

# “ At vi vender om, er ikke en mulighed

Det er klimaet og en ændret holdning hos russerne, der nu gør det muligt for et lille dansk shippingfirma at sejle til Kina via Nordøstpasset, siger initiativtageren Christian Bonfils.

STIG ANDERSEN

**N**ej, det er ikke en udvidelse af kamikaze-begrebet til også at omfatte skibskaptajner, når det lille danske shippingfirma, Nordic Bulk Carriers A/S i Hellerup, i disse dage sejler nord om Rusland i det isfyldte arktiske farvand for at bringe en last jernmalm fra Nordnorge til Kina.

Garantien kommer fra en initiativtager til malmtransporten via Nordøstpasset gennem ishavet nord om Rusland og en af stifterne af det danske shippingfirma, Christian Bonfils.

»Jeg føler ikke, at dette projekt har noget med kamikaze at gøre overhovedet, så havde vi ikke gennemført det. Risikoen ved at sejle nord om Nordøstpasset er ikke større end ved så meget andet sejlads. Vi sejler med et specialbygget bulk-skib med isforstærkning, beregnet for is-sejlads, og det kræver naturligvis, at man ved, hvad man har med at gøre. Netop derfor benytter vi ved sejladsen den russiske ekspertise på området gennem 50 års is-sejlads. Al navigation er styret fra Murmansk, og vi har to atomdrevne isbrydere til rådighed for sejladsen«.

## Skaber to 'vintersæsoner'

Jeres sejlads ad Nordøstpasset er en verdenssensation. Det er ikke systematisk praktiseret før. Hvad er ideen?

»Vi ejer ikke skibene, vi opererer dem

kun, men vi ser en forretningsmulighed i Nordøstpasset på sigt. Selvfølgelig er det også sjovt at være pionerer, men det forretningsmæssige i det her ligger i, at vi skaber to 'vintersæsoner' for de to specialbyggede bulkskibe, vi opererer«.

I ejer ikke de to skibe, I sejler med. Hvis turen nord om Rusland bliver en succes, risikerer I så ikke, at der er andre, der løber med jeres idé?

»Det er da en pointe, for vi sejler i internationalt farvand og har ikke eneret på at sejle deroppe. Men vi har rådighed over disse skibe og har skabt et godt forhold til de russiske myndigheder, og vi har en aftale med russerne om, at vi må sejle ad Nordøstpasset også næste år«.

Hvad gør Nordøstpasset attraktiv. Hvor ligger forretningen?

»Fra lastehavnen i Norge til lossehavnen i Kina sparer vi mellem 15 og 18 døgn, afhængigt af vejrforholdene. Vi sparer i brændstof 180.000 dollar på en tur, det svarer til 450 ton brændstof. Vi sparer 200.000 dollar, fordi vi ikke skal betale for at sejle igennem Suezkanalen. Vi sparer lejen af skibet i 15 dage, det tal er en

## BLÅ BOG CHRISTIAN BONFILS

31 år. Direktør og partner i Nordic Bulk Carriers A/S

**Uddannelse:** HH fra Fredericia Middelfart handelsskole 1998

**Karriere:** 1999, shipping elev i Tschudi & Eitzen Bulkers – Gentofte. 2004, befragter hos Atlas Shipping. 2006, startede Custodia Shipping sammen med Mads Boye Petersen og to tidligere Atlas-partnere. 2008/09, Nordic Bulk Carriers.



**PIONÉR.**  
Christian Bonfils.  
PR-foto

forretningshemmelighed, men det kan dreje sig om måske 25.000 dollar om dagen«.

Hvilke udgifter er der?

»Der er de russiske isbrydere, de er rigtig dyre. Vi har lavet en helt speciel aftale med de russiske myndigheder, men den holder vi for os selv. Vi har trods alt brugt megen tid og energi på at gøre dette projekt realistisk«.

## Forsikring er problematisk

Det må være dyrt at forsikre et skib, der skal ud i dette farvand?

»Ja, det har også været problematisk. Det fylder gevaldigt på udgiftssiden. Et af problemerne her har været, at der jo ikke er nogen, der har gjort det før. Men vi har fået et fint samarbejde med et norsk forsikringselskab, men jo, normalt er det rederen, der betaler forsikringen. Her bliver regningen sendt videre til os. Og præmien her er da meget større end en normal forsikringspræmie. Men det har hjulpet gevaldigt på præmien, at vi har de to russiske isbrydere med os«.

Hvilken interesse har russerne i jeres sejlads?

»For russerne gælder det samme som for os. De bruger deres isbrydere om vinteren, om sommeren er de nærmest 'arbejdsløse', og deres omkostning ved de atomdrevne isbrydere er jo den samme. Så de ser en mulighed for at tjene penge på deres isbrydere, også her i sommersæsonen. Og russerne kender området gen-

nem 50 år, så de skal ikke til at investere i en hel masse erfaringsudvikling, og de har altså set en mulighed for at give os tilfaldelsen som det første ikke-russiske selskab til at bruge Nordøstpasset til fjernøsten. Kun én gang før har et ikke-russisk skib benyttet ruten, men det var fordi, der var nogle særlige russiske interesser i det«.

## Tiden er risikoen

Hvornår er jeres skib fremme i Kina efter planen?

»Den 25. september. Men det er i tiden, vores risiko ligger. Hvis det lige pludselig tager 5 eller 10 dage længere end beregnet, kan det blive en dårlig forretning for os. Så er der selvfølgelig risikoen ved at sejle ind i noget, men den risiko er jo alle steder. Vi har russernes garanti for, at de får os frem. Det har vi en kontrakt på. At vi vender om, er ikke en mulighed«.

Hvad får kunden ud af det?

»Det bliver billigere for kunden, men det handler også om, hvor kunderne geografisk ligger. Vi henter den malm, vi sejler med, i Kirkenes i Nordnorge, og i den situation er det ideelt. Kommer vi alt for langt ned i Europa, forsvinder fordelene også«.

Hvorfor lige nu. Der har været talt om sejlads via Nordøstpasset i århundreder?

»Vi har lige nu de skibe, der kan sejle ad denne rute. Vi har været igennem nogle faser, hvor russerne ikke i første omgang var med på ideen. På samme måde har det da været en proces at få kunderne, som leverer lasten, med på ideen. Men gennembruddet kom gennem et samarbejde med ejeren af den mine, hvor vi henter malmen, som så store muligheder i Nordøstpasset«.

Hvorfor har det ikke været gjort før?

»Det har noget med klimaet at gøre og med russernes holdning til området. Russerne har indset, at de ikke kan have det for sig selv, på samme måde som vi jo ikke bare kan lukke Øresund og sige, at nu er der ikke nogen, der må sejle igennem dér. I dag ser russerne en sådan sejlads som en mulighed frem for en risiko. En mulighed for at tjene penge, også for dem«.

okon@pol.dk

## KAREMA FOODS GOURMET GAVEKASSE

11 udvalgte delikatesser: Pisti Torrone – 2 slags à 150 g, Picholine Cuvée olivenolie 500 ml, Picholine grønne oliven 250 g, Sichuan peber 24 g, Birdeye chili 20 g, Grønne figner i Armagnac 210 g, Italiensk akaciehonning med 35 % ristede afskallede hasselnødder 210 g, Agretti frugtglaze af hindbær 250 ml, Villa Bellentani Riserva Spéciale balsamisk eddike 250 ml, Tamaris tapenade 90 g.

**Pluspris 779 kr.** Alm. pris 1.045 kr.



Fotoforhold for tryktil og udsolgte varer.

## Danmarks største udvalg i fest og selskabstøj

Smoking fra **999,-**

**Smoking sæt:**  
Smoking · Smoking skjorte · Butterfly  
Wool-blend kun **1.199,-**  
Luksus Super100 uld kun **1.999,-**  
Hvidt sæt kun **2.399,-**

Føres også i Cerruti Superissimo, samt Zegna metervare.  
Danmarks største udvalg i størrelser, fra 44 til 136. Føres også i korte og lange.

## Jakét Inklusiv stribet buks

Før pris 3.599,- **2.599,-**  
Silke vest, Kravat/Pyntetørklæde samlet **799,-**

## Lang selskabshabit

i skyggestrib., fås i sand og sort. **2.999,-**

**Kjole og hvidt sæt**  
Super 100 Wool. Inklusiv:  
Skjorte **599,-**  
Sløjfe **99,-**  
Hvid vest **599,-**  
Normal pris 4.796,-  
**3.999,-**

**Sort vest 799,-**  
Playboy Laksko **1.299,-**

**jardex**

Lyngby Hovedgade · Roskilde Algade  
Rødovre Centrum · Spinderiet, Valby  
[www.jardex.dk](http://www.jardex.dk)

OBS! Madvarer sælges kun online.

Læs mere og køb på [politiken.dk/plus](http://politiken.dk/plus). Prisen er inkl. levering.

**POLITIKEN PLUS**