes som givne: for eksempel geografisk pla-
cering, RALs skibe og udstyr, meteorologiske forhold, erhvervsopland, konkurrencesit-
uation (for eksempel på stevedoreaktiviteterne).

Skemaet og listen af indikatorer har herefter dannet grundlag for udarbejdelse af den i Bilag 3.1 viste spørgeramme. Den er blevet anvendt til dybtgående interviews af dels havneadministrationerne og dels stevedorer og CFS operatørerne i de seks havne.

Eftersom de indsamlede informationer fra havnene varierer meget, er der blevet fokuseret på at fremskaffe og anvende data, som beskriver de samme forhold på den samme måde for at sikre størst mulig sammenlignelighed. Der er derfor for hver havn (i Århus for hver operatør) udarbejdet et såkaldt stamblad, der er vist i Bilag 3.2, og et særskilt takstblad som vist i Bilag 3.3.

Disse bilag udgør en væsentlig del af grundlaget for de efterfølgende beregninger. Det skal understreges, at der er tale om fortrolige informationer, der er oplyst specifikt til denne undersøgelse. Derfor er stamblade og takstbladene eftersat og godkendt (efter eventuelle nødvendige korrektioner) af de involverede aktører, således at der er sikkerhed for, at vi dels ikke har misforstået de modtagne informationer, dels at havnene og operatørerne har godkendt de data, der er anvendt i beregningerne vedrørende deres havn.

På grundlag af disse data er der efterfølgende blevet opstillet to regneeksempler, som beskriver en typisk, given transport i hhv. nordgående og sydgående retning, således at de afgivne oplysninger anvendes til at beregne kundens omkostninger ved at få udført den samme konkrete transportopgave i de 6 havne.

Analyserne fokuserer på den del af transportkæden, som har betydning for valget af basishavn. Dvs. at forhold vedrørende besejling af og operation i grønlandske havne ikke er medtaget i undersøgelsen

3.2 Operationsforhold i de 6 havne

Analysen er bygget op omkring tre temaer:

- Anløb
- Stevedoring og terminalhåndtering

- CFS aktiviteterne

Anløb

Under dette punkt indgår

- Skibs-, vare- og sikkerhedsafgifter
- Besejlingsforhold (restriktioner, vejrlig, sejltrede dybde etc.)

I den følgende tabel er de samlede afgifter for anløb af RALs skibe i løbet af et år opgjort som difference i forhold til Aalborg Havn. Positive tal indikerer en meromkostning, negative en besparelse.

Tabel 3.1: Mer-/mindreomkostninger i RALs omkostninger til afgifter i forhold til Aalborg Havn. Positive tal angiver meromkostning, negative mindreomkostning

1.000 kr.	Aalborg	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus
Skibsaftgifter	354	360	576	250	273	305
Vareafgifter	2.854	2.446	2.956	2.772	3.467	2.956
Sikkerhedsafgifter	-	-	308	-	-	-
I alt	3.208	2.806	3.840	3.022	3.741	3.261
Meromkostning i mio. kr.	-	-0,4	0,6	-0,2	0,5	0,1

Stevedoring og terminalaktiviteter

Under dette punkt indgår alle væsentlige forhold, som har betydning for kvaliteten i den ydede service mht. stevedoring og terminalaktiviteter. Der er foretaget en kvalitativ vurdering af de enkelte havne på baggrund af dels den nuværende situation i Grønlandshavnen og dels best practice. Resultaterne ses i detaljer i Bilag 3.4.

Der er taget udgangspunkt i dels de nuværende operationer (for at få et indtryk af erfaring og performance mht. trafik, der minder om grønlandstrafikken) og dels de planlagte ændringer i faciliteterne – både de, som er vedtaget og de, som vil blive gennemført under forudsætning af, at RAL flytter sin trafik til den pågældende havn.

Kritiske faktorer i vurderingen af de enkelte havne er især følgende forhold:

- Container yardens størrelse og udnyttelsesgrad
- Kranbestykning
- Effektivitet i operationerne
- Erfaring med håndtering af gods, der ligner grønlandstrafikken
- Fleksibilitet i og prioritering af service.

På den baggrund er følgende rangordning af havnene fremkommet hvad stevedoring og terminalhåndtering angår:

- Århus, ASK
- Århus, APMT
- Aalborg, ACO
- Esbjerg, BWS og ECT
- CMP, CMP
- Fredericia, Lillebælt Shipping & Fredericia Shipping

- Hirtshals, Faroeship.

CFS aktiviteterne

En meget væsentlig aktivitet i grønlandstrafikken er CFS aktiviteterne, som først og fremmest relaterer sig til den nordgående trafik. Pakkeoperationerne er komplicerede, og de har et stort volumen. Derfor er der benchmarket i forhold til eksisterende erfaring med containerpakning af gods, der ligner den grønlandske og erfaring med håndtering af store volumener. De detaljerede resultater er vist i Bilag 3.5.

På baggrund af indsamlede data er følgende rangordning af havnene fundet:

- Aalborg, ACO
- Esbjerg, BWS
- Århus, ÅSK
- Hirtshals, Faroeship
- CMP, DHL
- Århus, APMT
- ADP, Fredericia Shipping/Lillebælt Shipping.

ACO håndterer aktiviteterne i dag, og må vurderes højest. BWS og ÅSK i Århus er de eneste CFS operatører som håndterer volumener i den størrelsesorden, som håndteres af ACO i dag. BWS har den fordel allerede at have en stor pakkeekspedition til Grønland i den nuværende Grønlandshavn. Derimod er deres håndtering i Esbjerg i dag af en noget anden karakter. Kommer RAL til Esbjerg vil en del af ekspertisen fra Aalborg formentlig flytte med. Desuden håndterer de suverænt mest LCL gods af de interviewede operatører.

Hirtshals har også en temmelig omfattende operation med CFS, der slægter grønlandstrafikken på, og har tilsyneladende "opdraget" sine godslieferandører så godt, at det kan lade sig gøre for dem at modtage og pakke LCL gods, mens de laster. Den operation kan formentlig ikke opretholdes, hvis RALs gods kommer til Hirtshals, men de demonstrerer trods alt en meget fleksibel operation, hvor der både lastes og losses på samme tid, samtidigt med CFS aktiviteterne. Da vi ikke ved præcist, hvor meget CFS gods, der faktisk håndteres i Københavns Havn, er det lidt svært at bedømme deres placering. Vi går ud fra, at de opererer med best practice stripping and stuffing strategier. Og de har desuden en integreret luftfragt ekspedition som et ekstra asset.

For APMT og FS/LS gælder det, at begge har erfaring med at pakke gods til de nordatlantiske øer, men der vil være tale om en voldsom forøgelse af volumen i forhold til det nuværende niveau. Der vil skulle bygges nye faciliteter begge steder, og man kunne derfor frygte flere indkøringsproblemer end for de øvrige aktører.

3.3 Takststrukturen ved to konkrete transporter

En væsentlig del af benchmark analysen har været at få et overblik og et grundlag for at sammenligne de enkelte havne med hinanden. En af de væsentligste beslutningsparametre er taksterne ved at håndtere godset. Det er ikke uden problemer, fordi hver operatør har sin måde at taksere på.

De indsamlede takster er i denne analyse anvendt til at analysere forskelle mellem alternativer ved at regne på, hvad det ville koste at sende en typisk given forsendelse hhv. nordpå og sydpå gennem de forskellige trin i aktivitetskæden i havnen. I afsnit 5 er der lavet en sammenligning af, hvad det ville koste, hvis det totale aktivitetsmønster mht. stevedoring, terminalhåndtering og CFS i Grønlandshavnen blev kopieret til en anden havn.

Den sydgående transport:

Der ankommer 1 40' reefer container med 21,5 t frosne rejer. I alt ankom i 2003 til Aalborg 5.427 40', 2.338 20' og 8.910 tomme TEU i den sydgående trafik. Stort set alle læssede containere i sydgående retning er reefer.

Containeren forudsættes at passere gennem følgende trin:

- Anløber med RAL skibet NUKA, 11612 BT – 700 løft (skibs-, vare- og sikkerhedsafgifter)
- Losning fra skib til kaj til stak
- Tilslutning til reeferstik i 4 dage (tilslutning og 4 strømdage)
- Udl levering til lastbil

Det er forskelligt fra havn til havn, hvorvidt der er separate takster for afsurring, til- og fraslutning til reeferstik og monitorering, eller om disse ydelser er indregnet i de ovennævnte trin. I de havne, hvor der er separate takster, er de indregnet i den samlede omkostning.

Den samlede takst for forsendelsen er vist i tabellen nedenfor:

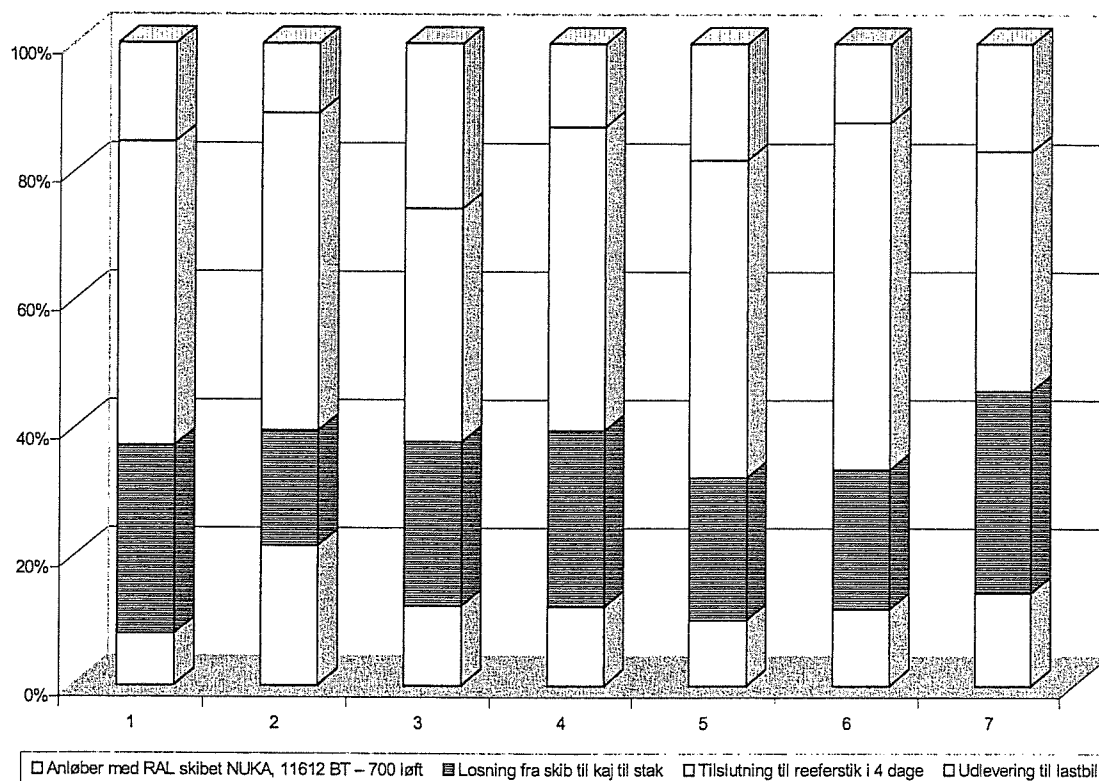
Tabel 3.2: Samlet takst for sydgående forsendelse i de 6 havne og forskel i forhold til Aalborg

Kr. pr. container	Aalborg	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus ASK	Århus APMT
Total, sydgående	1494	1072	1469	1796	1385	1076	1308
Prisforskel i forhold til Aalborg	-	-422	-25	302	-109	-418	-186

Det ses, at de øvrige havne, bortset fra Esbjerg, er billigere end Aalborg.

Der er som nævnt meget stor forskel på, hvorledes takststrukturen er sammensat i de forskellige havne. I figuren nedenfor er dette vist. Der er ikke overensstemmelse med rækkefølgen af havnene mellem tabel og figur. Som det fremgår, betyder reefer tilslutning og strømforbrug meget for de samlede takster i havnen – mere end losningen.

Figur 3.2: Takststrukturen i de enkelte havne



Den nordgående transport

Der afsendes 1 forsendelse på 12 M3 (3.300 KG) almindeligt gods i små løse kolli på palle. I den nordgående trafik blev der i 2003 lastet 4.830 fyldte 40' og 7.789 fyldte 20' containere med over halvdelen af de lastede m³ i LCL containere.

Forsendelsen forudsættes at passere gennem følgende trin:

- Indlevering med lastbil og pakning i 20' container i CFS
- Transport fra CFS til yard
- Lastning fra stak til kaj til skib
- Afgang med RAL skibet NUKA, 11612 BT – 700 løft (skibs-, vare- og sikkerhedsafgifter).

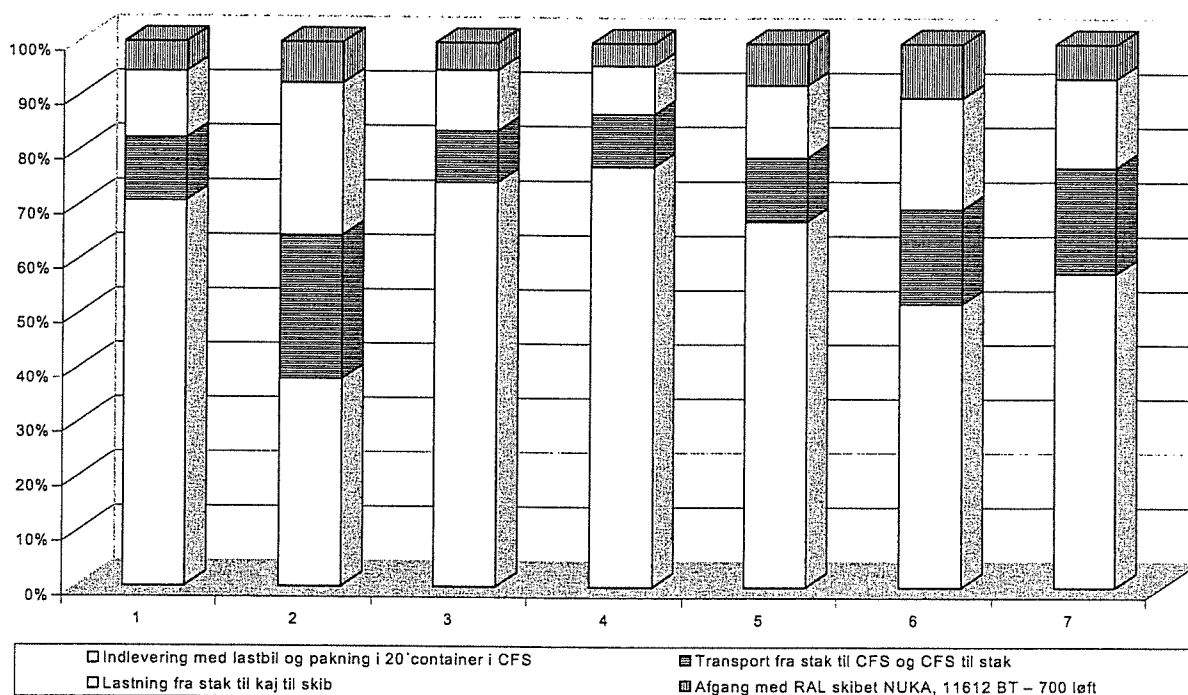
Det er forskelligt fra havn til havn, hvorvidt der er separat takst for surring og stripping, eller om disse ydelser er indregnet i de ovennævnte trin. I de havne, hvor der er separate takster, er de indregnet i den samlede takst.

Tabel 3.3: Samlet takst for nordgående forsendelse i de 6 havne og forskel i forhold til Aalborg

Kr. pr. container	Aalborg	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus ASK	Århus APMT
Total, nordgående	1486	1554	1653	946	768	828	1070
Prisforskel i forhold til Aalborg	-	68	167	-540	-718	-658	-416

Som det ses, er der større spredning mellem havnene i dette eksempel. Det skyldes først og fremmest meget forskellige takster for stuffing og for lastning. I figuren nedenfor kan man se den relative fordeling af de enkelte takstelementer. Rækkefølgen er hverken identisk med den i tabellen ovenfor eller den i den forrige figur.

Figur 3.3: Den relative fordeling af de enkelte takstelementer



En forklaring på de stærkt varierende takster kan være, at omfanget i CFS operationerne er så meget større for alle operatører end de nuværende operationer - undtagen BWS i Esbjerg og ASK i Århus - at der har været en del usikkerhed om, hvor prisniveauet skulle ligge. En anden forklaring på forskellene, både hvad angår stevedore/terminal og CFS operationerne, kan være, at det nationale marked for havneoperationer faktisk er meget lidt transparent og ikke særligt konkurrencepræget.

ASK i Århus kommer ud som den klart mest fordelagtige af de forskellige operatører. Hirtshals er også mere fordelagtig i begge tilfælde end ACO i Aalborg. APMT kommer ind som nr. tre. Esbjerg, som er meget dyr i håndteringen af reefercontaineren, klarer sig meget bedre i det CFS tunge eksempel på nordgående transport.

3.4 Sammenfattende vurdering af benchmarking

I nedenstående tabel er vist Carl Bros indbyrdes rangordning af de 6 havne efter de forskellige undersøgelser:

Tabel 3.4: Carl Bros sammenfattende rangordning af de 6 havne efter de forskellige kriterier

Rangordning	Stevedoring/ terminalhåndtering	CFS aktiviteter	Sydgående transport	Nordgående transport
1	Århus, ÅSK	Aalborg, ACO	Fredericia	Hirtshals
2	Århus, APMT	Esbjerg, BWS	Århus, ÅSK	Århus, ÅSK
3	Aalborg, ACO	Århus, ÅSK	Århus, APMT	Esbjerg, BWS
4	Esbjerg, BWS	Hirtshals	Hirtshals	Århus, APMT
5	CMP, CMP	CMP, DHL	CMP	Ålborg, ACO
6	Fredericia	Århus, APMT	Ålborg, ACO	Fredericia
7	Hirtshals	Fredericia	Esbjerg	CMP

Sammenfattende er der efter vores opfattelse én operatør blandt de alternative, som fremstår som den samlet set bedste: Århus Stevedore Kompagni – både hvad angår de operationelle og de økonomiske forhold. Esbjerg og APMT fremstår også som gode valg under forudsætning af, at der foretages forbedringer: for Esbjergs vedkommende udbygning af terminal og kranfaciliteter og justering af enkelte takster, og for APMT kaj- og krangaranti, og udbygning af CFS faciliteterne.

Hirtshals klarer sig godt med hensyn til takstniveau og generel erfaring med at håndtere store LCL volumener til nordatlantiske øer, men de nuværende og tænkte udbygninger overbeviser ikke om, at de kan klare hele opgaven. Selv om Københavns Havn har et stor operationelt potentiale og har allieret sig med en mester inden for pakke-transport, er det et meget dyrt alternativ, og der er en usikkerhed om, hvorvidt der rent faktisk er tilstrækkelig yard kapacitet til at håndtere RALs fremtidige trafik. ADP vurderes som for lille og for dyr i forhold til sine konkurrenter, desuagtet at havnen har erfaring inden for den type af transporter og ligger godt placeret i det nationale transportsystem.

Vi vurderer samlet set Aalborg/ACO til at blive placeret som en nr. 2 lige efter Århus Stevedore Kompagni, primært på grund af, at havnen fremstår som ret dyr i visse af omkostningsberegningerne, mens den er nr. 1 med hensyn til erfaring.

4 KUNDEPRÆFERENCER

4.1 Formål og metode

For

- at forstå den måde, hvorpå kundernes produktions- og logistiksystem er forbundet med grønlandstrafikken og de services, som den nuværende basishavn tilbyder
- at identificere de lokaliseringsfaktorer, kunderne anser for kritiske
- at afdække kundernes præferencer for valg mellem alternative basishavne og motiverne for deres rangordning heraf
- på den baggrund at give input til vurderingen af fordele og ulemper ved hver af de udvalgte havne

er der gennemført personlige interview med i alt 10 kunder i Grønland og Danmark.

Kunderne er vigtige for Royal Arctic Line (RAL). Interviewene er foretaget på baggrund af en i forvejen udsendt spørgeramme. Bilag 4.1 viser de interviewede virksomheder og personer samt spørgerammen. I et tilfælde er et interview med en kunde på Grønland fulgt op af telefonisk interview med kundens danske afdeling.

Ud over de 10 kunder er spørgerammen via mail sendt til de to grønlandske arbejdsgiverforeninger, idet de ikke er anmodet om at svare på spørgsmålene om logistik.

Resultatet af interviewene er en systematisk præsentation af kundernes synspunkter. Der er ikke foretaget en egentlig analyse af fordele og ulemper for hver enkelt kunde. Eftersom kunderne ikke selv på forhånd har foretaget systematiske vurderinger af de forretningspotentialer, der i videste forstand kunne realiseres ved flytning til én af de 5 andre havne, vil de mere langsigtede fordele for kunderne ved en alternativ havn systematisk blive undervurderet ("man ved hvad man har, og man ved ikke hvad man får").

Kunderne er udvalgt blandt RALs kunder på baggrund af to kriterier: væsentlighed (volumen) og bredde (diversitet). Der er således også blevet interviewet kunder, som ikke fylder så meget i trafikken, men som gennem deres forretning indfanger den store forskellighed, der er i grønlandstrafikken i nordgående og sydgående retning.

Præsentationen af kundernes behov og præferencer er delt op i to: danske kunder og grønlandske kunder. Hver del er bygget over tre temaer:

- Logistik og godsflow
- Væsentlige faktorer for valg af basishavn
- Præferencer for havne.

Hovedvægten i den følgende præsentation er lagt på at præsentere kunders prioritering af de 6 havne og deres begrundelser herfor.

4.2 Grønlandske kunder

De interviewede kunder er:

Tabel 4.1: De interviewede kunder på Grønland

Kunde
Pisiffik A/S
Pilersuisoq A/S
Nuka A/S
APK - Den Grønlandske Havfiskeri og Eksport Sammen- slutning (som leverandør til Royal Greenland A/S)
De grønlandske Brugser
Nuuk Imeq A/S

Det bemærkes, at Royal Greenland A/S har været anmodet om at gennemføre et interview, men virksomheden har meddelt, at den ikke ønsker at medvirke i denne undersøgelse. Vi har derfor gennemført det tilsvarende interview med APK (Den Grønlandske Havfiskeri og Eksport Sammenslutning) i kraft af dens egenskab som trawlerejernes forening, og APK indgår i undersøgelsen med den vægt, som Royal Greenland ville have haft.

Logistik og godsflow

Af de 6 interviewede kunder har de 2 primært sydgående trafik og de 4 primært nordgående trafik. Den sydgående trafik omfatter hovedsagelig eksport af frosne fisk og rejer samt tilbagesendelse af tom emballage, mens den nordgående trafik er væsentligt mere sammensat.

Alle fire kunder med nordgående trafik har egne afdelinger på eller i nærheden af Grønlandshavnen, hvor der foregår konsolidering af mindst 1/3 af godset. Der er her ved opnået et tæt samarbejde med ACO samt oparbejdet betydelige kompetencer vedrørende trafikken til Grønland.

For så vidt angår den sydgående trafik gælder, at langt det meste af den grønlandske eksport i første omgang sendes på frysehuse i nærheden af Aalborg. Det er skønnet, at omkring 10% af den sydgående fragt, svarende til ca. 500 containere pr. år, sendes direkte videre ("transshipment") til internationale destinationer. Dette foregår ved, at containerne på lastbil transporteres til Aarhus, hvorfra de med feederskib sendes til de store internationale containerhavne til videreforsendelse.

Væsentlige faktorer for valg af basishavn

Alle de interviewede giver udtryk for, at man ønsker at benytte den havn, der er billigst, så længe kvaliteten er i orden.

En række grønlandsk ejede virksomheder har dansk domicil i Aalborg området. Det gælder Royal Greenland, Polar Seafood, North Atlantic Seafood mm.

Fire af de interviewede har understreget, at en ændring af basishavnen kun er fornuftig, hvis den betyder en så stor nedsættelse af RALs fragtrater, at det kan betale udgifterne til at flytte kundens afdeling i Aalborg til den nye basishavn, inklusive køb/leje og indretning af nye lokaler og eventuelt tab på salg af lokaler i Aalborg. Vi har i denne rapport valgt ikke at estimere flytteomkostningerne, da det ikke har været muligt at tilvejebringe et tilstrækkeligt dækkende datagrundlag til at gennemføre troværdige beregninger.

5 af de interviewede har givet udtryk for, at en høj frekvens hos RAL betyder meget og er en højere prioritet end valg af dansk basishavn.

Fire af kunderne har givet udtryk for, at der er behov for (og efter deres opfattelse også mulighed for) forbedringer hos RAL både for så vidt regularitet, serviceniveau – især ved ind- og udlevering – og effektivitet, også ved en forbliven i Aalborg. For så vidt angår regulariteten er nævnt, at regulariteten på besejling af Sydgrønland opfattes som meget dårlig og at en havn med flere Gantry kraner burde kunne indebære forbedret regularitet, ligesom det burde forbedre effektiviteten. Der er endvidere peget på, at ind- og udleveringstiderne i Aalborg Havn og i Nuuk opleves som stive og burde kunne liberaliseres.

Præferencer for havne

Kunderne er blevet bedt om at prioritere de 6 havne.

En kunde har ikke ønsket at prioritere de enkelte havne, men vil pege på den havn, der er for dem er billigst, under forudsætning af, at kvaliteten er i orden.

Blandt de 5 øvrige har 4 peget på, at København er upraktisk placeret og har den laveste prioritet.

2 af de interviewede har peget på Aalborg som højeste prioritet, dog med den tilføjelse, at de vil prioritere Aalborg lavere, hvis en flytning indebærer en så stor nedsættelse af RALs fragtrater, at det kan betale udgifterne til at flytte kundens afdeling til den pågældende havn.

1 kunde har prioriteret Aalborg, Esbjerg, Aarhus og Fredericia lige højt.

Derudover er der peget på Århus og Fredericia som 1. prioritet. Hos de fleste grønlandske kunder er der ikke skelnet mellem 2. - 5. prioritet.

4.3 Danske kunder

De interviewede kunder er:

Tabel 4.2: De interviewede danske kunder

Kunde
Polar Seafood Greenland A/S
Brd Bendtsen/Superbyg A/S
Blue Water Shipping A/S
Arctic Import A/S

Det har ikke været en del af opgaven at inddrage RALs speditjonsafdeling i analysen.

Logistik og godsflow

De interviewede virksomheder omfatter 2 handels- og service virksomheder og en expeditiv virksomhed. Producenten afskiber først og fremmest gods i sydgående retning, handelsvirksomhederne sender udelukkende gods i nordgående retning, mens expeditøren håndterer gods i begge retninger.

Samlet kan man sige, at en meget stor del af godsflowet mellem RALs danske kunder og Grønlandshavnen er knyttet til lokalområdet. Selv langt det meste af den grønlandske eksport sendes i første omgang på frysehuse i nærheden. Mht. kundernes indkommende leverancer er billedet mere sammensat. Noget er regionalt, andet er nationalt forankret. Grønlandstrafikken genererer altså en stor mængde lokal/regional lastbiltrafik.

Et andet træk er at en meget, meget stor del af kundernes omsætning er "grønlandsk". Derfor er de nuværende logistikfaciliteter og -operationer i vid udstrækning bygget op omkring Grønlandshavnen.

Væsentlige faktorer for valg af basishavn

De tre virksomheder som sender varer til Grønland peger i stor udstrækning på de samme lokaliseringsfaktorer i diskussionen om flytning af basishavn:

- Kendskab til og erfaring med det grønlandske marked
- Opbrydning af et tilpasset og afprøvet system
- Investeringer bundet i eksisterende faciliteter
- Transportudgifter
- Regionaludvikling i Nordjylland.

Tre af de interviewede kunder pegede på kendskab til og erfaring med det grønlandske marked som den vigtigste. Denne kompetence er personbundet, og dermed også (i øjeblikket) i vid udstrækning bundet til det nordjyske område.

I den udstrækning disse virksomheder flytter deres aktiviteter som følge af skift af basishavn, forudser virksomhederne store indkøringsomkostninger, fordi en stor del af personalet ikke kan forventes at ville flytte med.

Herudover nævnte to af virksomhederne problemet omkring risiko for fejl og forringet forsyningssikkerhed som følge af flytning af basishavn.

Investeringer bundet i eksisterende faciliteter var den mest afgørende faktor for produktionsvirksomheden, men den var også væsentlig for en af handelsvirksomhederne.

For to af virksomhederne vil en flytning af basishavn derfor få en stor betydning for transportudgifterne, fordi de ser sig "nødsaget" at forblive, hvor de er. Der var en forventning om, at hvis flytning af basishavn skete ud fra et ønske fra RAL om at reducere omkostningerne, så måtte man forvente, at dette også smittede af på kundetaksterne, således at øgede transportudgifter blev kompenseret gennem lavere fragttakster.

Sammenfattende for de danske kunder kan man sige, at der generelt er stor tilfredshed med den måde, tingene fungerer i dag med hensyn til de operationelle forhold mellem RAL/ACO og kunderne, og ingen utilfredshed med de nuværende prisforhold – selvom det altid kan blive billigere, og selvom prisstrukturen ikke opfattes som særligt gennemskuelige.

Præferencer for havne

Alle er enige om, at Aalborg er en klar første prioritet. Lige så klar er afvisningen af København som et alternativ.

4.4 Samlet prioritering

Som nævnt har kunderne anført deres rangordning af de 6 havne. Denne rangordning sammenvejes i det følgende til én samlet rangorden. Dette er sket på to måder.

I den første ("andelstanken") er de 10 kunder tillagt lige stor vægt. I den anden ("kompenseret omsætning") er hver kunde tillagt den vægt, som kundens omsætning udgør blandt de 10 kunder, når forskellen mellem vægten af det transporterede gods mellem nord- og sydgående trafik er udlignet. Dette er sket ved, at der er kompenseret for forskellen i kapacitetsudnyttelsen mellem nord- og sydgående trafik med faktoren 1,35. Kundernes vægt varierer fra en andel på 0,4% til en andel på 22,3%.

Blandt de 10 kunder er 1 speditør. Det er den pågældende speditørs præferencer - og ikke hans kunders – der indgår.

Den følgende tabel viser resultaterne af kundernes prioritering af de 6 havne ved de to sammenvægtninger.

Ved angivelse af prioriteringerne er der i alt $(1+2+3+4+5+6 =) 21$ "point" at uddele. Når en kunde har angivet, at for eksempel 4 havne har lige høj prioritet, er der for de fire havne anført $1+2+3+4=10/4=2,5$ som prioritet for de fire havne. Ved lige høj prioritet er det således den gennemsnitlige placering, der er anført.

Tabel 4.3: Resultat af kundepræferencer

Kunde	Aal- borg	Hirts- hals	Es- bjerg	Frede- ricia	Aar- hus	Køben havn
Pisiffik A/S	1	6	4	3	2	5
Pilersuisoq A/S	1	2	4	4	4	6
Nuka A/S	4	5	2	3	1	6
APK (som leverandør til Royal Green- land A/S)	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
De grønlandske Brugser	2,5	5,5	2,5	2,5	2,5	5,5
Nuuk Imeq A/S	4	4	4	1	4	4
Polar Seafood Greenland A/S	1	4	3	5	2	6
Brd Bendtsen/Superbyg A/S	1	2	5	4	3	6
Blue Water Shipping A/S	1	2	4	5	3	6
Arctic Import A/S	1	2	4,5	4,5	3	6
I alt kundepræferencer sammenvægtet snit – Metode 1 "An- delstanken"	2,0	3,6	3,7	3,6	2,8	5,4
Kundepræference – rangordnet – Metode 1 "Andelstanken"	1	3,5	5	3,5	2	6
I alt kundepræferencer sammenvægtet snit- Metode 2 "Kompenseret omsætning"	1,9	3,7	4,4	3,5	3,0	5,7
Kundepræference – rangordnet - Me- tode 2 "Kompenseret omsætning"	1	4	5	3	2	6

Det ses af tabellen, at:

- Aalborg ved begge metoder signifikant er placeret som 1. prioritet
- Aarhus ved begge metoder er placeret som 2. prioritet
- der er forskel på den sammenvejede rangorden ved de to opgørelsesmåder for så vidt angår placeringen som nr. 3 og 4
- Esbjerg ved begge metoder er placeret næstsidst
- København ved begge metoder signifikant er placeret (sidst som nr. 6)
- forskellen mellem havnenes snit er større ved metode 2 "kompenseret omsætning" end ved metode 1 "andelstanken"
- forskellen mellem Hirtshals, Esbjerg og Fredericia er meget lille ved metode 1.

Det skal understreges, at Aalborgs placering som nummer 1 ikke ændres, selv hvis den tildeles de lavest mulige point i de to tilfælde, (APK og de grønlandske brugser), hvor flere havne har fået samme prioritet. Det er således en meget robust 1. prioritet, kunderne giver Aalborg.

5 ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Beregningerne er udført på baggrund af indhentede oplysninger fra RAL, havnene og stevedorerne i havnene samt andre oplysninger såsom prisen på bunkring og en sammenligning af udgifterne til kontorleje i de 6 byer.

Beregningerne tager endvidere udgangspunkt i den i fase 3 udførte benchmark, hvor der blandt andet er opstillet et af havnene og stevedorerne godkendt stamblad, tariffblad samt regneeksempel på en konkret nord-, henholdsvis sydgående transport.

Samtlige beregninger angiver mer-/eller mindreomkostningerne i forhold til en forbliven i Aalborg.

5.1 Mer-/mindreomkostninger for RAL

Hvis RAL skifter basishavn, opstår en række mer-/og mindreomkostninger. Nogle af disse omkostninger er af éngangsnatur, andre er udtryk for ændringer i løbende omkostninger hen over tiden.

5.1.1 Flytteomkostninger

Engangsomkostningerne er relateret til selve flytningen og omfatter blandt andet:

- erhvervelse af arealer og bygninger
- engangsomkostninger i forbindelse med medarbejdere såsom rekruttering og træning af nye medarbejdere, omkostninger i forbindelse med afsked af nuværende medarbejder, der ikke flytter med
- tab på nuværende bygninger og arealer.

Erhvervelse af bygninger og arealer

Disse omkostninger har det ikke været muligt at estimere på en tilstrækkelig betryggende måde. Der er derfor taget hensyn hertil ved at foretage to beregninger: I det ene tilfælde ses der bort herfra, i det andet indregnes de med et skønnet beløb på 15 mio. kr.

Engangsomkostninger i forbindelse med medarbejdere

Disse omkostninger skønnes til samlet 100.000 kr. pr. berørt medarbejder. RAL og ACO har i dag 127 medarbejdere i Aalborg. Antallet af berørte medarbejdere i de 5 alternativer fremgår af følgende tabel, idet det er forudsat, at alle berøres af en flytning til København og ca. halvdelen ved en flytning til andre jyske byer end Hirtshals, hvor ca. 10% berøres. Tabellen viser endvidere engangsomkostningerne ved en enhedsomkostning på 100.000 kr. pr. berørt medarbejder.

Tabel 5.1: Skønnede éngangsomkostninger i forbindelse med medarbejdere

	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus
Berørte medarbejdere	60	127	60	13	60
Éngangsomkostninger (mio. kr.)	6,0	12,7	6,0	1,3	6,0

Tab på nuværende bygninger og arealer

Som skøn herfor er anvendt afskrivning af RALs andel af egenkapitalen i ACO (15,6 Mio. kr.) og ACOs egenkapital i Nordjysk Kombi Terminal A/S (0,2 Mio. kr.), i alt 15,8 mio. kr.

Samlede engangsomkostninger

Herefter kan de samlede engangsomkostninger opgøres som vist i følgende tabel:

Tabel 5.2: Samlede éngangsomkostninger for RAL

Mio. kr.	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus
Erhvervelse af bygninger og arealer <i>Alternativ 1</i>	0	0	0	0	0
Erhvervelse af bygninger og arealer <i>Alternativ 2</i>	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
Engangsomkostninger medarbejdere	6,0	12,7	6,0	1,3	6,0
Tab af egenkapital	15,8	15,8	15,8	15,8	15,8
I alt éngangsomkostninger <i>Alternativ 1</i>	21,8	28,5	21,8	17,1	21,8
I alt éngangsomkostninger <i>Alternativ 2</i>	36,8	43,5	36,8	32,1	36,8

5.1.2 Ændringer i driftsomkostningerne

RALs løbende driftsudgifter påvirkes gennem

- ændrede areal- og bygningsudgifter
- ændrede omkostninger ved anløb
- ændrede omkostninger ved sejltid
- tab af overskud i ACO.

Der er herved forudsat, at personalets størrelse er uafhængigt af den geografiske placering, ligesom der ikke er forudsat andre forskelle i driftsomkostningerne ved de forskellige placeringer, herunder i lønudgifterne. Således indeholder ingen overenskomster lønforskelle på grund af forskellige geografiske placeringer i Danmark. Det er ligeledes forudsat, at RAL, hvis der flyttes til en anden havn, benytter en operatør i den pågældende havn, og derved taber sin andel af overskuddet i ACO.

Der er ved beregningen af skibsrelaterede udgifter taget udgangspunkt i RALs masterplan.

Ændrede areal- og bygningsudgifter

Der er gennem ejendomsportaler indhentet oplysninger om m² lejen for kontorarealer i centrum af de berørte byer. Herudfra er gennemsnittet beregnet for de 6 byer, idet Hirtshals er sat til den laveste pris, og prisen for 1800 m² er beregnet i de 6 byer. Desuden er mer-/mindreomkostningen i forhold til Aalborg beregnet. Resultatet ses i følgende tabel:

Tabel 5.3: Beregnede årlige lejeudgifter for 1800m² samt meromkostninger i forhold til Aalborg (positive tal angiver merudgift, negative besparelse)

Mio. kr.	Aalborg	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus
Beregnet leje for 1800m ²	1,0	0,8	1,5	1,2	0,7	1,2
Meromkostning	-	-0,2	0,5	0,2	-0,3	0,2

Det ses af tabellen, at der ikke er tale om markante forskelle.

Ændrede omkostninger ved anløb
Omkostningerne består af:

- Skibsafgifter
- Vareafgifter
- Sikkerhedsafgifter – opkræves kun i København.

De samlede anløbsomkostninger for RAL i de 6 havne samt forskellen i forhold til Aalborg fremgår af følgende tabel 5.4:

Tabel 5.4: Årlige anløbsomkostninger i de 6 havne samt meromkostninger i forhold til Aalborg (positive tal angiver merudgift, negative besparelse)

1.000 kr.	Aalborg	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus
Skibsafgifter	354	360	576	250	273	305
Vareafgifter	2.854	2.446	2.956	2.772	3.467	2.956
Sikkerhedsafgifter	-	-	308	-	-	-
I alt	3.208	2.806	3.840	3.022	3.741	3.261
Meromkostning i mio. kr.	-	-0,4	0,6	-0,2	0,5	0,1

Det ses af tabellen, at RALs omkostninger er større i København og Hirtshals, mens de er mindre i Esbjerg og især i Fredericia.

Ændrede sejltider og –distancer

Da sejlstanden er forskellig til de 6 havne, er de sparede/længere distancer og sejltider beregnet for de 5 skibe, der besejler Aalborg ifølge RALs masterplan. Herved er benyttet de data for de enkelte skibe, der fremgår af den tidligere viste tabel. Af forenklingsgrunde har beregninger for Kista også taget udgangspunkt i Nuuk, selv om skibet besejler Østgrønland. De absolutte besparelser/forøgelse er upåvirkede heraf. Hvis man betragtede de procentvise ændringer, vil de herved være undervurderede, da der er kortere til Østgrønland end til Nuuk.

Da bunkersprisen ikke er ens i havnene, er der den 6/10 indhentet priser i de forskellige havne. Priserne er listepreiser, bestående af en (verdens)markeds-pris med et tillæg, der er forskelligt alt efter geografisk placering (transport) og om bunkringen foretages via skib eller tankvogn. Disse priser kan ikke umiddelbart sammenlignes med de priser, RAL betalte den 6/10, idet der heri er indeholdt rabatter. Det er derfor besluttet at beregne forskellen i omkostninger til sejlads som forskellen i forbruget, multipliceret med RALs pris den 6/10 tillagt de tillæg, vi har fået oplyst pr. havn.

De således beregnede forskelle er vist i følgende tabel 5.5, tillige med den årlige forskel i sejladsdøgn pr. år for alle 5 skibe i alt mellem havnene.

Tabel 5.5: Forskel i antal sejladsdøgn samt årlig forskel i sejladsomkostninger i forhold til Aalborg (positive tal angiver merudgift, negative besparelse)

	Aalborg	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus
Forskel i sejladsdøgn pr. år i forhold til Aalborg	-	19,7 døgn	14,6 døgn	-27,8 døgn	-35,4 døgn	8,7 døgn
Forskel i sejladsomkostninger pr. år i forhold til Aalborg mio. kr.	-	0,7	0,5	-1,0	-1,3	0,3

Det ses, at forskellen på sejladsomkostninger varierer fra meromkostninger på ca. 0,7 mio. kr. pr. år ved Fredericia til en besparelse på 1,3 mio. kr. ved Hirtshals. Det skal bemærkes, at sejladsomkostningerne afhænger af både verdensmarkedsprisen på olie og \$-kursen, og dermed var relativt høje den dag, da prisen på bunkers blev indhentet.

For så vidt angår forskellene i sejladsdøgn, er de af en sådan størrelse, at de med den gældende sejlplan ikke kan nyttiggøres ud over til nedbringelse af behov for overarbejde, specialet i Nuuk. Hvorvidt de kan benyttes i en ændret sejlplan er ikke analyseret.

Tab af overskud i ACO

RAL ejer 80% af ACO. I dag giver RAL et årligt overskud, som RAL ved en fraflytning vil gå glip af. Overskuddet varierer fra år til år. Som et konservativt bud er RALs langsigtede, årlige andel af overskuddet sat til 2 mio. kr.

Samlede ændringer i RALs driftsomkostninger

De samlede ændringer i RALs driftsomkostninger fremgår af følgende tabel 5.6, idet besparelser er vist som negative tal.

Tabel 5.6: Årlige meromkostninger for RAL i forhold til Aalborg (positive tal angiver merudgift, negative besparelse)

Mio. kr.	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus
Lejeudgifter for 1800m ²	-0,2	0,5	0,2	-0,3	0,2
Anløbsomkostninger	-0,4	0,6	-0,2	0,5	0,1
Sejladsomkostninger	0,7	0,5	-1,0	-1,3	0,3
Tab af ACO overskud	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
I alt	2,1	3,6	1,0	0,9	2,6

Det ses af tabellen, at der i alle tilfælde er tale om en stigning i de årlige driftsomkostninger, varierende fra merudgifter på 3,6 mio. kr. i København til merudgifter på omkring 1 mio. kr. i Esbjerg og Hirtshals.

5.1.3 Samlede mer-/mindreomkostninger for RAL

De samlede mer-/mindreomkostninger består af forskellene i éngangsomkostninger, og i de årlige driftsomkostninger. I følgende tabel er vist kapitalværdien af flytteomkostningerne og 15 års mer-/mindreomkostninger under forudsætning af, at flytteomkostningerne falder i det første år og mer-/mindreomkostningerne er konstante de næste 15 år. Som kalkulationsrente er anvendt 6%.

Tabel 5.7: Kapitaliserede meromkostninger for RAL over 15 år

Mio. kr.	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus
I alt Alternativ 1	42,2	63,5	31,5	25,8	47,1
I alt Alternativ 2	57,2	78,5	46,5	40,8	62,1

Det fremgår af tabellen, at under de anvendte forudsætninger er det i ingen af tilfældene en økonomisk set en god forretning for RAL at flytte basishavn, idet der i alle tilfælde er tale om betydelige meromkostninger.

Der er foretaget en følsomhedsberegning, hvor det er forudsat, at RAL ikke påføres et årligt tab af overskud fra ACO. Resultatet ses i følgende tabel:

Tabel 5.8: Kapitaliserede meromkostninger for RAL over 15 år – Følsomhedsberegning uden årligt tab af overskud fra ACO

Mio. kr.	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus
I alt Alternativ 1	22,8	44,0	12,1	6,4	27,6
I alt Alternativ 2	37,8	59,0	27,1	21,4	42,6

Det fremgår af tabellen, at også under disse forudsætninger er det økonomisk set en dårlig forretning for RAL at flytte basishavn, idet der i alle tilfælde er tale om meromkostninger. Sagt på en anden måde kan besparelserne i driftsomkostningerne ved at flytte til Esbjerg eller Hirtshals ikke betale flytteomkostningerne tilbage, set over en 15 års periode.

5.2 Mer-/mindreomkostninger for kunderne

For kunderne omfatter mer-/mindreomkostninger ved at flytte basishavn i forhold til en forbliven i Aalborg:

- forskellen i transportomkostninger
- eventuelle flytteomkostninger
- forskellen i stevedore- og terminalomkostninger.

Hertil kommer de mer- eller mindreomkostninger, RAL får ved en flytning af basishavn, og som må formodes vil blive væltet mere eller mindre helt over på kunderne, så en eventuel besparelse vil føre til en takstnedsættelse, mens meromkostninger må formodes at føre til en takstforøgelse.

For så vidt angår forskellene i transportomkostninger har det ikke været muligt at tilvejebringe et tilstrækkeligt dækkende og troværdigt datagrundlag til at gennemføre sådanne beregninger. Gennem interviewene i fase 4 er der tilvejebragt en del oplysninger for nogle kunder, men som nævnt giver disse oplysninger langt fra et dækkende billede. Der er derfor set bort fra transportomkostningerne i det følgende.

Vedrørende eventuelle flytteomkostninger er billedet stort set det samme som for transportomkostningernes vedkommende, nemlig at det ikke har været muligt at tilvejebringe et tilstrækkeligt dækkende datagrundlag til at gennemføre troværdige beregninger. For det første er det ikke alle kunder, der har etableret afdelinger i Aalborg, herunder i selve Grønlandshavnen, og derfor påvirkes af flytteomkostninger. For det andet har specielt de Grønlandsbaserede kunder ikke givet sådanne oplysninger, så der kan gennemføres troværdige beregninger, hverken for så vidt angår engangsomkostninger eller de årlige forskelle i areal- og bygningsomkostninger. Endelig kendes kundernes strategi ved flytning af basishavn ikke. Det er derfor valgt at se bort fra den post i det følgende.

For så vidt angår stevedore og terminalomkostninger, herunder CFS, er der foretaget en sammenligning af, hvad det ville koste, hvis det totale aktivitetsmønster mht. stevedoring, terminalhåndtering og CFS i Grønlandshavnen blev kopieret til en anden havn. Dette er sket for at gøre beregningerne mellem havnene sammenlignelige, da deres takster som nævnt er meget forskellige i struktur og opbygning.

Vi har således "omplantet" trafikken over Aalborg i 2003 til de andre havne og anvendt de af havnene godkendte stam- og takstblade til at beregne de omkostninger, der ville have været, hvis 2003 trafikken havde foregået gennem de pågældende havne og til de af havnene godkendte takster.

Ud fra de af havnene godkendte stam- og takstblade er de samlede omkostninger herefter beregnet og sammenlignet med Aalborg. Resultatet ses i følgende tabe 5.9!:

Tabel 5.9: Årlige meromkostninger for kunderne i forhold til Aalborg (positive tal angiver merudgift, negative besparelse)

Mio. kr.	ADP	CMP	Es- bjerg	Hirts- hals	Århus ÅSK	Århus APMT
Stevedore	-1,9	4,9	5,4	-3,0	0,1	-2,0
Terminal	2,7	1,8	-0,4	-0,2	-3,3	-0,7
CFS	2,6	2,2	-8,0	-6,9	-7,1	-3,5
I alt	3,4	8,9	-3,0	-10,1	-10,3	-6,2

små,
2,67
ved flyt

Det fremgår af tabellen, at der er endog meget store udsving mellem havnene, især for så vidt angår CFS aktiviteterne. De største udsving til hver sin side fremkommer ved henholdsvis Fredericia Havn og Hirtshals Havn. Bortset fra Københavns Havn, er det endvidere CFS aktiviteterne, der er den største post i havnene.

En forklaring på de stærkt varierende priser kan være, at omfanget i CFS operationerne er så meget større for alle operatører end de nuværende operationer - undtagen BWS i Esbjerg og ÅSK i Århus - at der har været en del usikkerhed om, hvor prisniveauet skulle ligge. En anden forklaring på forskellene både hvad angår stevedore/terminal og CFS operationerne kan være, at det nationale marked for havneoperationer faktisk er meget lidt transparent og ikke særligt konkurrencepræget.

Som nævnt er takststrukturene meget forskellige havnene imellem, hvilket dermed giver anledning til de meget store forskelle. Man kan sige, at ved at anvende Grønlands- trafikken for 2003 blæses disse forskelle så at sige op, fordi mængderne – især for så vidt angår CFS aktiviteterne – er meget store i forhold til de eksisterende forhold i de fleste af de 5 havne. Hvorvidt de forskellige havne i givet fald vil anvende den samme takststruktur og de samme takster, hvis trafikken virkelig blev flyttet, kan formentlig kun afklares ved at indhente bindende tilbud fra havnene.

For så vidt angår terminalaktiviteterne kan en forklaring på forskellene måske være, at havnene ikke har været fuldt opmærksomme på de store sæsonsving i trafikken og sammenhængende hermed det stærkt varierende behov for plads til opmagasinering af containere.

Det skal bemærkes, at vi, som nævnt, har henvendt os gentagne gange til havnene for at få bekræftet og verificeret det grundlag, som havnene har benyttet til at give os oplysninger, samt om vi har forstået deres oplysninger korrekt.

Århus Havn med ÅSK som stevedore fremstår økonomisk set som et godt alternativ tæt fulgt af Hirtshals, mens Århus Havn med AP Møller og Esbjerg Havn også er økonomisk fordelagtige, men på et mere jævnt niveau. Fredericia og København er begge dyrere end Aalborg.

Ved at sammenligne med de årlige konsekvenser for RAL ses det, at stevedore-, terminal- og CFS aktiviteterne er af langt større økonomisk betydning end de driftsøkonomiske konsekvenser for RAL.

5.3 Mer-/mindreomkostninger for Grønlands Hjemmestyre

For hjemmestyret vil de økonomiske konsekvenser bestå af summen af de økonomiske konsekvenser for de hjemmestyreejede virksomheder. Dette vil først og fremmest sige RAL koncernen, der er 100% ejet af hjemmestyret. Man kan således sige, at konsekvenserne for RAL direkte kan overføres til hjemmestyret.

Også en række af RALs største kunder er helt eller delvist ejet af Hjemmestyret. Da konsekvenserne for de enkelte kunder ikke er beregnet – og ikke kan beregnes uden at meget stort arbejde – kan de direkte økonomiske konsekvenser vanskeligt gøres op i form af årlige beløb.

Hvis en anden en anden havn end Aalborg vælges som basishavn, vil hjemmestyret formentlig skulle afskrive skulle ejerandelen på 50% af værdien af Grønlandshavnens Ejendomme A/S. Denne andel udgør 27,153 mio. kr. ifølge årsregnskab 2003 for Aalborg Havn A/S. Dette beløb betragtes som en omkostning for Hjemmestyret ved flytning af basishavn.

→ = 2,8 mio/år over 15 år 68

5.4 Mer-/mindreomkostninger for det grønlandske samfund

De økonomiske konsekvenser for samfundet omfatter alle de ovenfor beregnede konsekvenser for såvel RAL, kunderne som hjemmestyret. Hertil kommer de konsekvenser, der kun indirekte og meget vanskeligt lader sig opgøre i kr. og ører. Det gælder især forsyningssikkerheden, hvor manglende sikkerhed for at få nødvendige leverancer frem til tiden kan få katastrofale følger. Disse forhold kan således være af større vigtighed end de forhold, der er opgjort i økonomiske størrelser.

De samlede økonomiske konsekvenser omfatter følgende konsekvenser i forhold til en forbliven i Aalborg:

- hjemmestyret
- flytteomkostninger
- de årlige konsekvenser for RALs driftsomkostninger
- de årlige konsekvenser for kunderne

Nedenstående tabel viser de samlede økonomiske konsekvenser:

Tabel 5.10: Samlede økonomiske konsekvenser ved at flytte basishavn - Meromkostninger i forhold til Aalborg (positive tal angiver merudgift, negative besparelse)

Mio. kr.	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus ASK	Århus APMT
Hjemmestyrets tab	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2
Éngangsomkostninger, Alternativ 1	21,8	28,5	21,8	17,1	21,8	21,8
Éngangsomkostninger, Alternativ 2	36,8	43,5	36,8	32,1	36,8	36,8
Samlede éngangsomkostninger, Alternativ 1	49,0	55,7	49,0	44,3	49,0	49,0
Samlede éngangsomkostninger, Alternativ 2	64,0	70,7	64,0	59,3	64,0	64,0
Driftsomkostninger						
RAL - inkl. 20 tab af ACO-overenskomst	2,1	3,6	1,0	0,9	2,6	2,6
Stevedore	-1,9	4,9	5,4	-3,0	0,1	-2,0
Terminal	2,7	1,8	-0,4	-0,2	-3,3	-0,7
CFS	2,6	2,2	-8,0	-6,9	-7,1	-3,5
Årlige driftsomkostninger	5,5	12,5	-2,0	-9,2	-7,7	-3,6

Det fremgår af tabellen, at en flytning af basishavn vil indebære store éngangsomkostninger, uanset hvilken havn, der vælges.

Ud fra et rent driftsøkonomisk synspunkt fremstår Hirtshals som den økonomisk mest fordelagtige havn, fulgt af Århus (begge stevedorer). Herefter følger Esbjerg, mens København og Fredericia begge er dyrere end Aalborg.

6 ANBEFALING

Vor anbefaling baserer sig på en samlet vurdering af benchmarking, kundepræferencerne og de økonomiske konsekvensberegninger. Der er således foretaget en afvejning af en række forhold, der ikke er opgjort i samme måleenhed – som for eksempel kr. og ører. Hertil kommer som nævnt de forhold, der ikke har kunnet kvantificeres overhovedet, såsom forsyningssikkerhed.

Denne sammenvægtning af forskellige forhold, der hver for sig har betydning for det grønlandske samfund, er i sin natur politisk, og forskellige personer med forskellige præferencer vil ikke komme frem til samme resultat.

Tager man udgangspunkt i forhold som forsyningssikkerhed, opretholdelse af en sikker og pålidelig trafik, herunder en pålidelig udførelse af CFS aktiviteterne, viser benchmarkingens resultater, at Århus Stevedore Kompagni fremstår som den bedste blandt alternativerne til Aalborg Havn.

Heroverfor står en forbliven i Aalborg med dens ubestridelige kompetence, sikkerhed og absolut højeste prioritet hos kunderne.

Inddrager man økonomiske forhold i vurderingen, bliver billedet mere broget. Ud fra et rent RAL synspunkt, er en forbliven i Aalborg det økonomisk mest fornuftige på grund af de høje éngangsomkostninger, der er forbundet med en flytning. Ser man derimod mere bredt på det, og inddrager omkostningerne til stevedore, terminal og CFS aktiviteter, fremstår Aalborg som et noget dyrere alternativ i de løbende driftsomkostninger. Også her står Århus Stevedore Kompagni stærkt. Hirtshals klarer sig også godt med hensyn til takstniveau og generel erfaring med at håndtere store LCL volumener til de nordatlantiske øer, men de nuværende og tænkte udbygninger overbeviser ikke om, at de kan klare hele opgaven.

Hvad angår de operationelle og de økonomiske forhold fremstår Esbjerg og APMT også som gode valg under forudsætning af, at der foretages forbedringer: for Esbjergs vedkommende udbygning af terminal og kranfaciliteter og justering af enkelte takster, og for APMT kaj- og kranngaranti og udbygning af CFS faciliteterne.

Derimod er både Københavns Havn og Fredericia dyre alternativer, og København er den absolut lavest prioriterede hos kunderne.

Ser man på kundernes præferencer, ligger Aalborg som nævnt højest, efterfulgt af Århus (uden at skelne mellem de to stevedorer).

Der er således meget, der taler for en forbliven i Aalborg. Samtidig viser de opstillede beregninger, at Aalborg med hensyn til CFS aktiviteter, terminal og stevedore ligger i den dyre ende. Disse beregninger viser imidlertid meget varierende resultater havnene imellem. Samtidig er takststrukturene meget forskellige havnene imellem, hvilket også giver anledning til meget store forskelle.

Disse overvejelser fører til, at vi ikke kan anbefale en fraflytning fra Aalborg her og nu. En måde at validere beslutningsgrundlaget på, kunne være at foretage en "indbudt licitation" mellem de mest interessante havne – Århus og Esbjerg foruden Aalborg – for at opnå fuldstændig sammenlignelige oplysninger og fordi disse havne i det længere perspektiv kan udgøre et interessant alternativ, især ud fra et forretningsmæssigt synspunkt.

Med udgangspunkt i benchmarkingens rangordning af CFS aktiviteterne – og dermed forsyningssikkerheden, i kundernes præferencer, vurderingen af konsekvenserne for Hjemmestyrets og RALs økonomi, samt de anførte overvejelser om mere valide oplysninger fra havnene **anbefaler vi at forblive i Aalborg på kort sigt – mindst 3 år** således at denne periode kan anvendes til at gennemføre en "indbudt licitation".

BILAG 2.1 UDVALGTE NØGLETAL FOR SKIBENE OG DERES TURE MELLEM GRØNLAND OG DANMARK I 2003 IFØLGE RALS MASTERPLAN

Tabel 1: Besejling Danmark – Grønland 2003 og 2004

Skib	Nuka	Naja	Irena	Arina	Kista
BT	11.612	11.612	8.939	6.759	4.209
Kapacitet (antal TEU)	782	782	424	283	37
Tørlast kapacitet (m ³)	-	-	-	-	5.931
Fryserumskapacitet (m ³)	-	-	-	-	614
Reefer plugs	218	218	137	94	6
Service speed (kn)	16,5	16,5	14,5	15	13,5
Daily fuel consumption, sailing IFO (t)	31	31	21	21	12 + 0,2 (MGO)
Daily Fuel Consumption, port, MGO (t)	3	3	3	3	2
Draught (m)	8	8	6,5	6,2	7,3
Antal dobbeltture 2003	29		11	5	4
Antal forventede ture 2004	17	12	12	4	4

Kilde: RAL

Det ses af tabel 1, at antallet af dobbeltture stort set er ens i de to år og ligger på 49.

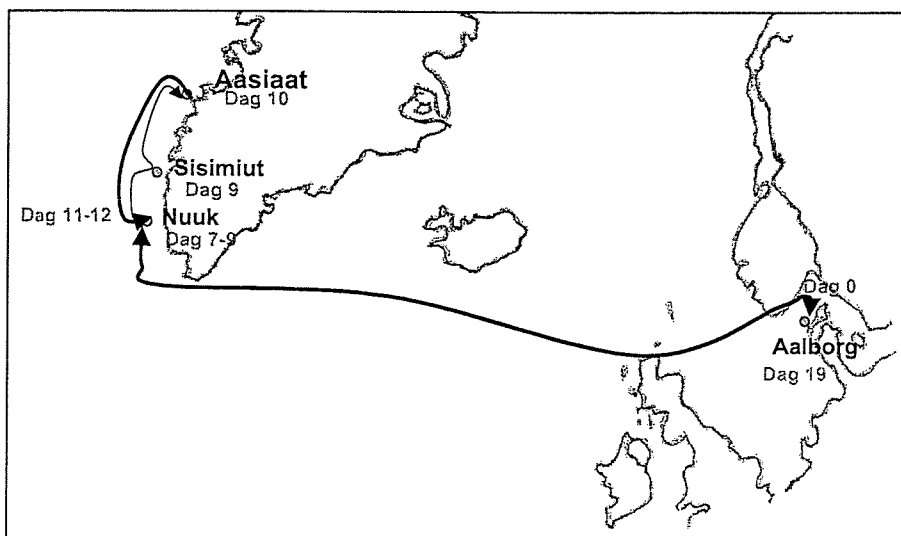
BILAG 2.2 EN TYPISK RUTE FOR ET AF RALS STORE SKIBE, NUKA

På figuren nedenfor ses en typisk rute for et af RALs store skibe Nuka. Ruten er en rundtur som efter afslutning gentages med det samme skib. Forløbet af rute 435 ser sådan ud:

NUKA, rute 435

26/09 Aalborg, an	08/10 Aasiaat, an
28/09 Aalborg, af	09/10 Nuuk, an
05/10 Nuuk, an	10/10 Nuuk, af
07/10 Sisimiut, an	17/10 Aalborg, an

Figur nr. 4. Rute 435 med RALs skib NUKA



Kilde: Masterplan 2004, RAL

BILAG 2.3 INFRASTRUKTURER, HÅNDTERINGSGREJ OG UDVIKLINGSPLANER I GRØNLANDSHAVNEN

Faciliteter til rådighed:	
Kajlængde:	800 m
Dybde ved kaj:	8½ m, ny udvidelse 9 m
Yard areal (RAL aktiviteter):	
Containerterminal incl. forplads:	56.386 m ²
Depotområde	25.000 m ²
Areal til farligt gods	6.000 m ²
Reefer plugs:	340 stk., samt 40 PTI plugs
Bygninger (RAL aktiviteter):	
Pakhus (frostfrit, +5 grader):	8.700 m ²
Køle-frysehus:	3.000 m ²
Kontor	1.800 m ²
 Mobilt udstyr: Gantrykran ¹ (1999)	50 t under åg
Mobilkran (back-up kran)	40 t under åg
 Reach Stackers:	4 stk. 45 t under åg og 6 høj, 1 stk. 12 t og 6 høj
 Trucks:	4 stk. bruges hovedsagelig i container yarden 2 stk. bruges daglig til intern transport (Mafi og movers)
 Trailers:	4 stk. 60 tons

Veterinærgrænsekontrol

Aalborg Havn driver en kontrolstation i Grønlandshavnen i samarbejde med Agri-Norcold, som har reserveret 350 pallepladser i deres frysehus til at betjene de grønlandske fiskeprodukter. Alle andre varer – kølede konsum og non-konsum varer – kontrolleres i et andet pakhus (E2), også beliggende i Grønlandshavnen.

Containerværksted

På grund af de vanskelige vejrforhold på ruten og faciliteterne i nogle af de grønlandske havne udsættes containerne for et større slid end normalt. Derfor er der et større behov for reparation af containere end normalt. Tidligere blev reefercontainere sendt til Aarhus og DC containere repareret i Nuuk – senere i Aalborg, men i 2002 opførte Aalborg Havn i samarbejde med ACO et container- og truckværksted, som ACO lejer og driver. Omkostningerne ligger årligt på niveauet 5-7 mio. kr.

Adgang til bane og vejnet

Der findes banespor på terminal-området som gennem en 16 km lang strækning forbindes til den jyske længdebane. Gennem firmaet Nordjysk Kombi Terminal A/S læsser og lossere ACO med eget udstyr containere på togvogne og forbereder togstammen som afhentes/bringes af Railion Danmark. Afstand fra Grønlandsterminalen til motorvej E45 er knap 6 km på almindeligt vejnet.

Projektlast og affald

¹ Ejers af Grønlandshavnens Ejendomme

Østhavnen har mange 100.000 m² til rådighed for de store projektlaster og volumener af affald og residualer fra mineindustrien som RAL forventer kommer til at indgå i den fremtidige grønlandstrafik.

De næste 5 år - udviklingsplaner og andre strategiske forhold

Den udviklingsplan, som ligger for havnen fra 1970, er hidtil blevet fulgt. Den lægger op til, at havnen skal udbygges mod øst med en række havnebassiner. Planen er netop blevet revideret. Det forventes bl.a., at containerhavnen skal udvides som følge af øget trafik. Det indebærer bl.a., at der på sigt vil blive etableret 3 skibsliggepladser langs en kajflugt mod Limfjorden – en udbygning som er kontraktmæssig sikret i de eksisterende aftaler med RAL.

Havnen har netop styrket sine marketingsressourcer med ansættelsen af en salgschef, hvis opgave blandt andet bliver at lokke mere containertrafik til Østhavnen. Blandt andet arbejdes der på at tiltrække feedertrafik, som kunne være til gavn for havnens eksisterende kunder, bl.a. RAL. Der vil også blive satset på at gå ind og hjælpe kunderne med at udvikle nye transportkæder i relation til havnen.

Jernbaneforbindelsen til den jyske længdebane er netop blevet opgraderet, og Aalborgs banegodsterminal blevet udflyttet i umiddelbar tilknytning til Grønlandshavnen. Desuden planlægges opført et nyt stort frysehus til 20 mio. kr. i Østhavnen med henblik på at servicere grønlandstrafikken, men også andre operatører.

BILAG 2.4 BESKRIVELSE AF STEVEDORING OG TERMINALOPERATIONERNE

De vilkår og krav, som terminaloperatøren, ACO, opererer under ved servicering af RALs skibe, er relativt fordelagtige. Den relativt store andel af OOG og projektlaster, krav til forsyningssikkerhed, samt usikkerhed med hensyn til ETA (den estimerede ankomsttid) kræver umiddelbart ikke operationel fleksibilitet ud over, hvad der normalt kan forventes af en terminaloperatør. Dog har rederiet i alle forhold prioritet i forhold til andre rederier. Stuvningskravene på RALs skibe (destination, vægtklasser, container størrelse, etc.) er relativt simple, da stuvning hovedsagelig foregår efter destination, størrelse og vægtklasse.

Aalborg er RALs sidste kald på linjen og dermed tømmes skibene fuldstændigt. Kaldestørrelser er typisk mellem 200 løft i vintermånederne (dec. – april) og maksimum 750 i sommermånederne (aug. – nov.). Kaldemønsteret er ens sommer og vinter, med 10-11 dage mellem kaldene på Vestgrønlandsservicen, og 21 dage på Sydgrønlandsservicen.

Sydgrønlandsbåden kalder ca. 6-8 havne, hvor vestgrønlandsbåden kalder ca. 3 havne. Det er dog relativt få kaldehavne og skulle derfor ikke have nogen betydelig negativ effekt på operationsplanlægningen eller på effektiviteten.

Bookings er gjort i god tid, og agenterne er typisk velbevandrede i systemerne. De større afskibere benytter sig af RALs on-line booking system.

Ud fra oplysninger i RALs booking system laver ACO en foreløbig stuvningsplan på lasten pr. destination. Under skibsoperationen opdateres skibets kaptajn løbende. Skibet lastes efter destination, størrelse og vægtklasse (*tung* og *let*).

Container terminalens aktiver har en meget lav udnyttelsesgrad (kaj, kran, bane, yard håndteringsudstyr og transportudstyr). Dette skyldes dels, at RAL er eneste containerrederi, der kalder Aalborg, dels at jernbanen håndterer relativ lidt gods (4000 enheder heraf 1033 RAL enheder i 2003).

ACOs effektivitet på skibsoperationen ligger på ca. 0,4 mandetimer pr. håndteret container. Dette må betragtes som værende tilfredsstillende og skyldes hovedsagelig ACOs mulighed for at flytte havnearbejderne mellem forskellig jobs, samt at der ikke er krav fra fagforeningen om overflødigt mandskab i forbindelse med bemanning af håndterings- og transportudstyr.

Bruttokranproduktiviteten ligger dog relativt lavt med 25 løft pr. time på de store skibe. Denne kunne forøges med få midler.

ACO syntes at have gunstige lokale aftaler med havnearbejderne, hvilket sikrer en hensigtsmæssig planlægning og udførelse af arbejdet.

Havnearbejderne arbejder i dag- og aften-skift mandag til fredag. Aften-skift kan med varsel på 36 timer ændres til nat-skift.

For arbejde ud over daglig arbejdstid betales overtidstillæg på 50% for de første 3 timer herefter på 100% med undtagelse af nat-skift, hvor alle timer ud over daglig arbejdstid betales med 100%. Overarbejde skal varsles første halvdel af et skift. Der kan altid arbejdes ½ time over uden varsel.

For weekend arbejde, der skal varsles inden arbejdstids ophør torsdag, betales tillæg på 100%. Hvor omtalte varsler ikke overholdes, kan arbejde dog etableres mod betaling af varslingsgodtgørelse, svarende til en timeløn. I 2002 blev 9% af arbejdet udført på overtid.

Om tillægget skal afspadseres afgøres af den enkelte, men 90% af medarbejderne vælger afspadsering. Afspadsering foregår, når der ikke er skib og i lavsæson (dec., jan, feb, mar.), hvortil hver medarbejder minimum skal hensætte afspadsering svarende til to arbejdsuger.

Ligeledes synes gang-size og bemanning af håndteringsudstyr at være rimelig.

ACOs udstyr og bemandingskrav er:

Skib:	4 mand på skibet (inkl. lugemand/radiomand og twistlock håndterer)
Mobilkran:	1 fører pr. kran
Gantrykran:	2 førere pr. kran (én fører hviler eller laver andet terminal arbejde). I praksis, svarer det til ca. 1½ fører pr. kran
Under kran:	1 tallyman (checker)
Transport:	3 interne trucks pr. gantrykran på store skibe, og 2 på små skibe, 1 fører pr. truck.
Reach Stackers:	2 stk. pr. kran, 1 stk. til gate, 1 stk. til CFS, 1 fører pr. RS
Formand:	1 formand pr. skib, samt 1 driftsleder til ledelse af terminaloperationen (inkl. CFS)

Med RALs nuværende volumen er containeryarden tilstrækkelig stor til, at den kan deles op i kaldehavne. Desuden er der få eller ingen ændringer i de containere, der skal lastes på skibet. Dermed undgås dyre ekstra håndteringer i forbindelse med housekeeping og skiftninger, hvilket er medvirkende til at bringe ACOs timeforbrug ned på skibsoperationen.

Ved losning af skibet er der en del ekstra sorteringer i forbindelse med opsortering i trawlerpartier og til fiskerikontrol.

Ifølge ACOs ledelse er der planer om at investere i udvikling af et styringssystem til optimering af håndterings- og transportudstyrsproduktiviteten. Tanken er at minimere tomkørsel. Ud fra en betragtning af håndteringsudstyrets store driftsomkostninger virker denne satsning umiddelbart fornuftig.

Ud over en lav udnyttelsesgrad er der ikke forhold i containerterminaloperationen, der skulle gøre ACO mindre priskonkurrencedygtig end andre containerterminaloperatører i Danmark og Skandinavien. Både ACOs kajkranproduktivitet, de variable operationsomkostninger samt fleksibiliteten af havnearbejderstyrken er gunstige for en omkostningseffektiv operation.

Derfor kan en eventuel højere takst sammenlignet med andre terminaloperationer, forklares ved høje lønninger og/eller høje leasingomkostninger af kajanlæg, kraner, udstyr, leje af pakhuse, højere indtjeningsmargin etc.

En betydelig andel af den sydgående volumen er fisk, som lægges på frysehuse i området omkring Aalborg. En mindre del bliver transporteret med lastbil og via Aarhus Havn sendt til oversøiske destinationer. Langt hovedparten af den sydgående trafik skal derfor videre på lastbil. Det er ikke muligt at transhippe via Ålborg, hvorfor alt transshipment skal igennem fiskerikontrollen inden videre transport over land. Dette betyder *alt andet lige* ekstra udgifter i forbindelse med dobbelt håndtering og transport, og dermed en fordyrelse af den samlede transport for RALs kunder.

For at RAL i fremtiden kan tilbyde konkurrencedygtige transshipments (mht. pris og tid) bør der hurtigst mulig findes en løsning på problemstillingen omkring myndighedskontrollen af fødevarer til transshipment. Nuværende praksis betyder *alt andet lige* ekstra udgifter på grund af dobbelt håndtering og transport. Den politiske proces gennem EU er startet og forventes ikke at tage mere end 1 år.

Pakke-operationerne i CFS

Som tidligere angivet ankommer omkring 2/3 af godset som stykgods/samle-gods, som efterfølgende bliver unitiseret som containergods af hensyn til den efterfølgende håndtering og kapacitetsudnyttelse af skibene. Set udefra synes pakkeopgaven ikke at afvige i kompleksitet fra andre warehouse services. Der er imidlertid en række forhold omkring håndteringen, som gør den mere krævende. Alene det forhold, at ACO bruger mere arbejdstid i pakkehuset end på de øvrige terminal- og stevedoreopgaver for RAL, er en indikation på dette.

En væsentlig faktor er selve de mængder, der skal håndteres. I dansk sammenhæng vil det være en voldsom opgave for enhver terminaloperatør. I 2003 blev godt 220.000 m³ samlegods stuffet i containere.

Et andet træk er, at alle typer gods skal kunne håndteres. F.eks. er en del af godset OOG/langgods, som skal surres på flats – så de kan tåle en tur over Atlanten (f.eks. byggematerialer eller motorbåde). I løbet af sæsonen (april - oktober) pakkes der 45 – 50 flats pr. afgang.

Endeligt har ACO den samme udfordring som de fleste andre lageroperatører i dag, at godset kommer i sidste øjeblik, fordi kunderne foretrækker at sende lastbilerne af sted så fulde som muligt og så sent som muligt. ACO har typisk 3-4 dage til at pakke til en afgang. Hvor stort et volumen, der pakkes pr. afgang, afhænger af skibet og rute. Det varierer mellem 1.500 – 7.500 m³ pr. afgang.

Overordnet set fremstår CFS operationerne som relativt effektive. Der er god plads og rigelig kapacitet i systemet til også at servicere andre kunder. En bedre udnyttelse af faciliteterne vil bringe enhedsomkostningerne ned. Det er forhold som ACO naturligvis selv er meget opmærksomme på.

ACO har peget på mulighederne for at optimere arbejdet yderligere i CFS og interfacet mellem de øvrige aktiviteter gennem forbedret IT og kommunikationsstyring. Dette vil kunne eliminere en del unødigt ventetid, der kan opstå mellem de forskellige faser i arbejdet.

Samlet set er der ingen tvivl om, at det er pakkeoperationerne, der er den mest kritiske af ACOs aktiviteter. I den sammenhæng råder ACO over favorable operationsforhold og en værdifuld oparbejdet erfaring med pakkeopgaven. Når først godset er containeriseret, adskiller lasteoperationerne sig ikke væsentligt fra andre, som det er redegjort for tidligere.

BILAG 3.1 SPØRGERAMME FOR INTERVIEW

1 BESEJLING OG ANLØB (SPØRGSMÅL TIL HAVNEN)

Afgiftstruktur:

- Skibsafgifter
- Vareafgifter
- Lodsafgifter
- Bugseringsafgifter
- Sikkerhedsafgifter
- Infrastrukturafgift
- Hvilke andre afgifter/udgifter?

Operationelle forhold:

- Indsejlingstid til lodsstation (hvis dette er relevant)
- Ventetider: lods/bugseringstjeneste

Organisatoriske forhold:

- Er der flere stevedoreselskaber og CFS operatører tilstede i havnen?
- Vil ACO have mulighed for at etablere sig?

Infrastruktur:

- Særlige forhold at tage hensyn til? Sejlrendens dybde og forløb, strømforhold etc., krav om lods og bugsering, andet?
- Investeringsplaner (terminaler, kajanlæg, kraner, banespor, til/frakørselsforhold etc.) inden for de næste 5 år, layout af de relevante havnearealer
- Adgang til motorvejsnet: afstand, tilgængelighed
- Kombishuttle – frekvens?
- Linie-trafik, feeder

Ydre forhold:

- Meteorologiske forhold – Kan der være restriktioner havneanløb i.f.m. vinter, hårdt vejr, etc.?
- Sæsonpræget trafik – er der særlige tidspunkter i sæsonen, hvor der kan opstå problemer med at komme til kaj pga. anden trafik?

2 OPERATIONEL VURDERING AF TERMINAL OPERATION (SPØRGSMÅL TIL OPERATØRERNE)

I den operationelle vurdering af terminal operationen skal der lægges vægt på terminalens evne til at opfylde RALs nuværende og fremtidige servicekrav mht. produktivitet, fleksibilitet (inkl. kaj og kran garantier), forsyningssikkerhed, omkostningseffektivitet, terminal faciliteter, håndteringsudstyr, etc.

1. Mængde håndteringsudstyr til at supportere nuværende og fremtidige krav til kajproduktiviteten (f.eks. 2 til 3 gantry-QCs med 25 gross moves/containers per hour (mph), eller 30 net mph)
 - a. Kajlængde og dybde, yard areal (vær opmærksom på krav til opbevaring af projekt cargo io fbm. oprydningen på Grønlands vestkyst)
 - b. Løftekapacitet, højde og antal gantry og mobil kajkraner
 - c. Løftekapacitet, antal og type håndteringsudstyr

- d. Antal og type transportudstyr og trailers (inklusive til opbevaring af OOG/projekt cargo)
 - e. Reefer plugs
 - f. Adgang til cont. reparation og vask
2. Terminal Layout og overordnet container flow
 - a. Gate,
 - b. Reefers,
 - c. OOG/Projekt cargo / IMO gods
 - d. Yard
 - e. Bane
 - f. Container reparation og vask
 - g. CFS
 - h. Transshipment
3. Pro forma berth schedule (inkl. Sæson udsving og volume) og kajudnyttelsesgrad for nuværende og fremtidig volumen kapacitet.
 - a. Vil RAL have mulighed for garanteret kaj-plads og krandækning ved ankomst op til 48 timer udenfor ETA. ETA meddeles X timer før ankomst?
4. Landside service områder og transport forbindelse og hyppighed
 - a. CFS services
 - b. Bane, ekstern trucks, transshipment
 - c. Frysehus faciliteter
5. IT infrastruktur og nye services
 - a. Kommunikation med shipping lines samt modtagelse af vessel-stowage plan og andre bookings
 - b. Terminal Operations System (hvilke faciliteter har systemerne)
 - c. Web initiativer
 - d. Trucker booking
6. Intern effektivitet
 - a. Mande- og maskintimer pr. container
 - b. Yard- og skibs-operationsplanlægning
 - c. Beskrivelse af gang-size og krævede bemanning for alle terminal aktiviteter (surring, tallying, kajformand, kranførere, twistlock handlers, checkers, truckførere pr. lastbil og pr. håndteringsudstyr, for bane og håndtering af eksterne trucks, gate, transport mellem terminal og CFS, etc.
 - d. Yard operations strategier
7. Organisation (for alle involverede terminal operatør og stevedorer)
 - a. Antal yard og skibs operations planlæggere og dispatchers
 - b. Supervisores og formænd
 - c. Havnearbejderne –løsarbejdere versus fastansatte
 - d. Etc.
8. Fagforeningsindflydelse
 - a. på aflønninger (overtidsbetaling) og fleksibilitet
 - b. gang-size
 - c. fleksibilitet mht. tidlig fremmøde og for hvilke omkostninger

9. Faktisk leveret serviceniveau og produktiviteter i fht. opstillede krav
 - a. Skibs eller kaj (vessel eller berth) produktivitet (første trosse sidste trosse)
 - b. Kran produktiviteter (første boom ned sidste boom op)
 - c. Interne trucks produktiviteter
 - d. Yard håndteringsudstyr produktiviteter
 - e. Fleksibilitet
 - f. Forsyningssikkerhed
 - g. Etc. (i flg., RALs opstillede serviceniveau krav).

3 CONTAINER FREIGHT STATION – PAKHUS OPERATIONERNE

(Faciliteterne er beskrevet over for)

- Erfaring med LCL gods og stuffing: mængder, kompleksitet i forsendelsesmønstre, mini-containere, flats
- Andre logistics services: ordrestyring, lagerstyring, value added services, f.eks. final product assembly, labelling etc.
- IT- styring af flow fra indlevering til container klar til lastning, eliminering af ventetid mellem faser
- Effektivitetsparametre (eks. m³ pr. mandetime til stuffing, stripping, indlevering), lead-time
- Fleksibilitet – ift. skæve ankomsttider
- Speditørvirksomhed – til før/eftertransport?

Bilag 3.2 - STAMBLAD

XXX HAVN

1. Besejling og anløb			
Afgiftsstruktur			
Skibsafgifter (afgifter for anløb til havn)	Kr./Brutto ton		
Vareafgifter 1:	Kr./T	Kr./lasteenhed	% af salgsværdi
Vareafgifter 2:	Kr./T	Kr./lasteenhed	% af salgsværdi
Lodsaftiger	(angiv enhed)		
Bugseringsafgifter	(angiv enhed)		
Sikkerhedsafgifter	(angiv enhed)		
Infrastrukturaftiger	(angiv enhed)		
Andre afgifter (angiv art)	(angiv enhed)		
Organisatoriske forhold			
Stevedoreselskaber og CFS operatører tilstede i havnen:			
Vil ACO have mulighed for at etablere sig i havnen?			
Infrastruktur			
Særlige forhold at tage hensyn til (dybde, strøm, krav om lods og bugsering etc.):			
Investeringsplaner 5 år frem (terminal- og kajanlæg, kraner, spor, til-/frakørsler etc.):			
Adgangsforhold til motorvejsnet:			
Oplysninger om kombishuttle:			
Oplysninger om linietrafik, feeder:			

Bilag 3.2 - STAMBLAD

XXX HAVN

2. Terminal Operation - Stevedore:			
Håndteringsudstyr			
Kajlængde:	m		
Dybde ved kaj:	m		
Yard areal:	m ²		
Gantrykraner:	Type	Antal	Kapacitet
Mobilkraner:	Type	Antal	Kapacitet
Håndteringsudstyr	Type	Antal	Kapacitet
Reeferplugs, nu og hvis RALs gods kommer?	Antal	Placering	
PTI plugs, nu og hvis RALs gods kommer?			
Adgang til containerreparation og vask	Ja/nej	Placering	

Bilag 3.2 - STAMBLAD

XXX HAVN

Terminallayout og overordnet container flow	
<i>Denne del skal udbygges til beskrivelse af flow samt ikke mindst til beskrivelse af yard, værksteder samt pakhuse, opdelt på alm, køl og frys</i>	
Kajudnyttelse	
Pro-forma berth schedule og kajudnyttelsesgrad for nuværende og fremtidig volumen	
Vurdering af RAL's muligheder for garanteret kajplads og krandækning ved ankomst op til 48 timer udenfor ETA:	
Landside service områder	
Banefaciliteter, transshipment:	
Fryse/kølehus faciliteter i havnen? Vil der være tilstrækkelig kapacitet til rådighed for RALs gods i havneområdet?	
Projektlaster	
IMO gods	
IT infrastruktur og nye services	
Terminal Operations Systems (hvilket system, faciliteter i systemet samt kompatibilitet til RAL)	
Web initiativer	
Effektivitet og serviceniveau (stevedoring)	
Mandetimer pr. håndteret container	
Bruttokranproduktivitet (al tid medgået), løft pr. time Losning (normal container handling) Lastning (mere OOG/ukurant gods)	
Gang-size	
Fleksibilitet: kaj- og krangaranti - også ved +/- 48 t afvigelse fra ETA	
Fleksibilitet: Åbningstider	
Fleksibilitet: Seneste modtagelse af FCL gods før afgang	
Arbejdsmarkedsforhold	

Bilag 3.2 - STAMBLAD

XXX HAVN

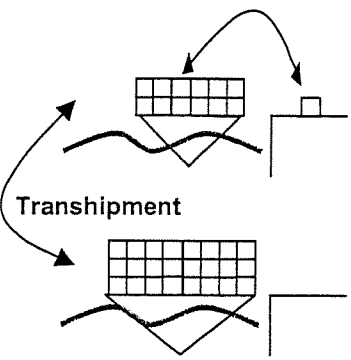
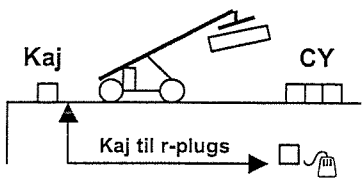
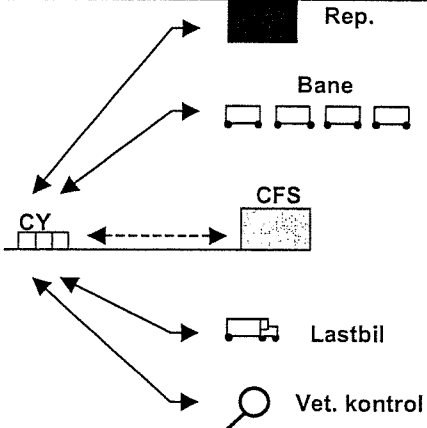
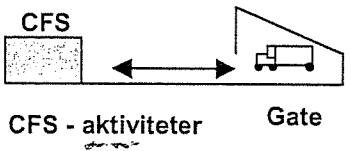
Timeløn: Terminalarbejder Løsarbejder Kranfører	
Overtidstillæg: perioder og procent	
Strejkefrekvens	
3 CFS – Container freight station	
Erfaring	
CFS services:	Operatører, og hvem er relevant
Mængder i dag (2003 tal)	m ³
Erfaring med pakning og stuffing af gods, der minder om grønlandstrafikkens nordgående	Beskriv og angiv m ³
Mini-containere – fitter med 20' (antal stuffede) i 2003	
Flats (antal stuffede og surrede) i 2003	
Andre logistik services	
Erfaring med ordrestyring? (ja/nej)	
Erfaring med lagerstyring? (ja/nej)	
Erfaring med value added services? hvis ja - beskriv	
IT-styring af flow	
Bruges IT i dag til planlægning og styring af CFS operationerne – hvis ja, hvilke operationer og af hvilket software?	
Effektivitet og serviceniveau	
m ³ pr. mandtime	stuffing: indlevering:
Fleksibilitet: Åbningstider	
Fleksibilitet: Seneste modtagelse af LCL gods før afgang	
Arbejdsmarkedsforhold	

Bilag 3.2 - STAMBLAD

XXX HAVN

Timeløn: Terminalarbejder Løsarbejder	
Overtidstillæg: perioder og procent	
Speditørvirksomhed	
Erfaring med speditørvirksomhed – organisering/udførelse af for- og eftertransporter? hvis ja, Beskriv:	

BILAG 3.3 - TAKSTBLAD

 Losning/ Lastning Transshipment	Denne sekvens omfatter: I) de skibsvendte aktiviteter i forbindelse med lastning og losning II) Direkte transshipment til oversøiske afgangse /feeder linier	
 Kaj CY Kaj til r-plugs	Denne sekvens omfatter: I) transport af cont. mellem yard og kaj II) tilslutning til reefer plugs III) Opbevaring af tomme containere	
 Rep. Bane CY CFS Lastbil Vet. kontrol	Denne sekvens omfatter transport/løft mellem: CY og Rep, Bane, CFS, lastbil og veterinær kontrol	
 Indlevering/udlevering CFS CFS - aktiviteter Gate	Denne sekvens omfatter: I) Ind/udlev. af gods. II) stripping, stuffing, surring af containere og flats i pakhus	

BILAG 3.4 STEVEDORING OG TERMINALAKTIVITETER

Under dette punkt indgår alle væsentlige forhold, som har betydning for kvaliteten i den ydede service mht. stevedoring og terminalaktiviteter. Der er foretaget en kvalitativ vurdering af de enkelte havne på baggrund af dels den nuværende situation i Grønlandshavnen og dels best practice. Der er taget udgangspunkt i dels de nuværende operationer (for at få et indtryk af erfaring og performance mht. trafik, der minder om grønlandstrafikken) og dels de planlagte ændringer i faciliteterne – både de, som er vedtaget og de, som vil blive gennemført under forudsætning af, at RAL flytter sin trafik til den pågældende havn.

Ikke alle væsentlige elementer er medtaget i skemaet (f.eks. håndteringsudstyr og faciliteter ifm. håndtering af reefer containere, tilslutningsmuligheder til andre transportnetværk) af hensyn til kompleksiteten i skemaet, og fordi disse forhold er meget variable i forhold til en fremtidig situation med grønlandstrafik. For alle andre havne end Aalborg gælder, at volumen i grønlandstrafikken er så stor i forhold til de nuværende operationer, at det kræver væsentlige ændringer og udvidelser af faciliteter og udstyr. Alle operatører og havneadministrationer har således udtrykt stor interesse for trafikken og åbenhed over for at tilfredsstille de krav som RAL måtte have i den forbindelse – inden for de givne rammer.

Terminalfaciliteter	Aalborg ACO	ADP Fredericia Shipping/ Lille- bælt Shipping	CMP DHL	Esbjerg Blue Water /ECT	Hirtshals Faroeship	Aarhus ASK & APM Terminals
Kajlængde, nuvæ- rende	800 m	Ikke relevant: Nyt dedikeret område	500 m gantrykran betjent (720 m i alt)	220 m kranbetjent	300m kran betjent	ASK: 700 med gantrykran dækning APMT: 500 med gantrykran dækning
Kajlængde, planlagt		445 m	Som nu	a) 850, forlængelse af eksisterende anlæg b) 800 nye dedikeret havn	Som nu	ASK: forhandles – ny containerhavn, men mindst samme længde APMT: som før
Dybde ved kaj, planlagt	8,5 – 9,0 m	9 m	10, som nu	a) 9,3 b) 10,5	9	ASK: 10m, ny 14m APMT: 14m
Container Yard, nuværende	140.000 m2	Eksisterende fuld	155.000 m2, næsten nået kap. Grænse	28.000 m2	19.200 m2	ASK: 285.000 m2 APMT: 116.000 m2
Container Yard, planlagt		30.000 m2 i dedikeret område af havnen	175.000 m2 (+20.000 m2)	a) 70.000 m2 (+42.000 m2) b) 150.000 m2	40.000 (+21.000)	ASK: 200 – 300.000 m2 APMT: TEU kapacitet udvides med 75% til 275.000 TEU/år
Adgang til containerrep i havnen	Ja	Uden for havneområdet	Ja	Ja, i havneområdet	Nej, men planlagt en repair shop	ASK: flere steder i havnen APMT: på yarden
IMO-gods	Ja, ACO ISO certificeret	Der kan indrettes et særligt IMO gods afsnit i det dedikerede område.	Der kan oprettes et særligt afsnit – uden pladsleje	Ja, der er et dedikeret område til	Pl ingen, kan oprettes	ASK: ja, har dedikeret område AMPT: ja, har dedikeret område
Projektlast, storage	Ja, stor erfaring	Der håndteres i dag store projektlaster i havnen (f.eks. vindmøller). Det nye projektgods (især fra affaldsoprydning og minedrift) som RAL håber at få meget af kan losses i Nyborg, hvor der er uindskrænket plads til rådighed.	Havnen har gode opmagasinerings muligheder for projektlaster. Der modtages 5-10 større projektlaster om året. Rent skrot vil blive håndteret på Prøvestenen	Havnen er har i dag en hel del projektlast-håndtering og opmagasineringssmuligheder for den type gods	Har ikke erfaringer med store projektlaster, men har rigelige arealer der kan "modnes" til oplagring af den slags gods	ASK: Har stor erfaring. Der findes et dedikeret område til projektlaster på ca. 10.000 m2 samt efter behov APMT: Har stor erfaring. Der er gode opbevaringsområder til OOG/projektlast på terminalen
Kranbestykning	1 Gantry 42 t under åg 1 back up (mobil)	2 mobilkrane (Gottwald), 100 t under krog 1 mobil svingkran back-up 55t under krog	2 ældre gantries: 32t 2 nye gantries: 43t (1 kan tage twinløft)	1 Gantry, 32 under åg 1 mobilkran, 105t	1 diesel mobilkran, 100 t ingen back-up	ASK: 5 gantry: 1stk 32t, 3 stk. 40t, 1 stk. 60t under krog APMT: 3 gantry: 90t under

Gang size		11 (4 på skib, 2 kranførere, 2 RS, 2 transport og 1 for- mand)	5-6 (2 på skib, 1 under kran, 1 kranfører (+back-up), 1-2 RS op mod kran)	9 (1 formand, 2 kranførere og 6 fastansatte havnear- bejdere – 2 sc og 4 på skib)	8 (4 på skib, 1 kranfører +1 back-up), under kran: 1 tal- lyman, yard stacking: 1 toploader, 1 formand)	6 (3 havnearbejdere på skib, 1 kranfører, 2 fører til 2 reach stackere)	krog, twin-lift og roter-bar åg til projektlast ASK: 11-12 (4-5 mand på skib i et gæng, 1 kranfører (+ 1 afløser), 1 mand pr. traktor, 3-4 traktorer pr. kran, 1 mand pr. RS, 2 RS pr. kran, 1 formand pr. gæng/skib APMT: 10 (2 mand på ski- bet; 1 kranfører (+afløser) pr. kran Under kran: 1 tallyman & 2 twistlock handlers 1 mand pr. straddle carrier, 2 til 3 kraner, 1 formand pr. skib + 1 dispatcher, der styrer skibsoperationen)
Performance Kaj- og krangaranti	Fortrolig	Fortrolig	Fortrolig	Fortrolig	Fortrolig	Fortrolig	Fortrolig
	Fortrolig	Fortrolig	Fortrolig	Fortrolig	Fortrolig	Fortrolig	Fortrolig
Erfaring	Meget stor erfaring, da de håndterer trafikken i dag	Fredericia Shipping 25.000 TEU (2003), 1 ugentlig anløb af Faroeship	125.000 TEU (2003), har ikke pt. daglig erfaring med lignende transport	45.000 TEU (2003), men omsætningen forventes at nå op på 60.000 TEU i 2004. BWS har også direkte erfa- ring fra grønlandstrafikken fra BWS i Aalborg	Godstrafikken til og fra Fæ- røerne minder om Grøn- landstrafikken. 100.000 t, 95% LCL	ASK: 17 kald om ugen, 2-3 om dagen. I 2003 håndtere- des 210.000 containere, her der over kaj, svarende til en gennemsnitlig kald størrelse på ca. 340 containere enheder Forventet vækst i 2004: 4-5%	ASK: 17 kald om ugen, 2-3 om dagen. I 2003 håndtere- des 210.000 containere, her der over kaj, svarende til en gennemsnitlig kald størrelse på ca. 340 containere enheder Forventet vækst i 2004: 4-5%
Fleksibilitet, sene- ste modtagelse af FLC gods		Helt op til afgang. RAL vil få dedikeret gate og opmarch- område til lastbiler	FCL gods skal ankomme senest dagen før kl. 11.00	3 timer før afgang	Operationen i dag tillader ankomst af FCL mens skibet lastes – indtil klokken 12 fredag. Lastning påbegyn- des fredag morgen. Fa- roeship håndterer rutine- mæs-sigt 2 skibe samtidig hver fredag. Denne operati-	ASK: så længe skibet ligger ved kaj. Der er 4 reach stackere fast allokert til servicering af eksterne last- biler APMT: så længe skibet lig- ger ved kaj	ASK: så længe skibet ligger ved kaj. Der er 4 reach stackere fast allokert til servicering af eksterne last- biler APMT: så længe skibet lig- ger ved kaj

<i>IT-systemer</i>	Port Information Center – Foruden de almindelige terminal planlægnings funktioner indeholder systemet værktøjer til kommunikation mellem terminaloperatør og kunderne, og shipping lines. Løsningen er webbaseret og designet til alle de parter, der indgår i transporten. Bestilling af bane- og skibs-transport samt trucking kan foregå elektronisk	Port Information Center (PIC)	Port Information Center (PIC)	Port Information Center (PIC)	on kan kun lade sig gøre under de eksisterende forhold (volumen, plads, godstype (pallegods)). Faroeship anvender et mindre containerstyringssystem, men ellers er alle operationer baseret på papirregistreringer. "Fordi det er lettest for os og kunderne". Stregkoding, terminal operations management systemer, elektronisk data-udveksling osv. kan etableres, men findes ikke i dag.	ASK: PIC, inkl. OneStop-Booking, der gør det muligt at bestille og overvåge alle aktiviteter ifm. multimodale transporter og services. Udveksling af info om f.eks. bookings, gatemoves og vessel stowage plans foregår via EDI. AMPT: Navis/SPARCS med funktioner der systemet til et af industrien mere avancerede. APMT + ATS WEB, giver mulighed for EDI fra kunde til NAVIS (meget fleksibelt system)
<i>Arb. nedlæggelser</i>	Ingen – udover symbolske strejker	Ingen – udover symbolske strejker	Max 1 pr. år	Ingen – udover symbolske strejker	Ingen – udover symbolske strejker	Ingen – udover symbolske strejker
<i>Andre relevante operatører</i>	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Findes 2 selskaber

Kritiske faktorer i vurderingen af de enkelte havne er især følgende forhold:

- Container yardens størrelse og udnyttelsesgrad
- Kranbestykning
- Effektivitet i operationerne
- Erfaring med håndtering af gods der ligner grønlandstrafikken
- Fleksibilitet i og prioritering af service.

På den baggrund er følgende rangordning af havnene fremkommet hvad stevedoring og terminalhåndtering angår:

- Århus, ÅSK
- Århus, APMT
- Aalborg, ACO
- Esbjerg, BWS og ECT
- CMP, CMP
- Fredericia, Lillebælt Shipping & Fredericia Shipping
- Hirtshals, Faroeship.

De to alternativer i Århus arbejder med stor effektivitet i operationerne. Der er/vil være god plads på container yarden. Begge operatører råder over flere gantry kraner, som kan sættes ind samtidigt. Der arbejdes med moderne håndteringsstrategier, organisering og placering af alle faciliteter og funktioner, der indgår i stevedoring. Terminalarbejde og interfacet til CFS er hensigtsmæssig og giver forudsætning for at kunne operere effektivt også i fremtiden. Begge operatører opererer til daglig med skibe med tilsvarende kaldstørrelse (eller større...) og med rederier, som stiller store krav til kvaliteten i håndteringen. For begge gælder, at de har gode muligheder for at håndtere RALs volumener og tilfredsstille RALs krav om leveringssikkerhed og højt serviceniveau, uden at skulle ændre på nuværende modus operandi og operationsstrategier. Eneste reelle forbehold er muligheden for at give kaj- og krangeranti under alle omstændigheder. Her bør RAL i givet fald kræve, at der stilles en sådan garanti. Det er også det eneste punkt hvor ÅSK måske har en fordel – fordi APMT er bundet om lørdagen. Under alle omstændigheder er der så stor håndteringskapacitet, at RALs skibe kan lastes og losses med en hastighed, der er noget større (20 – 30%) end den nuværende i Aalborg. Det faktum, at der (i hvert tilfælde pt) er to relevante konkurrerende operatører i havnen er attraktivt i sig selv som forhandlingsposition for RAL. Desuden er der meget gode transshipmentmuligheder, feederforbindelser, og kobling til banenet.

CMP råder også over stor gantrykran kapacitet. Deres operationer er dog ikke helt så effektive som i Århus. Den største hage ved en københavnsk løsning er, at den nuværende terminal kapacitet er ved at være opbrugt, og at den planlagte udvidelse på 20.000 m² giver anledning til tvivl om mulighederne for at håndtere RALs gods med tilstrækkelig prioritering og fleksibilitet i fremtiden. Disse forhold vil i givet fald skulle afklares på forhånd.

Selvom Esbjerg Havn arbejder med betydeligt lavere produktivitet end København, kan Esbjerg Havn være mere attraktiv, fordi der i organisationen findes erfaring med håndtering af gods, der ligner grønlandstrafikkens, og fordi der potentielt er større arealer til rådighed. En løsning i Esbjerg forudsætter dog ny gantry kajkran samt at kajen forlænges til at kunne servicere 2 skibe. Disse forhold er ECTs ledelse og Esbjerg Havn dog opmærksomme på, og i deres ekspansionsplaner er der taget højde for dette. Esbjerg Havn har også skitseret muligheden for at etablere en selvstændig grønlandshavn i stil med den nuværende i Aalborg. Men det er vurderingen, at det ud fra en overordnet økonomisk betragtning vil være mest hensigtsmæssig at trafikken integreres i den eksisterende struktur, og dermed udnytte de skalafordele, der ligger i det. Esbjerg har også fordele med hensyn til beliggenhed ift. før og eftertransport af grønlandsgodset til og fra havnen.

Hvad angår Fredericia Havn og Hirtshals havn, har begge havne den fordel, at de i dag håndterer gods, der minder om grønlandstrafikkens, dog i betydeligt mindre målestok. Og det er målestoksforholdene, der overordnet set gør, at disse to havne rangordnes lavest. Fredericia havn vil dedikere et område til grønlandstrafikken. Container yarden vil dog kun være halvt så stor som den nuværende, og den vil "kun" være betjent af 2 mobilkraner. Hirtshals Havn vil kunne have en større container yard til rådighed, men kun være betjent af en mobilkran. Der vil dog være mulighed for at forhandle om mulighed for at opstille en gantrykran specifikt til grønlandstrafikken. For begge havne gælder det – og især for Hirtshals Havn – at volumen i grønlandstrafikken vil flerdoble de nuværende, og dermed kan der være begrundet tvivl, om der i organisationerne vil være tilstrækkelig erfaring og kapacitet til at håndtere RALs trafik.

BILAG 3.5 CFS AKTIVITETERNE

En meget væsentlig aktivitet i grønlandstrafikken er CFS aktiviteterne, som først og fremmest relaterer sig til den nordgående trafik. Pakkeoperationerne er komplicerede, og de har et stort volumen. Derfor er vil der blive benchmarket ift. eksisterende erfaring med containerpakning af gods, der ligner den grønlandske og erfaring med håndtering af store volumener.

Som det fremgår af tabellen har det ikke været muligt at få helt dækkende billede af alle CFS operatørerne, men dog nok til at komme med en evaluering. På baggrund af indsamlede data er følgende rangordning af havnene fundet:

- Aalborg, ACO
- Esbjerg, BWS
- Århus, ÅSK
- Hirtshals, Faroeship
- CMP, DHL
- Århus, APMT
- ADP, Fredericia Shipping/Lillebælt Shipping

ACO håndterer aktiviteterne i dag, og må vurderes højest. BWS og ÅSK i Århus er de eneste CFS operatører som håndterer volumener i den størrelsesorden som håndteres af ACO i dag. BWS har den fordel allerede at have en stor pakkeekspedition til Grønland i den nuværende grønlandshavn. Kommer RAL til Esbjerg vil en del af ekspertise flytte med. Desuden håndterer de suverænt mest LCL gods af de interviewede operatører.

Hirtshals har også en temmelig omfattende operation med CFS, der slægter grønlandstrafikken på, og har tilsyneladende "opdraget" sine godsleverandører så godt, at det kan lade sig gøre for dem at modtage og pakke LCL gods, mens de laster. Den operation kan formentlig ikke opretholdes, hvis RALs gods kommer til Hirtshals, men de demonstrerer trods alt en meget fleksibel operation, hvor der både lastes og losses på samme tid, samtidigt med CFS aktiviteterne. Da vi ikke ved præcist, hvor meget CFS gods, der faktisk håndteres i Københavns havn, er det lidt svært at bedømme deres placering. Vi går ud fra, at de opererer med best practice stripping and stuffing strategier. Og de har desuden en integreret luftfragt ekspedition som et ekstra asset.

For APMT og FS/LS gælder det, at begge har erfaring med at pakke gods til de nordatlantiske øer, men der vil være tale om en voldsom forøgelse af volumen i forhold til det nuværende niveau. Der vil skulle bygges nye faciliteter begge steder, og man kunne derfor frygte flere indkøringsproblemer end for de øvrige aktører.

	Aalborg	ADP	CMP	Esbjerg	Hirtshals	Århus
Volumen i de nuværende aktiviteter	150.000 m ³	Til sammen har Lillebaelt Shipping og Fredericia Shipping ca. 50.000 overdækket lager areal. Der rådes over 3.500 m ² i det udlagte område i Vesthavnen som vil kunne bruges til en CFS termin	?	Der håndteres i dag ca. 200.000 m ³ stykgods	100.000 t, i sommer halvåret pakkes 1.100t om ugen (pakkes der mere i vinterhalvåret, er tallet rigtigt?)	ASK: Disponerer pt. over i alt 15.000 m ² lukket pakhus. I sydhavnen: 10.000 m ² med traverskraner + udenomsareal. Resten fordelt på terminal Nord og Multiterminalen. Håndterede i 2003 110.000 – 140.000 m ³ APMT: råder i dag over 5.000 m ² CFS terminal. CFS terminalen vurderes i dag at være for lille til at løse pakkeopgaverne i Grønlands-trafikken. Faciliteterne vil derfor blive udvidede, hvis opgaven kommer til APMT. Håndterede 45000 m ³ i 2003
Erfaring med pakning og stufing af gods, der minder om grønlandstrafikkens nordgående	Ja, meget stor – håndterer det i dag	Fredericia Shipping håndterede ca. 20.000 tons gods om året i deres CFS til/fra Faroeship (et ugentligt anløb)	For DHL er pakke operationer en del af core business, men har ikke stor praktisk erfaring med pakning til de nordatlantiske øer	Heraf er en stor del stuffing af trallere i Englandstrafikken, som udgør omkring 70% af stykgodsmængderne. De øvrige 30% går til off-shore installationerne som først og fremmest er 20' containere, men der indgår også en del mini-containere (8' og 10')	Godstrafikken til og fra Færøerne Til Færøerne pakkes i gennemsnit 2.500 m ³ om ugen i 20' og 40' containere. Kun 5-10% af godset er FLC gods resten er LCL palle-gods.	ASK: Nordatlantisk gods til Færøerne og Island, incl. minicontainere APMT: Maersk Logistics udfører i dag CFS services for Eimskip til Island og Færøerne. Årlig volumen andrager 25000 m ³ . Desuden håndteres CFS containere på ugentlig basis til Fjern- og Mellemøsten.
Flats (antal stufede og surrede) i 2003	45 pr afgang	Der surres en del flats	?	15-20 om ugen	30 flats pr. afgang.	ASK: Nordatlantisk ca. 1.200 TEU (med special-equipment) APMT: 400 – 425 (2003)
Andre value adding services	alle typer	Lager, og ordrestyring, oa	Alle typer	Lager, og ordrestyring, emballering, mærkning oa.	Holder lager af fersk fisk, og frysefisk gennem samarbejde med frysehusene i havnen	ASK: bl.a. lagerstyring, ordrestyring, pick & pack APMT: lagerstyring, ordrestyring, træemballage af produkter, mindre eftermonteringsopgaver, kitting og sampakning, toldhåndtering, fumigation med certifikat etc.
IT	fælles havneportal under opbygning for optimering af kommunikation mellem virksomhederne	Eget IT system til lagerstyring. Interface til RAL system kan laves uden problemer. Har det i dag med stor kunde	?	Delvist selvudviklet lagerstyringssystem, har forberedt sig på at kunne anvende strekkoder i styringen	papirbaseret	ASK: I gang med at implementere Navision som lagerstyringssystem kombineret med Excel APMT: Det er i dag papirbaseret
Fleksibilitet, seneste aflevering af LCL		Efter aftale	?	3 timer før afgang	Operationen i dag tillader ankomst af LCL gods mens skibet læstes. Denne operation kan kun lade sig gøre under de eksisterende forhold (volumen, plads, godstype (palle-gods)). Med RALs volumen og gods er det nødvendigt at køre en strammere indleveringspolitik, især i en indkøbsfase	ASK: max 5-10 % "late arrival cargo" APMT: I den nuværende operation er closing 15.00 dagen før afsejling. Endelig closing vil afhænge af mængderne, hvor sent lasten leveres og af, hvor god bookingdisciplin er, i.e. hvilken planlægningshorizont, der er.

BILAG 4.1 INTERVIEWEDE PERSONER OG DEN ANVENDTE SPØRGERAMME

1. GRØNLANDSKE KUNDER

2. DANSKE KUNDER

Virksomhed	Aftale	Interviewet person
APK – Den Grønlandske Havfiskeri og Eksport Sammenslutning Aqqusinersuaq 31 Nuuk	Mandag 13/9	Direktør Peder Munk
De grønlandske Brugser – knb Aqqusinersuaq 4 Nuuk	Tirsdag 14/	Direktør Olav Thomsen
Nuka a/s Fabriksvej 2 Nuuk	Tirsdag 14/9	Logistikchef Robert Møller
Nuuk Imeq A/S Nuuk	Onsdag 15/9	Adm direktør Henrik Estrup
Pilersuisoq A/S - kni Sisimiut	Torsdag 16/9	Søren Bjerregaard og Eigil Winther
Pisiffik A/S Sisimiut	Torsdag 16/9	Marketingschef Mads Lauersen samt opfølgning pr telefon og mail med Michael Riis
Virksomhed	Aftale	Interviewede personer
Arctic Import A/S Tagholm 12 Nørresundby	Onsdag 8/9	Adm. Dir. Gunnar Larsen Salgsdir. Lars Hansen
Bdr. Bentzen / Superbyg Nuuk Grønlandshavnen Langerak 9220 Aalborg Øst	Onsdag 8/9	Paul Rasch Jan Frandsen
Blue Water Shipping A/S Grønlandshavnen Langerak 9220 Aalborg Øst	Tirsdag 7/9	Direktør Ole Ulriksen
Polar Seafood Greenland A/S Baldrianvej 2 9310 Vodskov	Tirsdag 7/9	Logistikchef Michael Pedersen

Herudover er der ført samtaler og sendt mails til følgende organisationer, der ikke er betragtet som kunder:

Direktoratet for Boliger og Infrastruktur, Nuuk
Direktoratet for Erhverv, Landbrug og Arbejdsmarked
Grønlands Arbejdsgiverforening
Ilik - Arbejdsgiverne i Grønland

Spørgeramme til kundebesøg

1. Beskriv godsflowet i dag: - (beskriv logistik kæden fra afsendelse til endelig bestemmelse)

Nordgående trafik:

Afsender – bane/bil → Terminal (ACO) → Skib

Hvorfra – hvortil ?

Særlige krav – køl/frys, pakning, CFS

Mængder pr år (vægt og antal forsendelser og/eller antal m³)

Sydgående trafik:

Skib → ACO → Videre (bane /bil/ transshipment)

Hvorfra – hvortil ?

Særlige krav – køl/frys, veterinær

Mængder pr år (vægt og antal forsendelser og/eller antal m³)

2. Hvor stor trafik om 5 år? (vægt og antal forsendelser og/eller antal m³)?
3. Hvor stor en del af trafikken stammer fra (nordgående) /skal til (sydgående) Danmark?
Hvor stor del stammer fra/ skal til interkontinentale destinationer?

4. Hvordan vil det påvirke Jer, - med hensyn til
 - transporttid
 - omkostninger
 - transportmængde
 - Kvalitet?
 - Regularitet?
 - Frekvens?
 - andet (for eksempel logistikstrukturen)

hvis RALs danske basishavn ændres til:

- Hirtshals?
- Århus?
- Fredericia?
- Esbjerg?
- København?

5. Prioriter følgende havne som mulig basishavn for RAL:
 - Hirtshals?
 - Århus?
 - Aalborg?
 - Fredericia?
 - Esbjerg?
 - København

6. Øvrige bemærkninger?

