



Danske Maritime
Årsberetning 2004-2005



Medlemmer af Danske Maritime pr. 1. januar 2005:

Acta A/S
Bladt Industries A/S
Damcos A/S
Danyard Aalborg A/S
Falck IMS
Hempel A/S
Karstensens Skibsværft A/S
Knud E. Hansen A/S
MAN B&W Diesel A/S
Mærsk Container Industri AS
Odense Staalskibsværft A/S
Orskov Yard A/S
Petersen & Sørensen Motorværksted A/S
Pres-Vac Engineering A/S
Søby Værft AS
YIT A/S
Aarhus Værft A/S

Danske Maritime

Årsberetning 2004-2005

Indhold:

Danske erhvervsvilkår	1
Internationale forhold	9
Medlemsvirksomhedernes aktivitet	21
Uddannelse og personale	28
Forskning og udvikling	30
Skibsteknik og maritime forhold	31
Internationale markedsforhold	34

Bilagsfortegnelse:

Bilag 1	Ordrebeholdning ved udgangen af 2004 ved foreningens medlemsværfter	efter skibstype og fordelt på værfter; antal, bt og dwt
Bilag 2	Afleveret tonnage i 2004 fra foreningens medlemsværfter	efter skibstype og fordelt på værfter; antal, bt og dwt
Bilag 3	Afleveret tonnage i 2004 fra foreningens medlemsværfter	værft, skibstype, tonnage, navn og rederi for hvert skib
Bilag 4	Ordretilgang og ordrebeholdning 1977 - 2004 ved foreningens medlemsværfter	antal skibe, bt, dwt og kbt

Forord

Markedet for skibe og maritimt udstyr har i nu flere år ligget på et højt niveau – især som følge af en stor og stigende efterspørgsel på international transport.

Danske maritime virksomheder har med deres flair for fleksibilitet og fornyelse nydt godt af denne markedsudvikling. En fortsat dansk gevinst på de maritime markeder forudsætter imidlertid en stadig tilpasning til den skiftende konkurrence. Et sådant dynamisk erhvervsliv kræver et vidensniveau, der til stadighed bliver højere, og det indebærer, at der i Danmark og EU føres en erhvervsvenlig politik. Det har siden år 2000 været EU's officielle politik, at regionen i 2010 skulle være verdens mest dynamiske og konkurrencedygtige vidensbaserede økonomi. Der er imidlertid nu, hvor halvdelen af tiden er gået, ingen tegn på, at vi er halvvejs ved målet. EU's fremsatte forslag til et syvende rammeprogram for forskning har det dobbelte budget af det nuværende, men skal også dække flere aktiviteter. Der er altså ikke tilført dobbelt så mange ressourcer til de eksisterende forskningsmuligheder. Udspillet er præget af den tilgangsvinkel, at EU søger at indhente USA, men der er ikke mange tegn på, at EU skal gå foran eller blot indhente USA.

EU's såkaldte "Wim Kok-rapport" anbefalede mere målrettet politisk handling for at puste nyt liv i Lissabon-strategien, men det Europæiske Råd kunne i marts 2005 ikke på overbevisende måde fokusere politikken og fulgte ikke de erklærede hensigter op med konkrete handlinger.

Dette svarer på mange måder til den situation, der er opstået, efter at EU i overensstemmelse med sin politik arbejdede for et globalt forbud mod TBT i skibes bundmalinger. Det var i høj grad EU's fortjeneste, at der i 2001 blev

indgået en international konvention under IMO, men efterfølgende har EU blot sikret sig, at reglerne er gennemført internt i EU. Konventionen er end ikke ratificeret af alle medlemsstaterne. EU fik ganske vist gennemtrumfet, at konventionen kunne træde i kraft, når blot 25 lande, der repræsenterer 25% af verdenstonnagen, havde ratificeret. EU og Norge kunne altså alene sikre en ikrafttræden, men i 2005 har foreløbig kun 6 EU-lande – og 5 uden for EU – tiltrådt aftalen. 20 medlemmer af EU har ikke ratificeret den, selvom den herved ville træde i kraft.

Der er stigende fokus på danske virksomheders produktion i udlandet, og det er en betydningsfuld del af erhvervslivets nødvendige fleksibilitet, at man i kortere eller længere perioder kan outsource produktion f.eks. til en anden medlemsstat i EU eller til Asien. I den forbindelse er det ofte ønskeligt at medsende dansk arbejdskraft til den flyttede produktion. Modsat kan det også være hensigtsmæssigt at insource produktion og herunder indføre udenlandsk arbejdskraft, som i samarbejde med virksomhedens bestående arbejdsstyrke kan gennemføre opgaver, der ellers ville blive udført uden for Danmark. Uden en fleksibel og tilpassningsdygtig produktion vil arbejdspladser derimod kun flytte udad – og selvom det også ofte tilfører Danmark fordele, er det i en global konkurrence vigtigt at kunne forskyde arbejdsopgaver begge veje.

I beretningsperioden blev den borgerlige regering genvalgt, og det var med stor tilfredshed, at Danske Maritime kunne konstatere, at der i regeringsgrundlaget for VK Regeringen II er indskrevet et afsnit om erhvervssygdomssikring, hvori det stilles i udsigt, at systemet justeres, således at præmierne bliver mere rimelige og retfærdige, og at den enkelte virksomheds indsats for et godt arbejdsmiljø afspejles i bidragsbeta-

lingen. Som repræsentant for et af de erhverv, der har været hårdest ramt af ulighederne i det nuværende system, ser Danske Maritime frem til at deltage i arbejdet med det nye system.

Danske Maritime kunne i beretningsperioden byde to nye medlemmer velkommen: det tidligere Danfoss Marine Systems – nu Damcos A/S – og Knud E Hansen A/S.

Thorkil H. Christensen
adm. direktør

Arne Pedersen
Formand

Danske erhvervsvilkår

Selvom det ikke mærkes til daglig af de danskere, der ikke har hyppig kontakt til den maritime verden, er Danmark en af verdens førende maritime nationer. Der er naturligvis også andre brancher hvor danske virksomheder kan gøre sig gældende, men i den maritime sektor har vi mange virksomheder, der er globalt førende indenfor deres felt. Det gælder ikke blot inden for rederierne. Såvel skibsbygning som skibsudstyr og -komponenter udvikles i Danmark på niveauer, der sætter den internationale standard. Såvel produkter som produktionsmetoder er absolut højteknologiske, og en del af den vidensøkonomi som Danmark skal leve af. Men den maritime industri har som andre erhverv behov for gunstige erhvervsvilkår, for fortsat at kunne begå sig i den globale konkurrence.

Produktionsvilkår

Arbejds miljø

Som følge af Foreningens medlemstilgang og et stadigt bredere spektrum af maritime virksomheder, er Foreningens spændvidde på arbejdsmiljøområdet forøget i forhold til tidligere – bl.a. fordi de nye medlemsvirksomheder deltager i Foreningens sikkerhedsarbejde med nye inspirerende synspunkter.

Danske Maritime kan med glæde konstatere, at der stadig sker forbedringer i medlemsvirksomhedernes arbejdsmiljø. Der ses faldende ulykkesfrekvenser, om end enkelte virksomheder med mange nye medarbejdere har oplevet en lille stigning i frekvenserne. Flere af virksomhederne er blevet arbejdsmiljøcertificeret og andre overvejer certificering – ikke mindst efter, at arbejdsmiljøcertifikat af DS/OHSAS 18001 anerkendes med få supplerende danske krav.

En række af medlemsvirksomhederne arbejder systematisk med rapporteringer og bearbejdninger af materiale opsamlet i forbindelse med "nærvæd ulykker" som et værdifuldt supplement i det daglige sikkerhedsarbejde.

I forbindelse med de tilpassede tilsyn, som gennemførtes indtil den nye arbejdsmiljøreform trådte i kraft den 1. januar 2005, har flere af medlemsvirksomhederne arbejdet med arbejdsmiljøproblemer, der ikke umiddelbart fandtes råd for, eksempelvis støj ved arbejde på store konstruktioner og hugsiddende arbejde på store paneler.

Fra medlemsside har det vakt undren, at der fra myndighedsside har været stor interesse for, om formalia bliver overholdt – såsom overholdelse af meldepligt ved rapporteringer og lignende – mens interessen for faldende ulykkes-



frekvenser tilsyneladende ikke har haft myndighedernes store interesse.

Arbejdsmiljøreform

Arbejdsmiljøreformen blev vedtaget i folketinget den 25. maj 2004 og trådte i kraft den 1. januar 2005. Reformen indebærer en af de største omvæltninger af arbejdsmiljøsystemet i nyere tid. Hovedelementerne i reformen er, at der indføres en screening af samtlige virksomheder i løbet af 7 år, hvorefter virksomheder med utilfredsstillende arbejdsmiljøer udpeges til intensivt tilsyn. Pligten til at være tilsluttet et BST-center ophæves, samtidig med at virksomheden screenes. Der indføres et smiley-system, der skal informere om virksomhedernes arbejdsmiljøforhold, og endeligt er virksomheder med arbejdsmiljøcertifikat fritaget for screening.

Foreningen er enig i reformens grundelementer; dog giver smiley-ordningen i den form, den forudses praktiseret, ikke et ensartet, sammenligneligt billede af virksomheder i forskellige brancher. Der kan gå adskillige år mellem den første

screening af de enkelte virksomheder i forskellige grupper – eksempelvis vil medlemsvirksomheder, der betegnes som "metal- og maskinindustri" blive screenet i 2005, mens eksempelvis skibsværfter samt farve- og lakvirksomheder først vil blive screenet i 2008.

AES

Betalingen til AES (Arbejdsmarkedets Erhvervssygdomssikring) har i en årrække udvist betydelige stigninger – især for skibsværfter, hvor den i 2005 er steget til 10.016 kr. pr. ansat, hvilket udgør en stigning på 34% fra året før og 827% fra år 2000. Stigningerne kan ikke tilskrives forværring af arbejdsmiljøet på værfterne. Der er meget få fællestræk ved virksomhederne inden for den branche, skibsværfter placeres i. Foreningen har konstateret, at også for mange andre branchers vedkommende afspejler den opdeling, der anvendes af AES, ikke virkeligheden korrekt.

Placeringen i brancher foretages af Danmarks Statistik og sker ikke ud fra de fysiske processer i virksomhederne, men efter deres økonomiske resultat.



Der er derfor ingen nødvendig sammenhæng mellem den risiko, der måtte være ved en vis produktion, og den branchekode, der tildeles den virksomhed i hvilken aktiviteten foregår.

Virksomheder med samme branchekode har ikke nødvendigvis sammenlignelige aktiviteter. Brancher med aktiviteter, der er sammenlignelige, har tilsvarende ikke nødvendigvis ensartede omkostningsniveauer til AES. Branchegrupperne er angiveligt søgt sammensat sådan, at brancher i samme gruppe ligner hinanden produktionsmæssigt og risikomæssigt. Men det system, opdelingen bygger på – Danmarks Statistiks branchekoder – har ikke denne egenskab, og det nytter derfor ikke at benytte denne opdeling til et så fremmed formål. Således er f.eks. Danyard Aalborg, der som hovedaktivitet producerer individuelle yachts i fibermaterialer, placeret i samme branchegruppe som Odense Staalskibsværft, der producerer containerskibe af stål i serier.

På denne baggrund opfattes de voldsomt stigende udgifter til værfterne og de voldsomt svingede udgifter for virksomheder i andre brancher som blot vilkårlige udsving. Foreningen har præsenteret dette synspunkt for Beskæftigelsesministeriet og har drøftet de tekniske muligheder med Arbejdsskadestyrelsen og Danmarks Statistik. Foreningen har som et eksempel på et muligt alternativ præsenteret et forslag, hvor fordelingskriteriet "branche" erstattes af en fordeling efter aktiviteter på basis af oplysninger, der allerede findes i Danmarks Statistik og til hvilke alle virksomheder indberetter. Forslaget kræver en – mindre – lovændring, og Danske Maritime har med stor tilfredshed konstateret, at der i regeringsgrundlaget for VK Regeringen II er indskrevet et afsnit om erhvervssygdomssikring, hvori det stilles i udsigt, at præmierne skal være mere rimelige og retfærdige, og at den enkelte virksom-

heds indsats for et godt arbejdsmiljø skal afspejles i bidragsbetalingen.

Som repræsentant for et af de erhverv, der har været hårdest ramt af ulighederne i det nuværende system, ser Danske Maritime frem til at deltage i arbejdet i det udvalg, der nu skal nedsættes.

Branchearbejdsmiljøråd

Foreningen er repræsenteret i formandsskabet i Industriens Branchearbejdsmiljøråd (I-BAR), og samtidig er Foreningen med i Jern- og Metalbranchens Arbejdsmiljøudvalg tilknyttet I-BAR. I sidstnævnte udvalg udarbejdes og revideres branchevejledninger for jern- og metalindustrien, herunder store dele af den maritime industri. Foreningen har overtaget projektledelsen for udvikling af de branchevejledninger, der har tættest tilknytning til den maritime industri. Vejledningerne spænder ofte over flere styrelsesområder, hvorfor udarbejdelse og revision involverer flere myndigheder end Arbejdstilsynet. Eksempelvis involverer revisionen af en vejledning for sikring af CO₂- brandslukningsanlæg og brandslukningsanlæg med blandede atmosfæriske luftarter i skibe under bygning og reparation både Søfartsstyrelsen og Arbejdstilsynet. Foreningen søger i sådanne tilfælde, ved kontakt til de involverede styrelser og CO-industri, at få udarbejdet brugbare vejledninger til anvendelse i den maritime industri.

I Jern- og Metalbranchens Arbejdsmiljøudvalg er Foreningen tillige behjælpelig med udarbejdelse af vejledninger til generel anvendelse i industrien. Eksempelvis kan det nævnes, at udvalget har udarbejdet: vejledninger for tunge løft, psykisk arbejdsmiljø, certificering, og for strømforsyning ved arbejde i snævre rum, værktøjer om screening, anvendelse af ISO-containere til midlertidigt arbejde, kopimaskiner og maskinsikkerhed.

Maritim standardisering

Det er Foreningens opfattelse, at et højt internationalt niveau for maritime standarder vil være afgørende for sikring af et højt sikkerhedsniveau for skibsfarten.

Siden Foreningen, grundet manglende interesse fra det øvrige "Blå Danmark", indstillede arbejdet med udarbejdelse og udgivelse af de danske værftsstandarder, DVS-standarderne, har Danske Maritimes aktiviteter på det maritime standardiseringsområde været koncentreret om deltagelse i Dansk Standards standardiseringsudvalg S 262 – Skibs- og marineteknologi. Arbejdet i S 262-udvalget er bl.a. koncentreret om dansk deltagelse i enkelte arbejdsgrupper i den internationale standardiseringsorganisations tekniske komité – ISO/TC/8 Ships and Marine Technology. Fra Foreningens side har aktiviteten, ud over at kommentere udvalgte forslag, hovedsageligt været at informere medlemskredsen om emner, der skønnes at være af særlig interesse. I S 262-udvalget er arbejdet med europæiske CEN-standarder på det skibs- og marineteknologiske område stort set valgt fra. Dette fravalg er bl.a. foranlediget af, at man på europæisk plan – ikke mindst på dansk foranledning – har undgået unødvendigt dobbeltarbejde af maritime standarder omfattende alene EU-landene. Som følge af den maritime industris globale udstrækning anses en bred international standardiseringsindsats gennem ISO for mest anvendelig.

Indsatsen i det internationale standardiseringsarbejde i ISO/TC/8 er fra dansk og anden europæisk side over en årrække blevet reduceret og initiativerne overtaget bl.a. af USA, Japan, Korea, Kina og Rusland. Årsagen hertil tilskrives manglende ressourcer fra europæisk side. En fortsat manglende europæisk indsats kan medføre, at der gennemføres ISO-standarder, som er udviklet uden nævneværdig europæisk indflydelse. Da det maritime regel-

grundlag bygger på vedtagelser i den internationale maritime organisation (IMO), hvor en del ISO-standarder indgår i regelgrundlaget, er medindflydelse på udformningen af ISO-standarder af væsentlig betydning for danske og øvrige europæiske producenter, der opererer på det maritime marked.

Foreningen har etableret en netværksgruppe for information og eventuel overordnet behandling af maritime standardiseringssspørgsmål af fælles interesse. Detaildeltagelse i enkeltprojekter gennemføres af de medlemsvirksomheder, der har speciel interesse herfor. Foreningen har indgået aftale med Dansk Standard om, at Foreningen direkte informerer medlemskredsen om emner fra ISO/TC/8 med speciel interesse for medlemskredsen.

Tre af Foreningens medlemsvirksomheder har etableret en dansk arbejdsgruppe for opgradering af oprindeligt udarbejdede Dansk Værftsstandards standarder for flushing af hydraulik- og smøreolierør. Standarderne, der tidligere er opgraderet til danske standarder, søges behandlet i ISO/TC/8/SC 3 "Piping and Machinery" med henblik på at gøre dem til internationale standarder.



Eksternt miljø

Miljøbeskyttelsesloven

De lovændringer, der blev vedtaget i miljølovgivningen i marts 2004, trådte i kraft 1. januar 2005. Foreningen har løbende analyseret de forslag til bekendtgørelser og vejledninger, der har fulgt i kølvandet på lovændringerne, med henblik på udarbejdelse af høringssvar.

Et af de høringssvar, Foreningen har afgivet, er til et udkast til en bekendtgørelse om brugerbetaling for godkendelse og tilsyn efter miljøbeskyttelsesloven. Foreningen finder, at brugerbetaling for tilsyn og godkendelse efter loven burde være offentligt finansieret for hele omkostningen – og ikke kun for ca. 40%. Dette skal ikke mindst ses i forhold til den internationale konkurrence og konkurrencen mellem landene i EU, hvor der ikke generelt findes brugerbetaling på området. Foreningen har bl.a. i sit høringssvar gjort gældende, at betalingen til tilsynsmyndigheden i det mindste bør være gennemsigtig, hvad angår tidsforbrug og ydelser.

Ifølge lovændringen kategoriseres virksomhederne nu i 3 niveauer – en ordning Foreningen finder tilfredsstillende. Imidlertid finder Foreningen, at virksomhedernes omkostninger til de tilhørende differentierede tilsyn bør være ensartede for ensartede virksomheder og ikke afhængige af, i hvilke tilsynsområder, de tilfældigvis ligger.

Der foreligger endnu ikke endelige afgørelser af, hvor tilsynsmyndigheden for miljøtilsyn og miljøgodkendelse placeres efter den endelige udformning af kommunalreformen. Foreningen støtter forslaget om, at tilsyn og godkendelse placeres i kommunerne for virksomheder, der ikke er underlagt særlig EU-lovgivning, samt at der vil være mulighed for valgfrihed for visse virksomheder til at vælge mellem stat og kommune. Virksomhederne bør således i overvejende grad få mulighed for kun

at samarbejde med én myndighed vedrørende miljø, beredskab, affaldshåndtering, vandforsyning, kloakering m.v.

IPPC-direktivet

Foreningen kan med tilfredshed konstatere, at den overimplementering af IPPC-direktivet, som Foreningen gennem flere år har påpeget, er løst på en tilfredsstillende måde. I forbindelse med en høring om ændring af loven om miljøbeskyttelse – for implementering af Århus-konventionen – har Foreningen imidlertid kunnet konstatere, at bemyndigelsen til ministeren er meget bred og ikke angiver grænser eller hensyn. Selvom bemyndigelsen skal benyttes til at gennemføre direktivet, er det ikke specificeret, at bemyndigelsen er begrænset alene til gennemførelse af direktivet. Det kan således frygtes, at der kan forekomme overimplementering – i dette tilfælde i reglerne om offentlighed, som intet har med direktivet at gøre.

Foreningen finder, at implementering af EU-direktiver i dansk lovgivning alene bør følge direktivernes indhold, således som den fremgår af direktivernes tekst, og at bemyndigelser til ministre ved implementering af direktiver skal begrænses til gennemførelse af direktiverne.

Kontakt og samarbejde med myndigheder og politikere

Maritim industridag

Danske Maritime inviterede tirsdag den 17. august 2004 medlemmer af Folketingets Erhvervsudvalg til en maritim industridag på Odense Staalskibsværft A/S. Foruden en generel information om dansk maritim industri og om globale markedsforhold blev der orienteret om de deltagende virksomheder og disses aktiviteter: Odense Staalskibsværft A/S, MAN-B&W Diesel A/S, Hempel A/S, ACTA A/S, Pres-Vac Engineering

A/S, YIT A/S, og Danfoss Marine Systems A/S. Endvidere deltog Dansk Metal og formanden for CO-industris Skibsværftsudvalg i industridagen.

Politikerne viste stor spørgelyst, og udtrykte glæde over arrangementet.

Danmarks Skibskreditfond

Danmarks Skibskreditfond blev oprettet i 1961 for at sikre danske redere og værfter adgang til konkurrencedygtig finansiering. Fonden er desuden til tider blevet anvendt som kanal for offentlige støtteforanstaltninger over for værftsindustrien. Drøftelser mellem fonden og regeringen ledte i 2005 frem til en beslutning om at omdanne fonden til et aktieselskab. Dette skete bl.a. med henblik på, at der kunne ske en sådan tilpasning af regelværket for fondens virksomhed, så den i højere grad kom til at svare til reguleringen af andre finansielle institutter med henblik på at give fonden nye udviklingsmuligheder og forretningsområder i et stadigt mere globalt erhvervsklima. Skibskreditfonden er derfor omdannet til et aktieselskab efter samme hovedprincipper

som ved tidligere omdannelser af bl.a. Dansk Landbrugs Realkreditfond og Værdipapircentralen. I forbindelse med omdannelsen er der oprettet en ny fond – Den Danske Maritime Fond – som skal medvirke til at udvikle rammerne for det maritime Danmark.

I forbindelse med omdannelsen er parterne enige om at regulere for den fortjeneste, Skibskreditfonden har opnået ved ekstraordinære indfrielse af lån på OECD-vilkår, som – hvis lånene var ydet direkte af et offentligt organ – ville være tilfaldet det offentlige. Dette beløb er opgjort til DKK 1.610 mio. som tilfalder staten og Nationalbanken. Omdannelsen er effektueret med virkning pr. 1.1.2005, efter at den nødvendige lovgivning og øvrige beslutninger er faldet på plads i foråret 2005.

Den Danske Maritime Fond

I forbindelse med omdannelsen af Danmarks Skibskreditfond til et aktieselskab blev der som nævnt ovenfor etableret en særskilt erhvervsdrivende fond, som løbende skal uddele midler til udvikling og fremme af dansk skibsfart



og/eller dansk værftsindustri. Som led i omdannelsen af Danmarks Skibskreditfond til et aktieselskab tildeles der Den Danske Maritime Fond 10% præferenceaktier i det nye skibsfinansieringsaktieselskab. Udbyttet herfra vil danne grundlag for Den Danske Maritime Fonds virke. Fonden ledes af en bestyrelse på seks personer, hvoraf Danske Maritime udpeger to repræsentanter, Danmarks Rederiforening udpeger to repræsentanter, øvrige rederiforeninger udpeger én repræsentant og økonomi- og erhvervsministeren udpeger én repræsentant.



Andre aktiviteter i Danmark

Danske Maritime har et nært samarbejde med en række danske organisationer, herunder naturligvis især Danmarks Rederiforening og Dansk Industri, CO-industri og Dansk Metal samt Dansk Eksportforening. I årets løb har vi herudover samarbejdet med f.eks. Danmarks Farve- og Lakindustri om europæiske miljøspørgsmål og med Vindmølleindustrien om regler for vejtransport af særligt tunge og omfangsrige laster.

Sikring af havnefaciliteter

Siden ISPS-kodens implementering den 1. juli 2004 har Foreningen løbende fulgt medlemsvirksomhedernes implementering og erfaring med de nye regler. Umiddelbart efter ikrafttrædelsesdatoen fik flere af de medlemsvirksomheder, der som leverandører eller servicemedarbejdere arbejdede på skibe rundt om i internationale havne, henvendelser fra rederierne om, hvordan virksomhederne håndterede de nye regler. Dette medførte en erfaringsudveksling i foreningsregi, hvor der blev orienteret om de tiltag, der var gjort i form af udarbejdede vejledninger til virksomhedernes ansatte. De informationer, der indløb til Foreningen,

indikerede, at medlemsvirksomhederne havde taget de nødvendige forholdsregler for overholdelse af reglerne, samt at der ikke efterfølgende har været konstateret problemer i forbindelse med medarbejderes adgang til sikrede havnefaciliteter eller skibes adgang til reparationsværfterne.

Overfladebehandling

Med henblik på at sikre miljø- og arbejdsmiljøvenligt overfladebehandlingsudstyr til brug på stålkonstruktioner og skibe indgik Foreningen et samarbejde med 5 brancheforeninger, der på en eller anden måde arbejder med korrosionshindrende overfladebehandling. Det var en forudsætning for Foreningens deltagelse, at udstyret primært var til anvendelse på emner, der på grund af størrelse eller transportbegrænsninger ikke kunne behandles i malerhaller, samt at udstyret var økonomisk anvendeligt i forhold til de traditionelle overfladebehandlingsmetoder. Projektet skulle gennemføres dels med midler fra deltagende virksomheder, dels med midler fra Miljøstyrelsen.

Ved arbejde med forprojektet var der fra bl.a. Miljøstyrelsen en overvejende opfattelse af, at overfladebehandling af vindmølletårne skulle udgøre et centralt element. Da overfladebehandling af

disse tårne foregår i malerhaller, fandt Foreningen ikke, at medlemsvirksomhedernes interesser hermed blev tilgodeset. Foreningen har derfor iværksat sit eget projekt, der er koncentreret om en afsøgning af, hvilket udstyr der findes på verdensmarkedet, som eventuelt med moderate tilretninger kan anvendes af de danske virksomheder, som overfladebehandler større stålkonstruktioner og skibe uden for etablerede malerhaller.

Medlemsmøder

Til Foreningens medlemsmøder inviteres af og til eksterne deltagere til behandling af aktuelle emner. Foreningen har i august 2004 haft deltagelse af professor Jens Ove Riis, Aalborg Universitets Center, Center for Industriel Produktion. Professor Jens Ove Riis talte om den interaktive virksomhed. Et af udgangspunkterne i indlægget var, at en central udfordring for danske virksomheder i de kommende år bliver at styrke læring igennem erfaringsdannelse og tilegnelse af ny viden.

I oktober 2004 afholdt Foreningen medlemsmøde på Baltija Shipbuilding Yard, Klaipeda, Litauen, efter invitation fra Odense Staalskibsværft A/S. Deltagere fik et indblik i baltiske forhold, og en repræsentant for Baltija Shipbuilding Yard og en repræsentant for YIT's af-

deling i Klaipeda orienterede om de to virksomheder. Efterfølgende var der lejlighed til at bese begge virksomheder samt BEC (Baltic Engineering Centre), som er et skibskonstruktionsfirma ejet af Odense Staalskibsværft A/S.

I december måned var DI's europapolitiske chef Lykke Friis gæst ved Foreningens medlemsmøde og orienterede om den nye EU-kommissions hensigter og muligheder – specielt med henblik på Kommissionens arbejdsprogram og den politiske præference set ud fra et synspunkt om prioritering af international konkurrence.



Internationale forhold

Den maritime industri er globalt baseret og internationale forhold er af vital betydning for dens virksomheder. Der er ikke, som for så mange andre erhverv, et dansk eller EU hjemmemarked, idet alle virksomheder opererer og konkurrerer globalt. Dette giver Foreningen en særlig tilgang til EU, idet der i EU i mange tilfælde sker en overvurdering af betydningen af europæiske regler, som på det maritime område ikke kan opnå samme gennemslagskraft som regler vedtaget i IMO regi. En lokal EU regulering vil derfor ofte ikke have den ønskede effekt. EU regler er naturligvis af stor betydning og Foreningen søger indflydelse på de regelsæt der påvirker medlemmerne. Foreningen søger dog så vidt muligt en international regulering, hvor dette er muligt.

EU spørgsmål

Den nye EU-kommission

Den 1. november 2004 tiltrådte den nye Kommission. Foran sig havde den opgaver som vanskeligt kunne løses uden aktiv medvirken af alle medlemsstaterne. Mange betydende medlemsstater stod imidlertid foran valgår, samt folkeafstemninger om forfatningstraktaten, som kunne tage opmærksomheden. Den vigtigste opgave var fokusering af Lissabon-strategien, som sigter mod at gøre EU til den mest konkurrencedygtige og dynamiske vidensbaserede økonomi i verden inden 2010. Et af midlerne skulle være forslaget om en fordobling af forskningsmidlerne. Denne fordobling er imidlertid udeblevet og udfordringerne ligger stadig på bordet. De er ikke blevet mindre af medlemsstaternes uenighed om håndteringen af forfatningstraktaten og budgetaftalen. For erhvervslivet må det vigtigste være, at de politiske stridigheder ikke begrænser de nødvendige tiltag til forbedring af konkurrenceevnen.

Det er i forbindelse med forhandlingerne om de flerårige budgetforlig afgørende, at midlerne til forskning og udvikling ikke beskæres. Der er allerede i forhold til Kommissionens oprindelige, principielle udspil om en fordobling af forskningsmidlerne sket en betydelig begrænsning, idet Kommissionens forslag ganske vist forøger den samlede ramme, men samtidig dels forlænger perioden, dels udvider området. De årlige beløb er altså på samme niveau som i det nuværende forskningsprogram for den forskning, der synes umiddelbart egnet til at forbedre konkurrenceevnen for de maritimt orienterede erhverv. Samlet ligger EU fortsat langt fra det mål, man satte sig, om at bruge 3% af BNP til forskning. Den endelige beslutning om allokering af midler til forskning vil formentlig blive taget i forbindelse med EU's budget forlig for 2007-2013. Foreningen finder det vigtigt, at der fra dansk side sættes på at forøge de årlige midler til erhvervsrettet forskning, således at budgetforøgelser ikke alene kommer grundforskning til gode. Da det kommende forskningsprogram forventes at løbe over 7 år, bør budgettet i sammenligning med det nuværende 4-årige program naturligvis mere end fordobles. En status quo, hvor de årligt afsatte midler ikke forøges væsentligt vil ikke være tilstrækkeligt.

Kommissionen kan se det som sin rolle at løse det forfatningsmæssige problem, der er opstået, men for Europas erhvervsliv vil det være vigtigere at få budgetforliget løst under britisk ledelse, hvor prioriteten snarere vil være på teknologisk udvikling end på bibeholdelse af landbrugsstøtten.

Maritim Task Force

Kommissionen har nedsat en "Task Force" der skal identificere mulighederne for at integrere EUs politikområder med

maritim betydning. Foreningen forventer via CESA, at deltage i udarbejdelsen af et større høringsdokument, en grønbog, der skal sendes til offentlig debat i begyndelsen af 2006. Denne Task Force" ledes af Kommissær Joe Borg, der tillige vil inddrage en række andre kommissærer: Günter Verheugen, (erhverv og industri), Jaques Barrot (Transport), Danuta Hübner (regionalpolitik), Stavros Dimas (miljø), Janez Potocnik: (forskning) og Andris Pieblags (Energi)

EMSA

Det Europæiske Agentur for Søfarts-sikkerhed, EMSA, blev oprettet på baggrund af Erika-katastrofen og påbegyndte sine aktiviteter i 2003. Generelt skal EMSA yde Kommissionen teknisk og videnskabelig rådgivning om søfarts-sikkerhed og forebyggelse af forurening fra skibe. Foreningen har etableret kontakter til agenturet, og har med glæde konstateret, at det nye agentur søger at udbygge sit faglige grundlag bl.a. gennem at drage fordel af Søfartsstyrelsens betydelige ressourcer.



Servicedirektiv

Kommissionen fremsatte i januar 2004 forslag til et direktiv, som skulle fjerne handelshindringer for service-virksomheder, dels ved en etablering i andre medlemsstater, og dels ved salg af tjenesteydelser mellem medlemsstaterne. Forslaget var et væsentligt element i Lissabon-processen omkring konkurrenceevne.

Forslaget kan få betydning for såvel eksport som import af tjenesteydelser. Danske Maritime har aktivt støttet intentionerne i direktivforslaget. Det må dog undgås, at direktivet besværliggør de eksisterende ordninger, hvorunder tjenesteydelser leveres, og Foreningen finder, at lejligheden bør benyttes til at fjerne alle eksisterende hindringer for den fri udveksling af tjenesteydelser mellem EU's medlemsstater.

Der var oprindeligt bred opbakning til forslaget, men i det forløbne år er der fremkommet en stadig kraftigere offentlig kritik af det såkaldte oprindelseslandsprincip. Eksempler på berørte tjenester kunne være et dansk konsulentfirma, som sender en ansat til Tyskland for at rådgive en tysk kunde om reorganisering af salgsafdelingen. Her ville direktivet sikre imod eventuelle tyske krav om, at konsulentfirmaet skulle registreres i Tyskland, eller at konsulenten skulle have særlige tilladelser eller godkendelser for at udføre arbejdet. I en sådan situation skulle samme regler gælde, som allerede i dag eksempelvis tillader en montør at tage med en vare for at installere den.

Oprindelseslandsprincippet indeholder ifølge Kommissionen ikke andet end det, der allerede følger af gældende retspraksis – nemlig at diskriminerende og urimelige restriktioner er i strid med EU-traktaten. Alternativet til oprindelseslandsprincippet vil være lukkede markeder eller traditionel harmonisering.



Princippet er i imidlertid i offentligheden udlagt som en underminering af nationale regler om løn og arbejdsmiljø, selvom det netop ikke foreslås, at arbejdsmiljø- eller sikkerhedsregler skal være omfattet. Det har hele tiden været hensigten, at lokale forskrifter skal overholdes, der hvor arbejdet udføres. I realiteten er modstanden formentlig især udtryk for en frygt for illoyal konkurrence på lønninger fra (uorganiseret) arbejdskraft fra især lavtlønslande. En tilsvarende modstand gjorde sig gældende fra visse erhvervsgrøene ved åbningen af det indre marked for varer. Her frygtede man, at lokale producenter ville blive udkonkurreret af billigproducenter i andre EU-lande.

Det må håbes, at frykten for illoyal konkurrence ikke hindrer den nyttige konkurrence, som forslaget skulle fremme, og som var forudset at skulle skabe 600.000 nye jobs i servicesektoren i EU, herunder et betydeligt antal i Danmark.

REACH – kemikalier

Danske Maritime støtter den foreslåede nye europæisk kemikaliepolitik, REACH, (eller: Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals), der vil øge adgangen til viden om kemikalier og dermed bidrage til en

forbedring af såvel arbejdsmiljø som eksternt miljø i hele EU. De nye regler vil sandsynligvis berøre de fleste af Foreningens medlemmer idet ansvaret for processen skal lægges på hele kæden fra producenten af kemikalier til slutbrugeren af f.eks. den maling, hvori kemikaliet indgår. Grundideen i REACH er, at alle kemikalier – såvel eksisterende som nye – skal registreres for at kunne markedsføres. Dette giver naturligvis især problemer i forhold til de mange kemikalier, der allerede er på markedet, og som indenfor nogle frister skal godkendes til de formål, de fortsat skal kunne bruges til.

Den europæiske kemiske industri har klare interesser i at begrænse sine omkostninger til registreringen, mens det for erhverv længere nede i forsynings-/produktionskæden f.eks. kunne blive et problem at sikre adgang til relevant og nødvendig information og samtidig sikre fortrolige oplysninger. I Kommissionens og andre myndigheders behandling af forslaget skelnes der imidlertid ikke mellem "industriens" interesser. Der synes derfor at være en tendens til, at det især er de store kemikalieproducenters synspunkter, der afspejles i forslagets detaljer. Disse virksomheder har, netop på grund af deres store viden, stor indflydelse på behandlingen i de europæiske erhvervsorganisationer



på området, CEFIC og CEPE, og tillige i den fælles europæiske industriorganisation, UNICE, der bør være tage alle industriens interesser.

For en producent, der anvender kemikalier, og som stilles overfor et valg mellem råvarer med forskellig klassificering, er det naturligvis vigtigt – bl.a. af hensyn til arbejdsmiljøet – at kende til stoffernes egenskaber og til hvordan de bør behandles. Det er herunder væsentligt, at det samme stof vurderes ens uanset den kommercielle betegnelse og leverandøren. I denne situation står den såkaldte "Down Stream User" i samme stilling som den almindelige forbruger. En virksomhed, der producerer i metal har ikke nødvendigvis ekspertise til at gennemskue virkningen af kemikalier, og et datablad udformet af den kemiske industri, vil ikke nødvendigvis indeholde forståelige eller brugbare informationer. Samtidig er det vigtigt for producenterne at blive orienteret i tide, dersom et stof, der hidtil har indgået i deres produktion (måske som komponent i et rensningsmiddel eller i en maling), bliver taget ud af produktion, eller måske ikke længere er godkendt til den pågældende

anvendelse. I en sådan situation må der findes erstatninger i god tid, og man må eventuelt tilrettelægge produktionen efter nye forhold. Det kan derfor vise sig betydningsfuldt, at processen bliver gennemskuelig og sikrer tidlig information om til hvilken brug og af hvilke leverandører de enkelte kemikalier skal registreres og godkendes.

Undertiden er det nødvendigt at indføre reformer, hvis virkninger ikke alle lader sig forudsige. Det har vist sig umuligt at beregne de økonomiske konsekvenser af REACH, hvilket er naturligt, givet forslaget omfang og kompleksitet. På trods heraf synes myndigheder i flere lande, herunder Danmark, indstillet på at acceptere meget primitive overslag over virkningerne som gyldige konsekvensanalyser. En af disse beregninger sammenholder en skønnet total omkostning med bruttonationalproduktet og der angives et tal for hvorledes forbrugerpriserne i gennemsnit ville stige, hvis disse omkostninger på en eller anden måde kunne overvælttes på alle forbrugerpriser. Da det næppe er sandsynligt, at priserne på f.eks. mælk eller tjenesteydelser vil blive påvirket af

REACH, kan et sådant beregnet tal ikke være udtryk for forslagets forventelige konsekvenser.

For globalt arbejdende erhverv er det naturligvis vigtigt, at forslaget udformes så det ikke medfører væsentlige forvriddninger i den internationale konkurrence.

Danske Maritime har fulgt forslagets udvikling med en vis bekymring, netop fordi det med sin kompleksitet kan få utilsigtede følger. Dette er næppe til at undgå. Efter Danske Maritimes opfattelse bør det politiske niveau oplyses om, at de økonomiske konsekvenser i realiteten er ukendte, og REACH burde efter vedtagelsen kunne tilpasses i lyset af de indvundne erfaringer.

Revision af konkurrencepolitikken

EU-kommissionen har vedtaget en handlingsplan på statsstøtteområdet. Danske Maritime kan tilslutte sig Kommissionens hensigt om en revurdering af statsstøtten med henblik på at reducere den og gøre den bedre målrettet. Imidlertid er det bekymrende at Kommissionen tilsyneladende stort set alene ønsker at fokusere på den mest

alvorlige statsstøtte. Dette kan risikere at koncentrere opmærksomheden omkring statsstøtte til store virksomheder og meget synlige brancher. For den enkelte virksomhed, der udsættes for statsstøttet konkurrence, er virkningen imidlertid lige alvorlig uanset om der er tale om en branche, hvor virksomhedsstørrelsen ligger på få ansatte, eller om virksomhederne omfatter tusinder af medarbejdere.

En del statsstøtte begrundes med et svigt i markedet eller en regional ulempe. I regionaludviklingssammenhæng vil en infrastrukturinvestering ofte bedre udligne regionale ulemper end statsstøtte til virksomheder. Det bør derfor altid explicit undersøges om den fundne ulempe ikke kan fjernes ved et infrastrukturtiltag eller andre direkte initiativer, så støtte til virksomheder kan undgås.

Ved en vurdering af statsstøtte er det vigtigt, at der sammenlignes med en situation hvor der slet ikke interverneres fra offentlig side. Statsstøtte kan bestå af lempelser, udskydelser og i at der ikke pålægges visse virksomheder byrder, som belaster deres konkurrenter. Statsstøtte bør også omfatte tilfælde,



hvor det offentlige "sælger" en ydelse til kostpris, men hvor det offentlige i kraft af sin status har lavere omkostninger end det private. Eksempelvis bemærkes, at det offentlig i visse lande tilbyder garantier til en pris, i hvilken der ikke er indregnet kapitalomkostninger, således som en privat garantisælger må gøre.

Statsstøtte til skibsbygning

Ramme for skibsbygningsstøtte

EU-Kommissionen vedtog den 26. november 2003 et sæt rammebestemmelser for statsstøtte til skibsbygning. Rammebestemmelserne er gældende fra 1. januar 2004 og frem til udgangen af 2006. Rammebestemmelserne angiver, hvorledes EU-Kommissionen har til hensigt at administrere de generelle regler vedrørende statsstøtte til skibsbygning. Medlemslande, der ønsker at yde støtte til skibsbygning, skal indhente Kommissionens godkendelse af de enkelte støtteprojekter eller af nationale støtteordninger, inden projekterne eller ordningerne sættes i kraft. Ved udformning af rammebestemmelserne har det ifølge Kommissionen været dens hensigt "i videst muligt omfang at fjerne forskellene mellem reglerne for skibsbygningsindustrien og for andre industrisektorer og dermed at forenkle og tydeliggøre Kommissionens politik på dette område ved at udstrække de generelle horisontale bestemmelser til også at gælde for skibsbygning".

Bestemmelserne for skibsbygning afviger dog på en række områder fra bestemmelserne for andre industrisektorer. Rammebestemmelserne indeholder bl.a. nye regler vedrørende støtte til innovation, hvor der kan ydes støtte med indtil 20% af udgifterne til innovative dele af udviklingen af produkter og produktionsprocesser. Danske Maritime og de danske myndigheder argumenterede kraftigt imod den udvidelse af støttemulighederne til innovation som

de nye rammebestemmelser lægger op til.

Innovationsstøtteordning

De nye generelle rammebestemmelser tillader bl.a. støtte med indtil 20% af udgifterne til innovative dele af udviklingen af produkter og produktionsprocesser. Ifølge rammebestemmelserne retter innovationsstøtte sig mod værfterne, men dette er ikke nødvendigvis ensbetydende med, at leverandører til værfter ikke kan opnå del i innovationsstøtte.

I løbet af 2004 har Kommissionen og CESA ligget i forhandlinger om de nærmere bestemmelser for ordningen. Danske Maritime har deltaget aktivt i forhandlingerne mellem Kommissionen og CESA for at sikre, at vilkårene for innovationsstøtteordningen blev så fair og rimelige som overhovedet muligt.

Flere lande har fået godkendt innovationsstøtteordninger af Kommissionen, herunder Tyskland, Frankrig og Spanien. Den tyske ordning blev godkendt i februar 2005, mens den franske og spanske blev godkendt i marts 2005.

Garantiordninger

Efter at Kommissionen i december 2003 godkendte en tysk ordning for ydelse af offentlige garantier for oparbejdningskreditter til værfter og for slutfinansiering af nye skibe, har flere andre lande etableret tilsvarende ordninger eller ordninger er i planlægningsfasen. EU's regler gør det muligt at der via sådanne ordninger fra det offentlige kan ydes garantier på ikke-kommercielle vilkår.

Konkrete støttesager

Spanien

Kommissionen godkendte i 2004 en ny støtteordning i Spanien, dog begrænset således, at støtte ikke måtte betales til gruppen IZAR før den tidligere ydede

ulovlige støtte er tilbagebetalt. Det drejer sig dels om en betaling på € 111 mio. fra 1998, som Kommissionen allerede i 1999 erklærede ulovlig, dels om € 308 mio. betalt i 2000, som Kommissionen ved beslutning i maj 2004 har krævet tilbagebetalt, dels om € 556 mio. som Kommissionen i oktober 2004 krævede tilbagebetalt, idet de udgjorde ulovlig dækning af tab på civile kontrakter indgået af IZAR. Kommissionen godkendte endvidere i 2005 en innovationsstøtteordning.

Idet Kommissionens krav om tilbagebetaling i praksis ikke kunne imødekommes forhandlede den spanske regering derefter en aftale med Kommissionen, hvorefter IZAR afvikles. Produktionen af militære skibe videreføres i et nyt selskab, Navantia, der har lov til at opretholde en civil produktion på 20% af den samlede aktivitet. De øvrige værftsaktiviteter i IZAR skal privatiseres eller nedlægges. Den ulovlige spanske statsstøtte har tidligere været til stor gene for danske værfter.

Tyskland

I 2004/05 godkendte EU-Kommissionen statsstøtteordning til skibsbygning og en til innovationsstøtte i Tyskland. Kommissionens mangeårige forsøg på at opnå tilbagebetaling af støtte udbetalt til Kværner Warnow værftet i

perioden 1992 til 1995 fik en foreløbig konklusion, da Kommissionen i oktober 2004 reducerede kravet om tilbagebetaling fra € 61 mio. til € 13.3 mio.

Frankrig

I Frankrig har Kommissionen krævet tilbagebetaling af € 3,5 mio. der blev ydet som støtte til et reparationsværft i Le Havre. Kravet førte til lukning af værftet. Kommissionen godkendte endvidere i 2005 en innovationsstøtteordning, ligesom der i Frankrig har været adgang til nybygningsstøtte på samme niveau som i andre EU-lande.

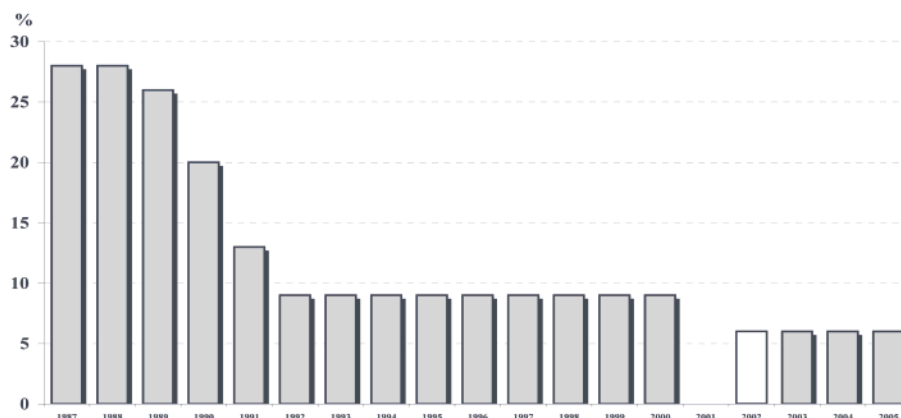
Italien

Italien havde i det forløbne år en godkendt nybygnings støtte på samme niveau som andre EU-lande, men Kommissionen forbød i 2004 en garantiordning, for finansiering idet ordningen ikke omfattede nogen risikovurdering med dertil knyttet risikobestemt fastsættelse af garantipræmie.

Grækenland

En række græske statslige tilsagn om lettelse til Hellenic Shipyards med hensyn til skat og pensionsomkostninger blev erklæret ulovlige af Kommissionen.

Figur 1 Det årlige støtteloft fastsat af EU fra 1987 til 2005



Kilde: Danske Maritime

Midlertidig driftsstøtte – forhistorie

I 2002 vedtog EU at give medlemslandene adgang til at yde støtte til skibsværfter til bygning af containerskibe samt produkt- og kemikalietankskibe. Dette dog forudsat, at der var konkurrence om de pågældende ordrer med koreanske værfter. Gruppen af skibe, der kunne støttes, blev i foråret 2003 udvidet med LNG-tankskibe. Ordningen kaldes en midlertidig forsvarsmekanisme, TDM, Temporary Defence Mechanism. Løbetiden for støtteordningen blev fastlagt med baggrund i det forventede tidspunkt for afslutning af EU's sag i WTO mod Korea om ulovlig koreansk statsstøtte til skibsbygning.

I 2003 meddelte Kommissionen, at den agtede at foreslå en forlængelse af den midlertidige støtteordning, indtil der faldt afgørelse i WTO-sagen mod Korea. Polen protesterede imod en forlængelse, mens Frankrig, Italien, Spanien og Tyskland bød den velkommen. Danske Maritime arbejdede aktivt imod en forlængelse af den midlertidige støtteordning. Da Kommissionen fremsatte sit forslag, inden de nye medlemsstater blev optaget, viste det sig umuligt at finde et blokerende mindretal i ministerrådet. Havde afgørelsen derimod fundet sted efter den 1. maj 2004, kunne det forventes, at flere af de nye medlemsstater, der har værftsindustri, ville have stemt imod.

EU's forlængelse af TDM

EU's ministerråd forlængede torsdag den 11. marts 2004 reglerne om midlertidig støtte til bygning af containerskibe, produkt- og kemikalietankskibe samt LNG-gastankskibe. Ifølge det forlængede regelsæt kunne EU-landene indtil 31. marts 2005 yde støtte med 6% til bygning af skibe af de omhandlede typer, forudsat at der forelå konkurrence fra et koreansk værft om ordrene og at støtten skønnes nødvendig for at sikre at ordrene gik til et EU-værft. Skibe kontraheret

under ordningen skal levere inden for en tre-års frist, senest 31. marts 2008. Danmark, Finland, Sverige og Holland stemte imod, men udgjorde ikke noget blokerende mindretal.

Den danske støtteordning

Den 17. marts 2005 vedtog Folketinget at forlænge den danske midlertidige driftsstøtte til bygning af visse skibstyper. Inden for en ramme på 557 mio. kr. kunne der ydes støtte til bygning af containerskibe, kemikalietankere, produkttankere og LNG-tankere. Nybygningerne skulle være kontraheret på danske værfter senest den 31. marts 2005, og der kunne kun ydes støtte til projekter, hvor der var konkurrence fra Sydkorea.

Andre internationale forhold

IMO

Danske Maritime er repræsenteret i udvalgte komiteer under IMO, og varetager der de maritime medlemsvirksomhedernes interesser. Aktuelt arbejdes der i IMO bl.a. med et nyt system til krav til skibes udformning (Goal Based Standards) og med regler om skibes ophugning. Foreningen deltager desuden i forberedelser af møder i relevante IMO komiteer dels i samarbejde med danske myndigheder med henblik på fastlæggelse af den danske holdning, dels i CESA, der har en selvstændig repræsentation i IMO.

Det er med tilfredshed at Danske Maritime kan konstatere, at MARPOL protokolken fra 1997, Bilag VI, der regulerer luftforurening med SOx og NOx, trådte i kraft den 19. maj 2005. Beklageligvis er aftalen om forbud mod TBT-holdige bundmalinger endnu ikke ratificeret af tilstrækkeligt mange stater. Kun 6 EU-lande – og 5 uden for EU – har tiltrådt aftalen. Der er således 20 medlemmer



af EU der ikke har ratificeret aftalen, selvom den herved ville træde i kraft.

WTO-sager – Sydkorea

I 2002 indklagede EU-kommissionen Sydkorea for verdenshandelsorganisationen, idet den fandt den koreanske støtte til værfterne skadelig og konkurrenceforvridende og i strid med de forpligtelser, Sydkorea har under WTO-aftalen. Sådanne klager undersøges af et panel, hvilket også skete i dette tilfælde, men panelets arbejde blev forsinket, så afgørelsen først faldt i maj 2005, hvor WTO gav EU medhold i, at Sydkorea har overtrådt WTO-reglerne ved at yde støtte i form af lån og garantier i forbindelse med salg og produktion af nye skibe på vilkår, der har været bedre end vilkårene på det frie marked. Panelet fulgte derimod ikke EU i påstanden om, at Korea havde ydet ulovlig støtte til redning og restrukturering af en række værfter. Panelets afgørelse udelukker ikke, at restruktureringer som dem, der blev foretaget i Sydkorea, kan udgøre ulovlig statsstøtte, men WTO anfører, at EU ikke har løftet sin bevisbyrde i de konkrete sager.

Den koreanske regering indbragte EU's midlertidige driftsstøtteordning i en

modklage, som i juni 2005 blev afgjort med, at Sydkorea fik delvis medhold. Ifølge afgørelsen stred støtten ikke som sådan mod WTO's regelsæt, men det, at støtten var rettet imod Sydkorea, udgjorde en forseelse. EU havde altså begået en fejl i forbindelse med håndtering af konkurrencestridighederne med Korea.

CESA og AWES

Den 28. maj 2004 afholdt CESA og AWES samtidig generalforsamling og vedtog vedtægtsændringer, der med virkning fra 1. juli 2004 samlede de to foreninger under navnet CESA (Community of European Shipyards' Associations). Den nye forening fortsætter begge tidligere organisationers arbejde i et mere effektivt set-up.

CESA formidler samarbejde mellem medlemmerne og repræsenterer skibsværftsforeninger i EU-lande og enkelte andre europæiske lande overfor bl.a. EU-kommissionen og Europa-Parlamentet. CESA har sekretariat sammen med EMEC, European Maritime Equipment Committee ligesom der i praksis samarbejdes om en række emner. Danske Maritime deltager aktivt i arbejdet i CESA bl.a. for at trække beslutninger

og aktiviteter i en liberal retning idet arbejdet i CESA fortsat præges af den tradition der har været eller fortsat er i flere europæiske lande for en betydelig statslig deltagelse i beslutningsprocesser og økonomi i den maritime industri. Dette er ikke mindst vigtigt da CESA af EU-kommissionen er anerkendt som et talerør for skibsbygningsindustriens synspunkter og interesser i Europa.

Arbejdet i CESA og i CESAs kontakt med EU's institutioner har siden 2003 fulgt de emner og politikker, der blev fastlagt i LeaderSHIP 2015-projektet. Arbejdet sigter mod at forbedre rammevilkårene for den europæiske maritime industri på en lang række områder. Foruden forskellige afdelinger af EU-kommissionen deltager også EMEC og EMF, European Metalworkers Federation i dette arbejde. Efter at den nye Kommission trådet til i slutningen af 2004 er der planlagt en revitalisering af LeaderSHIP-projektet

gennem etablering af et "round table" med deltagelse af EU-kommissærer og topledere fra industrien.

En nyskabelse i CESA's arbejde er optagelse af en dialog med arbejdstagerorganisationer. I EU-fagsproget kaldes dette en "social dialog". Et af resultaterne af dialogen er den "maritime uge" der i 2006 skal afholdes bredt i EU for at fokusere på betydningen af den maritime industri. Der søges tillige gennemført initiativer i samarbejde med European Metalworkers' Federation (EMF) til virkeliggørelse af LeaderSHIP 2015-programmet.

En række arbejdsgrupper i CESA arbejder med emner som internationale markedsvilkår og -aftaler, finansiering af skibe, markedsovervågning og prognoser for markedsudvikling, forskning og udvikling, maritimt forsvar, tekniske krav til skibe o.s.v. Foreningen er aktiv



i de fleste af grupperne. I denne forbindelse bemærkes, at flere af grupperne har en tæt kontakt med EU-kommissionen og derigennem mulighed for at påvirke holdning i relevante spørgsmål. Med henblik på at styrke indsatsen i relation til tekniske krav til skibe og udstyr har CESA etableret en Technical Advisory Committee som bl.a. har til formål at levere input til CESAs samarbejde med EMSA, European Maritime Safety Agency, og til CESAs repræsentation i IMO. I spørgsmål af særlig interesse for medlemsvirksomhederne deltager Danske Maritime i møder i IMO som repræsentant for CESA, hvilket giver yderligere muligheder for at fremme medlemsvirksomhedernes interesser.

Gennem et mangeårigt arbejde i AWES / CESA har foreningen opbygget gode kontakter til skibsbygningsindustrierne i Japan, Korea og Kina hvorigennem der udveksles synspunkter og informationer. I denne forbindelse har foreningen også i det forløbne år deltaget i det såkaldte JECKU-samarbejde, hvor topledere fra værfter i Japan, Europa, Kina, Korea og USA mødes og drøfter emner af fælles interesse. Foreningen har fortsat varetaget formandskab og sekretariat for CESAs arbejdsgruppe for udarbejdelse af skibsbygningsprognoser. Gruppen udsendte i foråret 2005 en ny prognose for behovet for bygning af nye civile skibe i perioden frem til 2020. Prognosen blev ved et møde i maj 2005 drøftet med repræsentanter for markedsanalysegrupper fra skibsbygningsindustrierne i Korea, Japan og Kina, der alle havde udarbejdet tilsvarende analyser. OECDs skibsbygningssekretariat deltog i mødet.

Skibsbygning og OECD

Forhandlingerne i OECD om en aftale til afvikling af støtte til skibsbygning fortsætter i en særlig forhandlingsgruppe, SNG, Special Negotiating Group, der har mandat til at søge en aftale inden udgangen af 2005. Der er fortsat betydelig modstand fra især sydkoreansk

side imod en reel kontrol med den konkurrenceforvridende støtte, ligesom Kina indtil videre kræver en særbehandling, der ikke reelt er forenelig med den betydelige andel af verdensmarkedet, Kina nu har opnået. Danske Maritime støtter bestræbelserne på at nå til en aftale, dersom den indeholder klare forbud mod alle konkurrenceforvridende tiltag, og effektive sanktionsmidler mod overtrædelser.

Foreningen er i løbende kontakt med EU-kommissionen og Erhvervsministeriet/erhvervs- og Boligstyrelsen om forhandlingerne ligesom Foreningen har deltaget i enkelte af møderne i OECD efter invitation fra EU-kommissionen.

Det er Foreningens opfattelse, at EU bør afstå fra at gå ind i en aftale, hvis ikke det kan sikres, at denne får et reelt indhold.

Koreanske ventiler

I juni 2005 vedtog EU-Kommissionen sin første godkendelse af de danske forbud mod koreanske ventiler til flammesikring. Som omtalt i sidste årsberetning har koreansk produktion af flammesikre ventiler til skibstanke i adskillige år ikke levet op til internationale regler. Danske myndigheder forbød sidste år anvendelsen af bestemte koreanske ventiler i danske skibe, og EU-Kommissionen opfordrer nu alle EU-medlemsstater til at sikre at en række ventiler fremstillet af TANKTECH Co. Ltd., Sydkorea, fjernes fra de skibe, hvorpå de er monteret.

Kommissionen modtog den danske anmeldelse af ventilerne i februar 2004, men på trods af en meget omfattende supplerende dokumentation, som i årets løb blev tilvejebragt, stillede Kommissionens tjenestegrene sig afvisende over for at træffe en hurtig afgørelse.

Det relevante direktiv er i denne sammenhæng direktiv 96/98 af 20.10.1996 om udstyr på skibe, der dels pålægger medlemsstaterne at acceptere udstyr,

der er godkendt af et dertil bemyndiget organ, dels samtidig pålægger medlemsstater at skride ind over for udstyr, der bærer EU-mærket uden at opfylde de tekniske krav. Hvis medlemsstaterne forbyder sådant udstyr, skal Kommissionen kontrollere, at der ikke er tale om en teknisk handelshindring, der skal favorisere egne virksomheder.

I den konkrete sag er det bemyndigede organ det franske Bureau Veritas, der indledningsvis nægtede at anerkende de tekniske problemer, der var påvist af danske, tyske, hollandske og britiske laboratorier. Senere erkendte Bureau Veritas dog, at den koreanske producent i en årrække havde produceret ventiler, der ikke svarede til specifikationerne for de ventiler, som Bureau Veritas havde godkendt. Bureau Veritas havde under sin overvågning af produktionen efter det oplyste ikke opdaget, at produktet ikke svarede til den godkendte model. Imidlertid er der vanskeligheder også med de modeller, som Bureau Veritas beskriver som godkendte. De versioner, der er afprøvet i EU, viser enten en trykstigning, der ikke svarer til dokumentationen, eller de tillader flammer at slå tilbage gennem ventilen, idet gennemstrømningshastigheden kan være lavere end den hastighed, hvorved ilden breder sig gennem dampene, uden at ventilen lukker. Denne fejl afvistes af Bureau Veritas, der henholdt sig til, at en prøve foretaget i Korea ikke viser et flammegennemslag.

Det forekommer ikke rimeligt, at direktivets hovedformål – at sikre et ensartet indre marked – først efter en årelang sagsbehandling nu ser ud til at blive opfyldt.

Internationale arbejdsmiljøforhold

En række af Foreningens medlemsvirksomheder har medarbejdere, der udfører montage, tilsyn og service på udenlandske værfter. Foreningen registrerer, gennem informationer fra bl.a. internationale fagtidsskrifter, aviser og

uformelle kontakter ulykker og hændelser, der forekommer på udenlandske værfter. Her har der været særligt fokus på de fjernøstlige værfter, hvor der bl.a. er konstateret eksplosionsulykker ved skærebrænding og svejsning, stilladsulykker ved anvendelse af utilstrækkelige stilladsopbygninger samt ulykker, forårsaget ved anvendelse af arbejdskraft, der ikke har modtaget tilstrækkelig instruktion eller uddannelse. Disse registreringer og informationer har medført, at flere medlemsvirksomheder har advaret deres udsendte medarbejdere mod disse potentielle farer og advarer mod at anvende stilladser, som ikke umiddelbart anses for sikre, samt mod at opholde sig i områder, hvor der kan være eksplosionsfare eller lignende faremomenter.

Koreansk besøg

Den 1. februar 2005 besøgte en koreansk virksomhedsdelegation København. Besøget var arrangeret af Korea Trade Center, og delegationen bestod af ni koreanske maritime producenter. Danske maritime virksomheder var inviteret til arrangementet, hvor formålet var at skabe nye kontakter med koreanske virksomheder, som ikke i forvejen var repræsenteret på det danske marked.

Medlemsvirksomhedernes aktivitet

Værfter

Nybygning

Moderne skibsbygning omfatter langt mere end de aktiviteter, der foregår på værfterne. Gennemsnitligt kan op mod to tredjedele af omsætningen ved bygning af nye skibe henføres til virksomheder, der optræder som leverandører til værfterne. Den internationale konkurrence inden for skibsbygning nødvendiggør, at værfterne i alle lande handler globalt, og danske maritime leverandører har en god basis for deres stærke globale position. Danske værfter betjener sig på samme måde af underleverandører, også i udlandet, og en stor og konkurrencedygtig dansk marineudstyrsindustri udgør en vigtig del af den maritime industri.

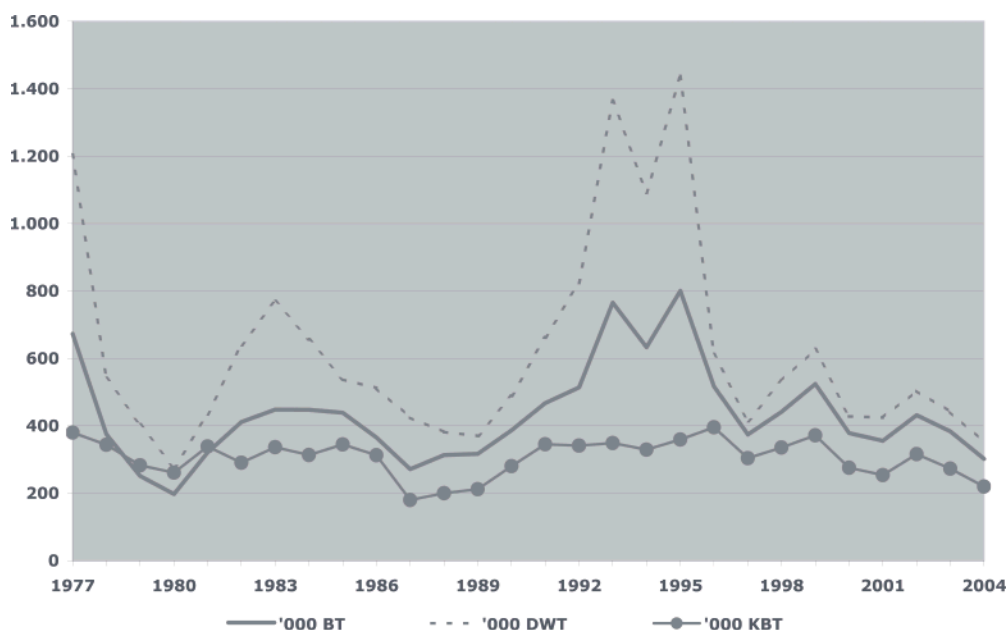
Nybygningen af skibe er derfor en indikator for markedet for udstyr og underleverancer til skibsbygning. Nybygningsproduktionen ved Foreningens medlemsværfter er illustreret i Figur 2, mens den globale nybygningsaktivitet

omhandles i afsnittet "Internationale markedsforhold".

Den afleverede tonnage var ca. 20% større i 2003 end i 2004 opgjort i kompenseret bruttotonnage (enheden, kbt, er et standardiseret mål for arbejdsindsatsen på værfter ved bygning af nye civile skibe). I 2004 afleverede værfterne 11 skibe på i alt 220.000 kbt eller 302.000 bt mod i 2003, hvor i alt 11 skibe på tilsammen 270.00 kbt. eller 383.000 bt blev afleveret. Den faldende produktion er et resultat af færre danske værfter samt den svigtende kontrahering gennem 2001 og 2002. Udviklingen i den afleverede tonnage fra Foreningens medlemsværfter siden 1975 er illustreret i Figur 1, ligesom den afleverede tonnage fra medlemsværfterne i 2004 er nærmere specificeret i bilag 2 og 3.

Værdien af den afleverede tonnage androg 2,9 mia. kr. i 2004 mod 3,7 mia. kr. i 2003.

Figur 2: Skibsproduktion ved Foreningens medlemsværfter 1975-2004



kilde: Danske Maritime

Tabel 1: Ordretilgang og ordrebeholdning ved Foreningens medlemsværfter

År	Antal skibe	Ordretilgang			Antal skibe	Ordrebeholdning ultimo perioden		
		1.000 bt	1.000 dwt	1.000 kbt		1.000 bt	1.000 dwt	1.000 kbt
1990	26	1.104	1.840	452	67	1.687	2.663	913
1991	13	551	993	217	55	1.759	3.054	786
1992	14	606	1.068	257	42	1.694	3.085	662
1993	33	864	1.233	561	51	1.798	2.962	879
1994	22	421	497	320	47	1.588	2.361	905
1995	15	221	216	237	42	1.037	1.150	974
1996	18	63	45	114	40	861	952	693
1997	9	326	395	238	28	866	1.043	644
1998	15	318	394	236	27	749	913	548
1999	10	376	424	268	21	759	869	540
2000	31	610	686	518	40	992	955	781
2001	3	3	5	10	27	476	535	424
2002	16	24	11	60	16	30	25	80
2003	7	205	253	140	21	414	480	313
2004	8	211	257	158	14	120	134	120

Kinde: Danske Maritime

Skibsreparation

Prisniveauet for skibsreparationer var presset som følge af hård konkurrence også danske reparationsværfter imellem, men de fleste medlemmer i reparationssektoren opnåede en god belægning. Som ofte før blev reparationsmarkedet hen på efteråret mere magert, men tog igen fart efter årsskiftet. Reparationsmarkedet var i hele perioden præget af korte ordrehorisonter, men til tider med en pæn belægning af dokkene. Henset til det gode fragtmarked kunne man dog have forventet en større reparations- og vedligeholdelsesaktivitet. De fleste opgaver var almindelige vedligeholdelsesopgaver, mens større ombygninger udeblev. Der var mere fokus på korte leveringstider end tidligere, måske som et resultat af de pæne fragtrater og den høje beskæftigelse for skibene.

Ordretilgang og -beholdning

Tilgangen af nye ordrer i 2004 androg 8 skibe på tilsammen 211.000 bt eller 257.000 dwt. Ordrebeholdningen ved udgangen af 2004 var på 8 handels-skibe, hvortil kom 6 orlogsfartøjer til forsvaret. Tilgangen af nye ordrer i 2004 var på samme niveau som i 2003, hvor den androg 7 skibe på tilsammen 205.000 bt. eller 253.000 dwt.

Opgjort i kompenserede bruttoton var ordretilgangen i 2004 på 158.000 kbt mod 140.000 kbt i 2003. Ordretilgangen steg således med 13% i forhold til året før. Kontraheringsniveauet er dog fortsat på det laveste niveau siden 1996, som igen var det laveste niveau siden 1985, hvis man ser bort for 2001 og 2002, som lå på et historisk lavt niveau.

Ordretilgang og ordrebeholdning er for perioden 1990-2004 angivet i tabel 1. Tilsvarende oplysninger for perioden 1977-2004 findes i bilag 4, og ordrebeholdningen ultimo 2004, specificeret på skibstyper, findes i bilag 1.

Den samlede ordrebeholdning ved Foreningens medlemsværfter ved udgangen af 2004 omfattede 14 skibe på tilsammen 120.000 bt eller 134.000 dwt mod 2003, hvor ordrebeholdningen indeholdt i alt 21 skibe på tilsammen 414.000 bt. eller 480.000 dwt. Det skal bemærkes, at dødvægttonnage er et mål, der ikke eksisterer for alle skibstyper, herunder specialskibe og militærfartøjer. Den samlede værdi af ordrebeholdningen på nye skibe var ved udgangen af 2004 2,2 mia. kr. mod 4,5 mia. kr. ved udgangen af 2003. der er i foråret 2005 opnået ordrer på flere nye skibe.

Maritimt udstyr

Den fortsat høje efterspørgsel på det internationale nybygningsmarked for skibe gav i 2004 gode vilkår for producenter af maritimt udstyr og komponenter. Denne vækst var også i 2004 primært drevet af øget transport til og fra Kina. Danske Maritimes medlemmer nød godt af udviklingen og står for betydelige leverancer til de skibe, der bygges i de asiatiske lande, men leverer naturligvis også til europæisk byggede skibe. I beretningsperioden var flere medlemmer generet af stigende pres på råvare- og komponentleverancer både hvad angår øgede priser og problemer med at opnå levering. Det drejer sig primært om stål, men også på andre områder forekommer der problemer med leverancer. Disse var i nogle tilfælde så alvorlige, at kontrakter har måtte afvises på grund af underleverancesituationen.

Aftersales-service

Den internationale konkurrencesituation på det maritime marked er efterhånden således, at anskaffelsesprisen på et produkt ofte er altafgørende, hvori- mod andre faktorer – såsom kvalitet, levetid og aftersales-service og dermed totalprisen over hele levetiden – ikke er medbestemmende i det omfang, man kunne ønske sig. Danske virksomheder kan og skal ikke konkurrere på fremstillingsomkostninger, hvis de skal klare sig i den globale konkurrence.

Danske producenter af maritimt udstyr, materialer og komponenter til skibsbygning arbejder med udgangspunkt i et generelt højt vidensniveau og god kvalitet, og det er netop faktorer som disse, producenterne med fordel kan fokusere på for at give produkterne merværdi. Derfor har Foreningen sammen med medlemsvirksomhederne påbegyndt et udviklingsprojekt, hvor målet er at styrke betydningen af aftersales-service set med kundens

øjne. Det er således målsætningen at initiativet skal medvirke til at flytte konkurrencen i en retning, hvor kvalitet og service kommer mere i fokus, således at anskaffelsesprisen ikke vil være det eneste afgørende i en salgssituation. Med andre ord sigtes der efter at flytte konkurrencen mere i retning af et område, hvor danske producenter i forvejen står relativt stærkere end konkurrenter i eksempelvis Fjernøsten. Det også er tanken, at man derigennem kan fremme salget af danske leverandørers produkter og bremse salget af kopiprodukter og uoriginale reservedele.

Med et øget fokus på aftersales-service kan der tilføres produkterne en merværdi for kunden ved at fokusere på de mange års tjeneste, hvor produkterne er i brug.

De enkelte medlemmer

ACTA A/S, der producerer skibskraner, davider og anden dæksudrustning, har i 2004 oplevet en markant fremgang efter en omstrukturering året forinden. ACTA A/S er gået fra at være en udelukkende dansk produktionsvirksomhed til at være en globalt arbejdende vidensbaseret virksomhed, og en stor del af produktionen foregår nu i Kina og Polen. ACTA A/S har i forbindelse med omstruktureringen valgt at øge fokus på service, hvilket har været medvirkende til at gøre virksomhedens image endnu bedre. ACTA A/S har haft nogen succes med at tilbyde et servicekoncept i forbindelse med salg af virksomhedens produkter og har i løbet af 2004 oplevet en ordretilgang, der sikrer travlhed langt ud i fremtiden.

2005 er startet godt for Bladt Industries A/S. Virksomheden har oplevet en større ordreindgang end 2004, både inden for de traditionelle offshore- og stålentreprenøropgaver og inden for det nyere vindenergiområde. I 2004



var alle forretningsområder påvirket af stigende stålpriser, hvilket betød faldende aktivitet og generel afmatning. Virksomheden gennemgik i 2004 en omstrukturering, som, sammen med en ny strategi med fokus på flere mindre frem for færre, større projekter, bl.a. inden for det internationale off-shore marked, giver anledning til en klar optimisme for fremtiden.

Damcos A/S – det Danfoss Marine Systems A/S, der leverer ventil og tankkontrollsystemer for last- og servicetanke – opnåede i 2004 en pæn ordreindgang og havde stor aktivitet med leverancer til værftsindustrien – hovedsageligt i Fjernøsten. Damcos A/S, der har produktion i både Danmark og Korea, gik i 2004 i gang med også at etablere en virksomhed i Kina, placeret i Shanghai-området, hvor en del af virksomhedens kunder findes. Damcos A/S forventer at kunne påbegynde produktionen i Kina medio 2005.

Danyard Aalborg A/S har i 2004 kunnet konstatere, at reparationsmarkedet var tyndt. Ikke desto mindre har Danyard Aalborg A/S opnået et tilfredsstillende resultat på bundlinjen for 2004 – dette skyldes bl.a. virksomhedens underleverandørkoncept, hvor diverse reparationsopgaver bliver udført hos underleverandører.

Den maritime del af det tidligere Group4Falck blev i 2004 lagt ind under Falck med navnet Falck IMS. Det produkt, virksomheden tilbyder, er alt inden for "safety" og "security" på det maritime område. I 2004 var implementeringen af ISPS-koden i havne og hos rederier en omfattende aktivitet hos Falck IMS, og virksomheden er blevet verdens førende ekspert på netop dette område.

Aktivitetsniveauet for Hempel A/S var højt i 2004. Hempel A/S har i perioden kunnet konstatere stigende råvarepriser, hvilket har nødvendiggjort prisstigninger på maling. Dette til trods har Hempel A/S afsat over 200 mill. liter maling i 2004, og virksomhedens samlede omsætning er steget med 9% til € 583,7 mio. fra € 535,7 mio. i 2003. De stigende råvarepriser har dog betydet, at nettoresultatet er faldet i forhold til 2003.

Karstensens Skibsværft A/S er et af Danmarks betydeligste værfter og en af Skagens største arbejdspladser. Værftet har i 2004 haft en pæn ordretilgang, og året har været det bedste regnskabsår i værftets historie. Med henblik på at styrke værftets produktionsmuligheder har værftet besluttet at etablere en ny tørdok.

Foreningens nyeste medlem Knud E. Hansen A/S er en uafhængig virksomhed inden for Swedish Semcon Group. Virksomheden udfører konsulentarbejde i forbindelse med skibsdesign og har i 2004 særligt beskæftiget sig med RO/RO-projekter og med basic design til fiskeridirektoratet.

MAN B&W Diesel A/S opnåede fortsat pænt salg af nye totaktsmotorer i 2004. Markedet har reelt kunnet aftage flere store motorer end man har kunnet producere, idet der globalt er mangel på produktionskapacitet for store komponenter og på afprøvningsfaciliteter. Dette betyder, at der i realiteten er udsolgt for levering af store totaktsmotorer

indtil 2008. Ordrebeholdningen nåede i 2004 op på det hidtil højeste niveau i virksomhedens historie. Serviceforretningen var tilfredsstillende, men levede ikke op til det boom, rederierne oplevede. MAN B&W Diesel A/S påbegyndte i 2004 en overflytning af produktionen fra Holeby til Frederikshavn, som forventes at være afsluttet medio 2005. Også firetaktenheden oplevede en stor ordreindgang på motorer og propeller.

I 2004 havde Mærsk Container Industri AS en god aktivitet både i Kina og Tinglev og virksomhedens ordrehorisont strækker sig til udgangen af 2006. I 2004 producerede MCI 30.000 kølecontainere af den samlede globale produktion på 80.000. Ligesom for containerskibenes vedkommende var der i 2004 en stadigt stigende efterspørgsel efter containere, hvorfor MCI har kunnet konstatere, at produktionen pr. år fortsat er stigende. MCI's produktion i Danmark er dog følsom over for dollarkursen, ligesom stigninger i råmaterialer ikke fuldt ud er blevet kompenseret i salgsprisen. MCI har påbegyndt arbejdet med at etablere en fabrik for fremstilling af tørlastcontainere i Kina.

Odense Staalskibsværft A/S afleverede i 2004 det første ud af to fleksible støtteskibe til Søværnet. Herudover afleverede værftet fire containerskibe – tre til A.P. Møller-Mærsk A/S og et til Safmarine Container Lines Ltd. Odense Staalskibsværft A/S opnåede i 2004 kontrakt på et antal 7.500 TEU containerskibe til A.P. Møller-Mærsk A/S. Der er i 2004 desuden indgået aftale om projektering og design af patruljeskibe til Søværnets Materielkommando. I 2004 påbegyndte Odense Staalskibsværft A/S en større investeringsplan med opførelse af en ny stor skibsbygningshal og modernisering af en eksisterende.

Orskov Yard A/S havde i 2004 en fornuftig forretning, men reparationsmarkedet var præget af hård konkurrence – ikke mindst danske værfter imellem – og værftets ordrehorisont har derfor

været kort i 2004. Ikke desto mindre har resultatet for Orskov Yard A/S været på niveau med det budgetterede for 2004.

Petersen & Sørensen Motorværksted A/S har haft et travlt år. Virksomheden har mere end 50 års erfaring i reparation af såvel skibsmotorer som andre former for tekniske installationer i skibe. Reparationer udføres overalt i verden og med løbende serviceaftaler med rederier og færgeoperatører har P & S opnået stor fleksibilitet og erfaring i at løse akutte problemer.

Pres-Vac Engineering A/S, der producerer sikkerhedsventiler til tankskibe, har haft godt fat i markederne i Kina og Korea i 2004. Dette til trods for den lave dollarkurs, som har givet problemer. Pres-Vac har i 2004 haft stor succes med produktionen af næsten vedligeholdelsesfrie ventiler.

I 2004 har produktionen hos Søby Værft A/S været delt mellem motorreparationer, skibsreparationsarbejde og nybygninger. Trods et reparationsmarked præget af korte ordrehorisonter har Søby Værft A/S haft pæn belægning på dokkerne i 2004. Værftet har indgået en vedligeholdelsesaftale med søværnet på 12 hjemmевærnsfartøjer frem til 2006. Disse fartøjer er alle bygget på



Tabel 2: Beskæftigelse ved foreningens medlemmer i 2005

	Funktionærer	timelønnede	I alt
Udstyrsproduktion, offshore m.v.	1.900	1.720	3.620
Skibsnbygning	610	2.780	3.390
Skibsreparation	30	130	160
I alt	2.540	4.630	7.170

Kilde: Danske Maritime

værftet. Desuden har Søby Værft en nybygningsordre på 6 orlogsfartøjer til det danske søværn. Ordren løber frem til 2007. Med henblik på at styrke værftets konkurrencemuligheder især inden for reparationssektoren har værftet besluttet at etablere en ny tørdok.

YIT A/S er Danmarks største virksomhed inden for elektriske systemer til skibsbygning. Virksomheden havde i 2004 en god aktivitet i el-sektoren, og året viste sig generelt at være et travlt år for YIT A/S. Virksomheden nåede også den højeste beskæftigelse på marineområdet i flere år. Også YITs maritime afdeling i Litauen har haft et travlt år i 2004.

Aarhus Værft A/S havde i 2004 en god beskæftigelse på både reparations- og nybygningssiden på trods af et presset marked på reparationssiden. Værftet indgik kontrakt om bygning af flere luksusyachts med en længde på 44 meter. Godt 40% af arbejdet på disse nybygninger foregår i Litauen, herunder skrog og overbygning, hvorefter skibene trækkes til Århus for færdiggørelse.

Flere af Foreningens medlemmer driver aktiviteter i udlandet. Hempel A/S og MAN B&W Diesel A/S har således en betydelig del af produktionen i udlandet henholdsvis på egne fabrikker og i form af licensproduktion ved andre virksomheder. Odense Staalskibsværft A/S ejer skibsværftet "Volkswerft Stralsund GmbH" i Tyskland og driver herudover datterselskaberne "Balti ES", Narva, Estland, "Loksa Shipyard Ltd.", Loksa, Estland, og "Baltija Shipbuilding Yard JSC", Klaipeda, Litauen. Mærsk Container Industri AS producerer køle-

containere i Qingdao, Kina, og er i færd med at opstarte tørlastcontainerproduktion i Dongguan, Kina. Karstensens Skibsværft A/S driver reparationsværftet Nuuk Værft med ca. 50 ansatte i Grønland. YIT koncernen har udover produktionen i Finland datterselskaber i Estland, Litauen, Norge, Rusland og Sverige. Damcos A/S har en afdeling i Korea, og herudover er både Damcos A/S og Pres-Vac Engineering A/S i gang med at etablere produktionsenheder i Kina.

Beskæftigelse

Foreningens medlemsvirksomheder omfatter såvel maritime udstyrsproducenter som værfter, producenter af offshore-udstyr og installationer samt øvrige virksomheder, der servicerer den maritime sektor.

Pr 31.12.2004 var det samlede antal medarbejdere ansat ved Foreningens medlemsvirksomheder 7.170 personer, jf. tabel 2.

Den samlede direkte omsætning i Danmark ved alle Foreningens medlemsvirksomheder androg i 2004 ca. 10,7 mia. kr. mod 11,3 mia. kr. i 2003, medens investeringer i nye produktionsanlæg m.v. i Danmark udgjorde godt 165 mio. kr. mod 200 mio. kr. året før. I 2005 forventes investeringer at ligge højere end i 2004.

Ved vurdering af den maritime industris størrelse og betydning for beskæftigelsen må det holdes for øje, at en betydelig del af produktionen foregår hos underleverandørvirksomheder, og at en

betydelig del af de danske maritime underleverancer leveres til skibsbygning uden for Danmark. Det samlede antal beskæftigede ved maritim produktion er således væsentligt større end opgørelserne over Foreningens medlemmer viser.

Værdier og holdninger

I Foreningens regi drøfter medlemmerne en ensartet måde at kommunikere de fælles holdninger og værdisæt, der kendetegner den danske maritime industri. Formålet er at bidrage til en positiv profilering af medlemsvirksomhederne med henblik på at styrke deres forretningsmuligheder. Det antages almindeligvis, at alle virksomheder har et værdisæt; dog er dette ikke altid specifikt formuleret, men har karakter af fælles holdninger baseret på f.eks. dansk kultur og den kultur, der gennem årene er opbygget i den enkelte virksomhed.

Profileringen retter sig mod de forskellige interessegrupper, der omgiver virksomhederne lokalt og internationalt. Ved definering af et fælles værdisæt for Foreningen og dennes medlemmer tages udgangspunkt i de holdninger og værdier, der allerede eksisterer i medlemsvirksomhederne.



Uddannelse og personale

Med den øgede globalisering er en forstærket indsats for uddannelse af medarbejdere i den maritime industri en nødvendighed, hvis en opretholdelse og ønskelig udvikling af aktivitetsniveauet skal være mulig. For foreningens medlemmer er det væsentligt at have adgang til højtuddannet arbejdskraft, hvilket også indebærer, at der ikke bør lægges hindringer i vejen for den fri bevægelighed af arbejdskraft.

Erhvervsuddannelser

Erhvervs-, voksen- og efteruddannelserne har de seneste år, gennem forskellige reformer, ændret karakter mod flere virksomhedsrelaterede elementer, større valgfrihed og større fleksibilitet i uddannelserne. En udvikling Foreningens repræsentanter i Metalindustriens Efteruddannelsesudvalg (ME), Metalindustriens Lærlingeudvalg (ML) og Industriens ArbejdsmarkedsUddannelser (IAU) har medvirket aktivt til.

Fra 1. januar 2005 vil det være muligt at indgå uddannelsesaftaler om korte erhvervsrettede uddannelser af typisk 1½ til 2 års varighed. Inden for medlemskredsens område er det specielt en toårig uddannelse som industrisvejser og en ligeledes toårig uddannelse som overfladebehandler, der har medlemsvirksomhedernes interesse.

Foreningen finder grundlæggende, at vægten bør lægges på, at de fireårige erhvervsuddannelser opnår en yderligere styrkelse af det faglige niveau – herunder større fokus på områder som selvledelse og ansvarsbevidsthed, helhedsforståelse, samarbejde og ikke mindst produktivitet. Erhvervsuddannelserne på de tekniske skoler indeholder generelt ikke temaer om eksempelvis produktivitet, der ellers er et ønske fra mange virksomheder.

En række af ovennævnte områder findes som AMU-kurser og er dermed mulige som valgfrie specialfag til erhvervsrettede påbygninger. Imidlertid er der fra Undervisningsministeriet side søgt at sætte begrænsninger på denne anvendelse af AMU-kurser som valgfrie specialfag. Foreningen og de organisationer, Foreningen samarbejder med ved udformningen af bl.a. erhvervsuddannelserne, finder Undervisningsministeriets begrænsninger uhensigtsmæssige, idet de vil bremse for fleksibilitet.

Det er muligt, at en udvidelse af uddannelserne, med eksempelvis ekstra tid til gennemførelse af specialfag, vil være nødvendig. En sådan udvidelse bør derfor gennemføres for at sikre, at erhvervsuddannelserne får den nødvendige styrkelse af det faglige niveau.

Den hastige teknologiske udvikling har medført, at kompetencer ikke holder hele livet. Denne problematik er især tydelig i et højomkostningsland som Danmark. Derfor er det væsentligt at sikre, at medarbejderne ved Foreningens medlemsvirksomheder til stadighed har de rette kompetencer. Disse kompetencer kan til en vis grad fastholdes og udvikles i voksen- og efteruddannelsessystemet i takt med, at kravene til jobfunktionerne forandres. Det kræver, at der stadig findes offentligt finansierede uddannelsesstilbud til medarbejdere i beskæftigelse, samt at taxametersystemet indrettes således, at de teknologiske efteruddannelser kan gennemføres. Det er ligeledes væsentligt, at samarbejdet mellem de udbydende institutioner forbedres ved samordning af kursusudbud. Det skal være muligt også for få medarbejdere fra en virksomhed at deltage i kurser. Det kan være nødvendigt at samle deltagere fra flere virksomheder fra et større geografisk område for at kunne

oprette undervisningshold af acceptabel størrelse.

Foreningen følger løbende udviklingen i ingeniøruddannelserne og må desværre konstatere, at der er stagnation på optaget til diplomingeniørstudierne inden for skibs- og maskinretningerne. En tilsvarende stagnation på civilingeniøruddannelserne synes tilsyneladende at være vendt. Udflytningen af Københavns Maskinmesterskole til Danmarks Tekniske Højskole og den samtidige opgradering af maskinmesteruddannelsen hilses med tilfredshed velkommen, idet det tomrum, den manglende diplomingeniør med en faglig uddannelse efterlader, forventes i nogen grad at kunne udfyldes af maskinmestre. Foreningen stiller studiemateriale til rådighed for fagligt dygtige lærlinge eller udlærte medarbejdere, der ønsker at uddanne sig til diplomingeniører inden for et af de specialer, medlemsvirksomhederne efterspørger.

Udover at interessere sig for de traditionelle maritime industrielle uddannelser deltager Foreningen ligeledes med repræsentation i planlægningsgruppen for etablering af en Masteruddannelse i Maritim Management. Foreningen deltager ligeledes i projekter med uddannelses- og personalemæssige aspekter inden for den maritime verden. Eksempelvis har Foreningen bibragt oplysninger til European Community Shipowners Association (ECSA) og European transport Federations (EFT) – "Project on the Mapping of Career Paths in the Maritime Industries"

Sort stål

Ultimo 2002 blev arbejdsprocesserne svejsning og skæring i metal samt slibning i tilknytning hertil medtaget i *Bekendtgørelsen om foranstaltninger til forebyggelse af kræfttrikoen ved arbejde med stoffer og materialer*. I henhold til bekendtgørelsens §26 må arbejde med ovennævnte arbejdspro-

cesser kun udføres af personer, der har gennemgået en særlig uddannelse på området.

Foreningen fandt, at grundlaget for at medtage almindeligt sort stål i bekendtgørelsen samt ikke mindst de efterfølgende uddannelser ikke var realistisk i forhold til de oplysninger, der i øvrigt lå på området – herunder Foreningens undersøgelser af, hvorledes problemet håndteredes i udlandet. Flere af Foreningens store stålbearbejdende medlemsvirksomheder afbrød igangværende undervisningsforløb med henvisning til, at undervisningen ikke var gennemtænkt, og at de hidtil udarbejdede vejledninger på området ikke var klart formulerede. Det medførte, at Foreningen tog kontakt til Dansk Industri, Dansk Metal og Arbejdstilsynet for en gennemdrøftelse af de opståede problemer. Dette resulterede i, at der i januar måned 2005 blev udarbejdet en revideret vejledning på området samt ændret på den lovkrævede uddannelse, således at de afbrudte uddannelsesforløb kunne gennemføres.

Resultatet er, at bekendtgørelsens intentioner opfyldes, samtidig med at medlemsvirksomhederne har fået regler, der er til at håndtere.

Forskning og udvikling

Forskning og udvikling er en væsentlig del af grundlaget for den maritime industris konkurrencestilling. Foreningen er i dialog med danske myndigheder og til EU-kommissionen med henblik på at påvirke indholdet af forskningspolitikken og bistå medlemsvirksomheder med konkrete problemer i forbindelse med enkeltprojekter.

COREDES

Foreningen holder sig bl.a. orienteret om og påvirker udviklingen i EU's rammeprogrammer for Forskning og Udvikling gennem aktiv deltagelse i den europæiske værftsindustris forskningsgruppe COREDES. Gennem sin repræsentation i COREDES samarbejder Foreningen også med virksomheder og organisationer, der ikke er medlemmer, således at hele den danske maritime sektors interesser så vidt muligt inddrages i arbejdet i COREDES.

I 2004 udgjorde forarbejdet til EU's 7. rammeprogram for forskning en væsentlig del af COREDES' aktiviteter.

En nyskabelse i COREDES var afholdelsen af det første møde for den maritime industris tekniske direktører, der fandt sted i Hamburg den 14. september 2004 i Institut für Schifffahrts- und Marinegeschichte. Deltagerne omfattede – foruden de tekniske direktører – ledende personer fra EU-Kommissionen fra Europæiske klassifikationsselskaber, det tyske forskningsministerium og medlemmer af COREDES. Programmet forløb som en præsentation af nogle idéer til det kommende 7. rammeprogram for forskning samt præsentation af nogle succeshistorier fra tidligere EU-støttede programmer.

Maritim teknologiplatform

I forbindelse med forberedelserne til det 7. rammeprogram for forskning har EU-Kommissionen opfordret interesserede erhverv til at samle de relevante interesser i såkaldte teknologiplatforme. Formålet er at kanalisere alle ønsker om prioriteringer inden for hvert erhvervsområde til Kommissionen gennem et system, hvor såvel ekspertise som interesser er repræsenteret. Den 25. januar 2005 blev WATERBORNE Transport Technology Platform officielt oprettet med medlemmer fra erhverv, nationale myndigheder, classeselskaber og andre regulerende organer, forskningscentre og universiteter. På Danske Maritimes foranledning deltager også det officielle Danmark i teknologiplatformen.

WATERBORNE vil søge at stimulere til mere effektive offentlige og private investeringer i forskning og udvikling og forøge sammenhængen i forskning i EU på nationalt, regionalt og lokalt niveau. Der skal præsenteres en "Strategic Research Agenda", som bl.a. indeholder de europæiske værfters prioriteringsliste til 7. rammeprogram. Den er langt fra på plads – bl.a. pga. manglende input fra f.eks. udstyrsleverandører og fra mange medlemsstater. I Danmark er det Danske Maritime, der følger denne proces. Foreningen accepterer input også fra ikke-medlemmer.

Den samlede plan skal være Kommissionen i hænde i juni 2005, da den skal danne grundlag for de detaljerede forslag, Kommissionen skal udarbejde i løbet af 2005. Omkring 1. december skal sidste hånd være lagt på Strategic Research Agenda, idet EU's samlede rammeprogram til den tid skal foreligge i færdig form.

Skibsteknik og maritime forhold

Absalon og Esbern Snare

Odense Staalskibsværft A/S har i det forløbne år leveret de nyudviklede "fleksible støtteskibe" ABSALON og ESBERN SNARE til Søværnet.

Skibene er beregnet for støtteoperationer til vands, på land og i luften som eksempelvis kommandoskib, forsyningskib eller helikopterplatform. Skibene har 900 kvadratmeter dæk og en lasteevne på 1700 tons. Skibenes størrelse og fleksibilitet, gør dem også velegnede til evakuering ved kriser og katastrofer eller som hospitalsskibe. Skibene er resultatet af et langvarigt samarbejde mellem Søværnets Materielkommando og Danske Maritimes medlemsvirksomheder – især naturligvis byggeværftet Odense Staalskibsværft A/S. Samarbejdet blev påbegyndt i januar 2000 således, at der kunne inddrages produktionsteknisk

viden allerede fra de første overvejelser om de nye skibe.

Det drejer sig ikke alene om en ny skibstype, men om et nyt koncept indenfor design og bygning af orlogsfartøjer, hvor der drages fuld nytte af erfaringer fra den civile skibsbygning. Resultatet har være skibe bygget til en langt lavere pris end militære fartøjer normalt vil kunne fremstilles for.

MSC Carla

Virksomhedsledere fra førende værfter i verdens største skibsbygningsområder mødes årligt i det såkaldte JECKU samarbejde for at drøfte emner af fælles interesse. I forbindelse med mødet den 14.-15. oktober 2004 i Maastricht orienterede koreanske deltagere om en retssag om skibet "MSC Carla", der syntes at indebære et uhensigtsmæssigt produktansvar for værfter.



Baggrunden var følgende: MSC Carla blev bygget i 1972 til en svensk ejer og blev i 1984 forlænget med 15 meter ved Mipo Dockyard i Sydkorea. Kontrakten om forlængelsen blev indgået med Hyundai Corporation. Lloyds overvågede ombygningen. På grund af tidspress blev der tilsyneladende ansat en del mindre kyndige svejsere ved Mipo Dockyard i perioden. Efter leveringen, men inden for garantiperioden, blev svejse sømmene undersøgt ultrasonisk, og det blev konstateret, at de ikke var udført fejlfrit. Lloyds krævede dog ikke svejsningerne forbedret, og skibets ejer insisterede heller ikke på at få fejlene rettet. Skibet skiftede ejer og sejlede under panamansk flag, da det i 1997 – 13 år efter ombygningen og med en alder på 25 år – var på vej over Atlanterhavet med en last containere i hård sø og knækkede midt over i en af de svejse sømme, der samlede forlængelsen. Skibet havde kort forinden gennemgået en 25 års survey, foretaget af Lloyds.

Retssagen blev ført i USA af ladningsejere mod skibsværftet. Det ville ikke være muligt at opnå fuld erstatning fra rederiet og dets forsikringsselskab på grund af ansvarsbegrænsninger. Sagsøgerne fandt derfor en mulig ansvarlig med betalingsevne. Selve skibsværftet var ikke etableret i USA, men moderselskabet, Hyundai Corporation, med hvem kontrakten var indgået, havde salgskontorer i USA, hvilket domstolen anså for tilstrækkeligt. Domstolen anvendte amerikansk ret på forholdet, selvom sagens elementer viste tilknytning til andre jurisdiktioner. Faktisk havde kun skadens genstand, altså ejerforholdet til fragten, tilknytning til USA, hvilket domstolen anså for tilstrækkeligt. Hyundai Corporation blev fundet objektivt ansvarlig for de dårlige svejse sømme, der blev betragtet som årsag til forliset.

En analyse af sagen foretaget af en international gruppe jurister fra værfter og interesseorganisationer nåede til

den konklusion, at selvom retssagen havde været ført uden for USA og under et andet retssystem, ville udfaldet i visse tilfælde kunne være blevet det samme. I andre jurisdiktioner, derimod, ville en sag om ansvar efter så lang tid ikke kunne gennemføres.

Sagen viser, at det for et værft på tidspunktet for en ny- eller ombygning ikke vil være muligt at forudse, under hvilket juridisk system eller i hvilken jurisdiktion dets produktansvar overfor tredjemand kan blive vurderet. I visse juridiske områder vil værftet være fuldt ansvarlig over for tredjemand, også selvom andre måtte have bidraget. I en moderne verden må det forventes, at skadelidte i stigende omfang vil søge den mest betalingsdygtige, og at sager vil blive anlagt, hvor ansvaret er mest vidtrækkende.

Sagen viste også, at det klassifikationsselskab, der havde overvåget og godkendt ombygningen, og som kendte og anerkendte fejlen og havde attesteret skibets sødygtighed, ikke havde afgivet forklaring i sagen om, at skibet var sødygtig eller at svejsningerne var foretaget tilstrækkeligt godt. Derimod havde en ekspert fra sagsøgerside uimodsagt konstateret, at svejsningerne var dårlige. Hvis dette anses for korrekt, rejser det måske et spørgsmål om klassifikationsselskabets pligter.

Sagen viste også en klar forskel på kontraktsansvar og ansvar over for tredjemand. Selvom skadelidte var dækket af en kontrakt (med ansvarsbegrænsning) med rederiet, og der var en kæde af kontrakter fra reder til værftet – kontrakter formentlig alle med begrænsninger i ansvaret – blev ingen af disse begrænsninger anset for gyldige i forholdet mellem skadelidte og værftet.

Da sagen drejede sig om en ombygning af et skib, begrænses dens betydning ikke til skibe, men finder lige så fuldt anvendelse på komponenter og dele.



For danske virksomheder giver sagen måske ikke anledning til særlige problemer, idet der i den foreliggende sag var tale om en dårligt udført svejsning, som næppe ville kunne genfindes i et dansk produkt. Et sagsanlæg i et fremmed land, hvor en dansk virksomhed ikke har værdier vil måske ikke være problematisk. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at en tilsvarende afgørelse i et andet EU-land vil kunne håndhæves i Danmark.

Den nævnte juridiske gruppe nåede ikke til faste konklusioner om, hvorledes en mere gennemskuelig og ligelig juridisk situation kan opnås, men der fremkom bl.a. forslag om, at der via IMO kunne udstedes retningslinier, som kunne sikre, at fragtejere i fremtiden var vidende om risikoen forbundet med at vælge substandard-skibe og fik mulighed for at foretage et kvalificeret valg i henseende til skibes kvalitet.

Skibsteknisk Selskab

Skibsteknisk Selskab, en paraplyorganisation af Foreningen til Søfartens Fremme og Søfartsteknisk Forening har i 2004 besluttet at sammenlægge

sekretariatsfunktioner med Europas Maritime Udviklingscenter. Såvel foreningernes som selskabets hovedformål er at udbrede information i form af møder, konferencer, foredrag m.v. om maritime forhold.

Danske Maritime har i beretningsperioden deltaget i planlægning og koordinering af denne informationsaktivitet, og har selv ved to lejligheder informeret om forhold, hvor Foreningen har haft særlig anledning dertil, dels om den globale markedsudvikling, dels om EU's kommende rammeprogram for forskning.

Internationale markedsforhold

Ordretilgang for nye skibe Nybygning af skibe globalt

Efterspørgslen på det internationale nybygningsmarked for skibe var i 2004 rekordhøjt. Kontraheringerne var stadig fordelt med en tydelig overvægt på de asiatiske lande, hvor Korea opnåede 33,4%, Japan 30,4% og Kina 14,4% af den totale kontrahering i kbt. Sammenlagt havde de tre lande 78,2% af ordretilgangen, hvilket dog er et betydeligt fald fra de 85,8% disse lande stod for i 2003. Europas andel er steget med 6,3 procentpoint i 2004 i forhold til 2003 og dermed er noget af det mistede terræn vundet igen.

I 2004 blev der kontraheret 47 mill. kbt (fordelt på 2.570 skibe) mod 43,5 mill. kbt. (fordelt på 2.179 skibe) i 2003. De danske værfter havde i 2004 en ordretilgang på samme niveau som året før. De to foregående år var præget af den uvished, som dengang herskede på skibsbygningsmarkedet i Europa.

Ordretilgangen i 2004 skal ses på baggrund af en fortsat høj vækst i den globale søtransport, som også i 2004 primært blev drevet af transport til og fra Kina.

Der er generelt set en fremgang i omsætningen hos leverandører til skibsbygningsindustrien pga. den rekordstore efterspørgsel, hvilket flere af Foreningens medlemmer har gavn af.

De mest betydningsfulde skibsbygningsnationer i verden har igennem flere år været Sydkorea og Japan, og dette er fortsat tilfældet. I 2004 udgjorde disse landes produktion en andel på henholdsvis 34% og 32% af verdens samlede færdigbyggede tonnage. Kina er en klar nummer tre med en hastig vækst i produktion og markedsandel, der i 2004 udgjorde 12%.

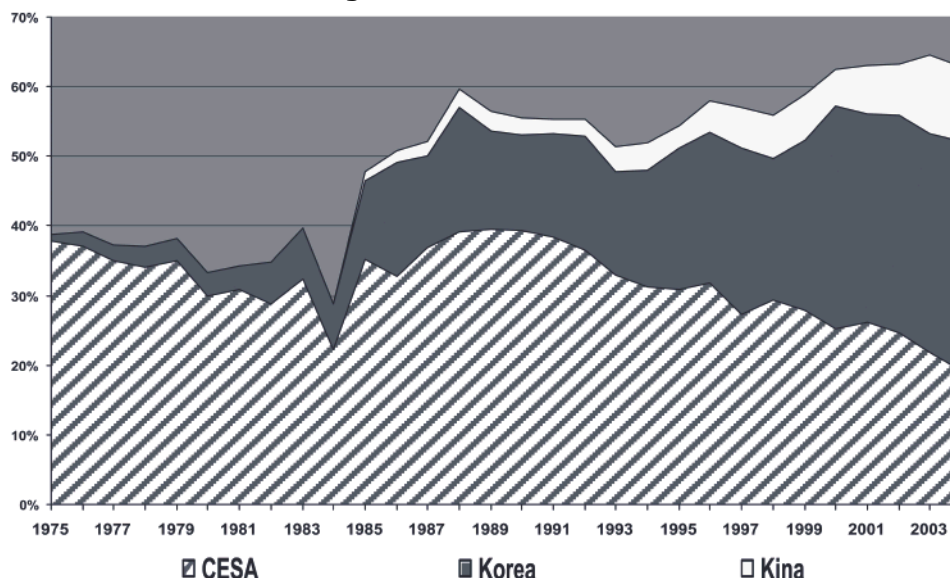
Produktionen stiger

Tabel 3 viser den færdigbyggede tonnage 1995-2004 i fire af de største skibsbygningsnationer samt i Danmark og resten af verden. Verdens samlede produktion i kbt. var markant større i 2000 og fremefter end i de foregående år. Produktionen i 2004 steg yderligere i forhold til de foregående år. Tabel 3 illustrerer også den betydelige vækst, der har fundet sted de seneste år i produktionen i skibsbygningsindustrien – herunder Kina som på få år har fordoblet sin produktion. Målt på afleveret tonnage er Kinas produktion øget seks gange siden 1995. Væksten i kinesisk skibsbygning giver nye markedsmuligheder for danske producenter af maritimt udstyr og af materialer til skibsbygning. Flere førende danske producenter er allerede godt placeret på det kinesiske marked, dels baseret på produktion i Kina, dels baseret på eksport fra Danmark.

Tabel 3: Leveret tonnage 1995-2004 efter region i antal og 1.000 kbt

Nation	1995			2000			2003			2004		
	antal	kbt	pct.	antal	kbt	pct.	antal	kbt	pct.	antal	kbt	pct.
Sydkorea	177	2.887	20	226	6.482	32	255	7.167	31	282	8.347	34
Japan	717	5.644	39	427	6.409	32	405	6.887	30	430	7.999	32
Kina	159	475	3	101	1.150	6	206	2.604	11	216	2.929	12
Tyskland	92	1.051	7	55	917	5	49	867	4	54	873	4
Danmark	25	421	3	8	258	1	7	256	1	5	192	1
Andre	854	10.478	73	763	5.130	25	618	5.043	23	274	4.410	18
i alt	2.024	14.325	100	1.580	20.346	100	1.540	22.824	100	1.261	24.750	100
Gns. kbt. pr. skib	7.078			12.877			14.821			19.627		

Kilde: Lloyds Register og Shipping

Figur 3: Markedsandele for europæiske CESA-lande, Sydkorea og Kina, afleveret tonnage i kbt.

kilde: Lloyds Register of Shipping

Nye skibe har typisk en leveringstid på mellem et og tre år fra kontrakt til aflevering. Foreliggende analyser fra OECD og CESA m.fl. peger på, at der de seneste år er beordret en større mængde nye skibe end væksten i søtransporterne nødvendiggør. Der er derfor udsigt til at kontraheringsaktiviteten i de kommende år vil ligge på et lavere niveau end de seneste 2-3 år. Da ordretilgangen i 2004 og de foregående år var meget høj, der dog være en høj leveringsaktivitet de kommende år. Gennemsnitsstørrelsen på nybyggede skibe er steget kraftigt siden 1995, hvor gennemsnitsstørrelsen på et færdigbygget skib var ca. 7.000 kbt. Siden da er gennemsnitsstørrelsen øget til godt 19.000 kbt i 2005.

Ændringer i skibsstørrelse indebærer også ændringer i behovet for materialer og udstyr til skibe. Endvidere ændrer transportbehovet sig og dermed typen af skibe, som bliver efterspurgt – blandt andet er efterspørgslen efter store krydstogtskibe og store containerskibe steget, hvilket har medvirket til en stigning i skibenes gennemsnitlige størrelse målt i kbt. Også dette medfører behov for andre eller ændrede typer materialer og udstyr.

Den sydkoreanske skibsbygningsindustri har siden den økonomiske krise i Korea været gennem store omvæltninger med konkurs af flere værfter og omfattende redningsaktioner. Disse forhold synes ikke at have påvirket produktionsvolumen meget, hvilket illustreres af Figur 3, hvor udviklingen i Sydkoreas markedsandel er sammenholdt med de europæiske CESA-landes markedsandel.

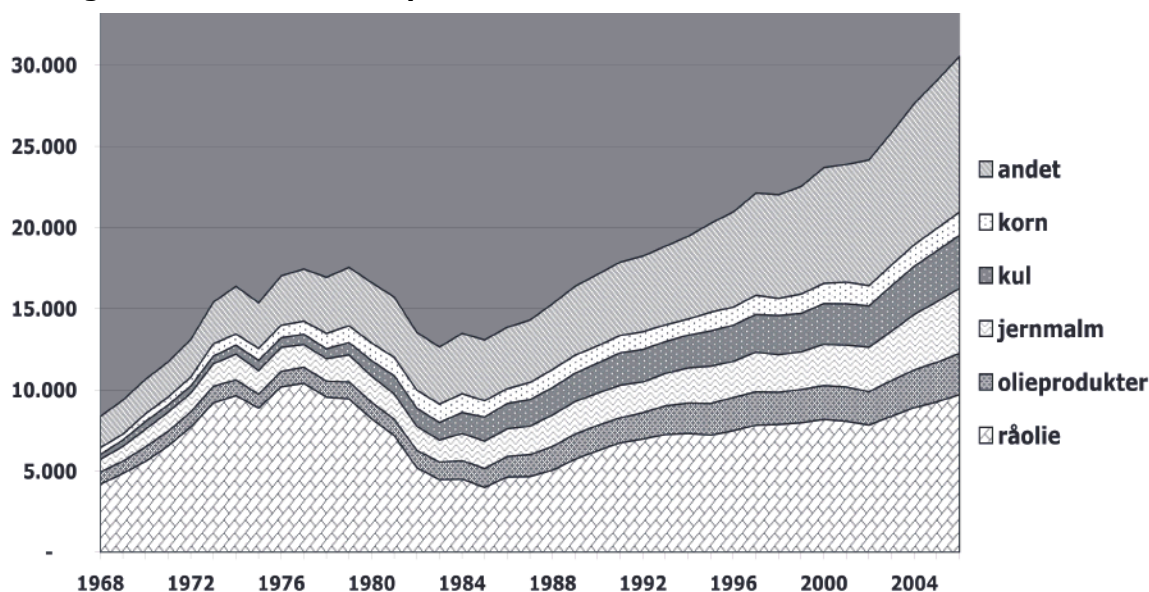
Økonomi og søtransport

Økonomisk udvikling

Den økonomiske vækst i OECD-landene var ifølge OECD i 2004 på 3,6% mod en vækst på 2,0% i 2003. OECD forventer, at medlemslandene i 2005 vil opleve en samlet økonomisk vækst på ca. 2,9%, og at den globale økonomi derefter vil forblive stabil og udvise en vækst på ca. 3,1% i 2006.

Sydkorea havde en økonomisk vækst på 5% i 2004 mod 3,1% i 2003. Japan havde i 2004 en vækst på 4,0% mod kun 2,5% i 2003. Den positive udvikling i Japan forventes at blive lidt mere moderat i de kommende år, hvor der forventes en vækstrate på mellem 2,1% og 2,3%.

Figur 4: Verdens søtransport i ton-miles



kilde: Fearnley's

I forhold til de økonomiske vækstrater er væksten i den industrielle produktion dog en bedre indikator for tonnageeffterspørgslen i international søtransport. I OECD-landene steg den industrielle produktion med 3,3% i 2004 mod kun 1,2% i 2003. I USA steg produktionen med 3,5% og i Europa med 1,9%, mens Japans industriproduktion steg med 3,7%. I Korea faldt industriproduktionen med 0,1% ifølge OECD.

Forventninger til søtransport

Mængden af international søtransport udgjorde ifølge Fearnley's 6.540 mill. tons i 2004. Dermed steg den med 6,7% i forhold til året før, hvor søtransporten var 6.133 mill. tons. Fearnley's forventer en moderat vækst de kommende år på ca. 4,5% årligt.

Den internationale søtransport af råolie målt i tons steg med 7,6% til 1.800 mill., og søtransporten af olieprodukter steg med 5,7% i mill. tons. I ton-miles steg transporten af råolie med 6,2% til 8.910 mia. ton-miles, og transporten af olieprodukter steg med 6,2% til 2.325 mia. ton-miles. Stigningen i ton-miles for råolie reflekterer en kraftig stigning i importen af råolie til Kina for andet år i træk – i 2004 på 30% – samt en

stigende eksport af råolie fra Mellem-østen.

Den samlede transport af de tre væsentligste bulkvarer – jernmalm, kul og korn – steg i 2004 med 7,7% til 1.490 mill. tons og med 8,2% i ton-miles. Også for disse varer var Kina en væsentlig drivkraft.

For korn var der i tons en stigning fra 240 mill. tons i 2003 til 250 mill. tons i 2004, og i ton-miles var der en stigning på 4,1% fra 1.273 mia. ton-miles til 1.325 mia. ton-miles. Transporten af jernmalm steg markant med 12,6% til 590 mill. tons og med 12,5% målt i ton-miles. Kultransporter udviste også en pæn fremgang på 5% i tons og 5,5% i ton-miles.

Udviklingen i international søtransport i ton-miles siden 1968 er illustreret i Figur 4. Den samlede stigning i transporterne siden lavpunktet i 1983 andrager 119% opgjort i ton-miles og 112% i tons. Foruden udviklingen i søtransport frem til 2004 viser grafen den estimerede udvikling i de kommende to år fra Fearnley's, der forventer en stabil vækst for 2005 og 2006.

Ordrebeholdning – nye skibe

Den samlede ordrebeholdning på nye skibe voksede i 2004 for elvte år i træk og var på det højeste niveau nogensinde både opgjort i bruttotonnage og i kompenseret bruttotonnage. Ordrebeholdningen vil i de kommende år indebære en stor efterspørgsel efter maritimt udstyr og materialer til skibsbygning.

Figur 5 viser et prisindeks i løbende priser i US\$ for nye olietankskibe og bulkcarriers. Det fremgår af kurven, at prisniveauet for 2002 var det laveste siden 1987. I 2003 vendte udviklingen til en svagt stigende tendens, og i 2004 er stigningen for alvor sat ind. Stigningen i nybygningspriser er fortsat ind i 2005.

Handelsflåden

Verdensflåden blev i årene 1982-1988 reduceret fra 702 mill. dwt til 637 mill. dwt på trods af, at de internationale søtransporter steg med 19%. Siden da er handelsflåden vokset med ca. 2% i gennemsnit pr. år.

I 2004 voksede flådens tonnage med næsten 5%, hvilket dog var lavere end

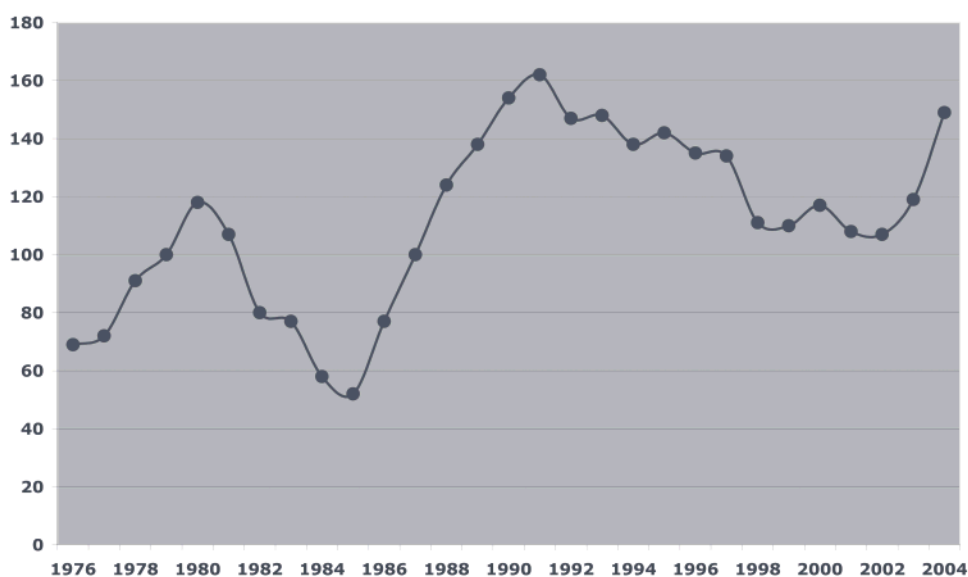
væksten i transportbehovet. Udviklingen reflekteredes i fragtraterne, som generelt i 2004 svingede en del, men lå på et væsentligt højere niveau end året før – især for bulk carriers, hvor nye højdepunkter blev nået. Flåden omfattede pr. 31.12.2004 skibe med en samlet tonnage på 889 mill. dwt for skibe, større end 100 bt.

Transporteffektivitet

Det internationale søtransportarbejde voksede i perioden 1982-2004 forholdsmæssigt mere end flåden, således at transporteffektiviteten målt som tonmiles per dwt. blev øget med 5% årligt fra 1982 til 2004, jf. tabel 4. Transporteffektiviteten faldt lidt i 2001 og 2002, men udviklingen vendte i 2003 på grund af væksten i transportbehovet og steg yderligere fra 2003 til 2004.

Omfanget af ophugget tonnage faldt betydeligt i 2004, hvor det blev halveret i forhold til 2003. Der blev ophugget 12,8 mill. dwt i 2004, hvilket er det laveste niveau siden 1991, mod 24,7 mill. dwt i 2003. Derudover blev yderligere 1,9 mill. dwt. fjernet fra flåden på grund af ombygninger og forlis. Heraf blev 7 olietankskibe på i alt 1,8 mill. dwt

Figur 5: Nybygningspriser Tankskibe og Bulk Carriers



Kilde: Clarkson Shipping Review & Outlook

Tabel 4: Transporteffektiviteten af verdens handelsflåde

År	Verdens handelsflåde mill. Dwt	Søtransport i mia. ton-miles	Effektivitet tonne-miles per dwt
1970	339	10.654	31.446
1982	702	13.551	19.303
2000	792	23.693	29.915
2001	813	23.891	29.386
2002	822	24.172	29.406
2003	847	25.854	30.524
2004	889	27.635	31.085

kilde: Lloyds Register & Fearnleys

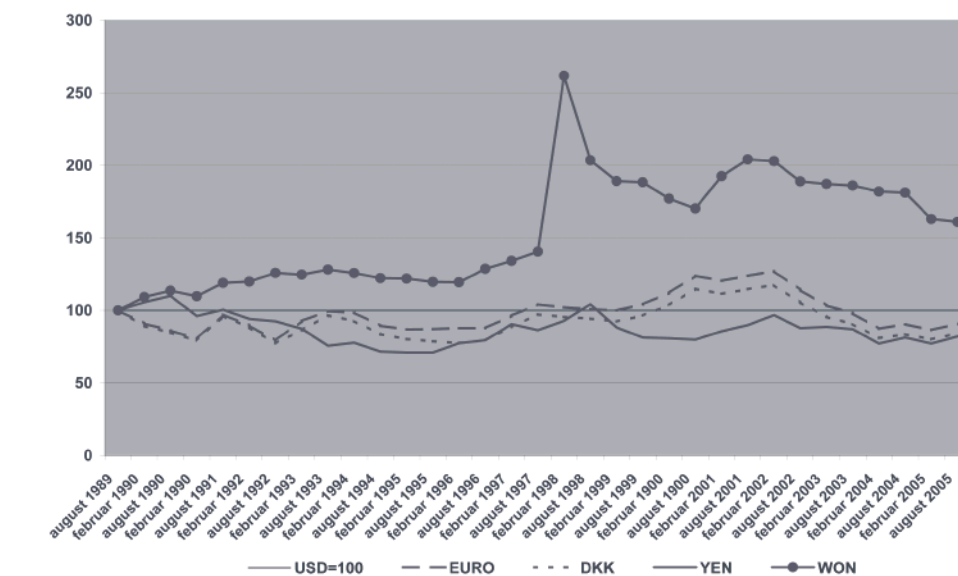
konverteret til flydende produktions- og lagerenheder til brug ved olieudvinding på havet.

Søtransport er en af de mest sikre og rene transportformer, der findes, men desværre overskygges søtransportens fordele i perioder af dårlig presseomtale af nogle få dramatiske forlis som Erika, Kristal og Prestige. Det er beklageligt, at sådanne ulykkelige hændelser kaster et dårligt skær over en transportform, der ellers kan byde på store fordele i forhold til f.eks. miljø.

Da betydelige dele af international samhandel afregnes i US-dollar, er den

maritime industri meget følsom over for udviklingen i dollarkursen i forhold til de nationale valutaer. Den amerikanske dollar er gennem det seneste år blevet voldsomt devalueret og ikke siden 1999 har den danske krone været så stærk i forhold til US-dollar. Dette påvirker de danske eksportvirksomheders konkurrenceevne i negativ retning. I perioden fra januar 2000 til april 2005 mistede de danske eksporterhverv således 20% konkurrenceevne, målt direkte på valutakurserne uden modregning for billigere import som følge af valutakursudviklingen. Væsentlige konkurrenter fra Japan har målt direkte på valutakurserne i samme periode haft en uændret

Figur 6: Valutakursudviklingen fra august 1989 til august 2005



Kilde: Danmarks Nationalbank

konkurrenceevne. Den koreanske valutasituation er imidlertid lidt mere kompliceret, da man siden januar 2000 også i Korea har fået forringet konkurrenceevnen med ca. 20%. I samme åndedrag skal man dog bemærke den koreanske Won, der siden 1989 er blevet devalueret betydeligt. I perioden fra 1989 og frem til april 2005 blev den koreanske konkurrenceevne således styrket med 60%, hvorimod den danske krone er blevet svækket med 20%. Den forskelligartede kursudvikling har medført, at den europæiske industri er blevet svækket konkurrencemæssigt over for Japan og Korea. Konkurrenceevnen over for Kina er på tilsvarende måde forringet med 18%, idet Kina opretholdt et fast vekselkursforhold mellem sin valuta og US-dollar.

Figur 6 illustrerer udviklingen i den valutariske konkurrencesituation over de seneste 15 år. Den voldsomme devaluering af Won'en i 1997/1998 har betydet en væsentligt forbedret prismæssig konkurrenceevne for de koreanske værfter. Effekten af devalueringen er dog noget mindre end grafen umiddelbart giver indtryk af, idet devalueringen også indebærer, at udgifter til import af råvarer og skibsudstyr m.v. fordyres målt i national valuta. Tilsvarende fordyres koreanske producenters rente- og afdragsbyrde for lån i US-dollar.

Bilag 1

Ordrebeholdning ved udgangen af 2004 ved foreningens medlemsværfter

Skibstype	Antal	Bt	Dwt
Containere	2	102.000	126.600
Superyachts	3	1.470	300
Trawlere	3	3.749	4.400
Handelsskibe i alt	8	107.219	131.300
Orlogsfartøjer	6	12.561	2.475
I alt	14	119.780	133.775
Heraf:			
Danske rederier	8	66.011	68.475
Udenlandske rederier	6	53.769	65.300
I alt	14	119.780	133.775
Fordelt på værfter:			
Karstensens Skibsværft A/S	5	7.749	5.100
Odense Staalskibsværft A/S	3	110.300	128.300
Søby Værft AS	3	261	75
Aarhus Værft AS	3	1.470	300
I alt	14	119.780	133.775

Bilag 2

Afleveret tonnage i 2004 fra foreningens medlemsværfter

Skibstype	Antal	Bt	Dwt
Containere	4	289.000	344.000
Trawlere	4	4.318	5.000
Handelsskibe i alt	8	293.318	349.000
Orlogsfartøj	3	8.474	1.750
I alt	11	301.792	350.750
Fordelt på værfter:			
Karstensens Skibsværft A/S	4	4.318	5.000
Odense Staalskibsværft A/S	5	297.300	345.700
Søby Værft A/S	2	174	50
I alt	11	301.792	350.750

Bilag 3**Afleveret tonnage fra foreningens medlemsværfter 2004**

Værft	Skibstype	BT	DWT	Navn	Rederi
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	660	700	Western Chieftian	Premier Trawler
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	660	700	Pauric Conneley	Girl Stephanie
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	1499	1800	Cavanee Fishing	Father McKee
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	1499	1800	Brendelen Ltd.	Brendelen Ltd.
Odense Staalskibsværft A/S	Container	93500	109000	Adrian Mærsk	A.P. Møller
Odense Staalskibsværft A/S	Container	93500	109000	Albert Mærsk	A.P. Møller
Odense Staalskibsværft A/S	Container	51000	63000	Lars Mærsk	A.P. Møller
Odense Staalskibsværft A/S	Container	51000	63000	Nomzwe	Safmarine
Odense Staalskibsværft A/S	Orlogsfartøj	8300	1700	Absalon	Søværnets
Søby Værft A/S	Orlogsfartøj	87	25		Materielkommando
					Søværnets
Søby Værft A/S	Orlogsfartøj	87	25		Materielkommando
					Søværnets
					Materielkommando

Bilag 4**Ordretilgang og ordrebeholdning 1977 - 2004 ved foreningens medlemsværfter**

År	Ordretilgang				Ordrebeholdning ultimo perioden			
	Antal skibe	1.000 bt	1.000 dwt	1.000 kbt	Antal skibe	1.000 bt	1.000 dwt	1.000 kbt
1977	23	159	202	190	48	639	923	587
1978	25	226	235	285	45	510	643	572
1979	44	384	528	382	60	601	787	671
1980	33	416	722	278	57	820	1.240	676
1981	28	425	754	274	56	916	1.546	628
1982	14	255	268	310	45	810	1.279	680
1983	17	384	585	316	36	790	1.165	643
1984	25	443	655	380	44	893	1.211	767
1985	11	12	5	41	29	514	702	411
1986	18	461	685	279	34	628	916	419
1987	21	268	342	214	36	635	835	461
1988	19	453	567	314	41	857	1.005	632
1989	28	370	638	212	66	958	1.300	653
1990	26	1.104	1.840	452	67	1.687	2.663	913
1991	13	551	993	217	55	1.759	3.054	786
1992	14	606	1.068	257	42	1.694	3.085	662
1993	33	864	1.233	561	51	1.798	2.962	879
1994	22	421	497	320	47	1.588	2.361	905
1995	15	221	216	237	42	1.037	1.150	974
1996	18	63	45	114	40	861	952	693
1997	9	326	395	238	28	866	1.043	644
1998	15	318	394	236	27	749	913	548
1999	10	376	424	268	21	759	869	540
2000	31	610	686	518	40	992	955	781
2001	3	3	5	10	27	476	535	424
2002	16	24	11	60	16	30	25	80
2003	7	205	253	140	21	414	480	313
2004	8	211	257	158	14	120	134	120

Danske Maritime

Adresse: Store Kongensgade 128,
1264 København K
Telefon: 33 13 24 16
Telefax: 33 11 10 96
E-mail: mail@danskemaritime.dk
Homepage: http://www.danskemaritime.dk

Bruxelles kontor:

Adresse: Danish Maritime
79, Rue du Cornet, B-1040 Bruxelles
Telefon: +32 2 230 6934
Telefax: +32 2 230 7139
E-mail: eu@danishmaritime.org

Administration:

Direktion.	Thorkil H. Christensen	Adm. direktør,
Jura, EU, administration	Michael Prehn	civiløkonom
Miljø, Teknik, Uddannelse	Hans J. Henriksen	cand.jur.
Erhvervsøkonomi	Jenny N. Braat	skibssingeniør
Trainee/assistent	Cecilie Lykkegaard	cand. merc.
Assistent/barselsvikar	Hanne Larsen	cand. comm. (barsel)
Sekretariat.	Else Zeiler	cand.mag
	Anne Nielsen	bogholder
		kontorassistent



DANSKE  MARITIME

Danske Maritime
Store Kongensgade 128
1264 København K
Tlf. 33 13 24 16
Fax 33 11 10 96

Danish Maritime
79, Rue du Cornet
B- 1040 Bruxelles
Tlf. 32 2 230 69 34
Fax 32 2 230 71 39

mail: mail@danskemaritime.dk
web: www.danskemaritime.dk