

Skibsværftsforeningen

Beretning for virksomhedsåret

2001/2002

Indhold

Forord	i
1. Foreningens aktiviteter i Danmark	1
Politiske kontakter	1
Høringer	1
Miljø	3
Arbejds miljø	4
2. Konkrete Eksempler	7
Arbejds markedets Erhvervs sygdomssikring	7
Danida-projekt i Bangladesh	8
Eftersyn og vedligeholdelse af Kongeskibet Dannebrog	9
Gennemførelse af direktiv om organiske opløsningsmidler	9
Forskning og udvikling	9
Skibstekniske spørgsmål	10
VOC-aftale	11
TBT i sediment	11
MARPOL Annex IV	11
Uddannelse	12
Rekruttering	13
Maritim Standardisering	14
3. Internationalt samarbejde	15
OECD	15
Committee of EU Shipbuilders' Associations, CESA	17
COREDES	18
EUs forskningspolitik	18
EUs stålpolitik	19
Association of European Shipbuilders and Shiprepairers, AWES	20
IMO	21
4. Konkurrenceforhold for maritim industri og subsidier til skibsbygning	25
Generelle konkurrencevilkår	25
Internationalt	25
OECD's skibsbygningspolitik	26
EUs skibsbygningspolitik	27
Konkrete statsstøttesager	29
Spanien	29
Frankrig	31
Tyskland	32
Italien	33
Sydkorea	33
5. Ordretilgang, produktion og nybygningsmarked	35
Produktion og beskæftigelse ved medlemsvirksomhederne	35
Ordretilgang og ordrebeholdning ved danske værfter	37
Skibsreparation	39
Nybygning	40
Verdensøkonomien	41
6. Øvrigt samarbejde	47
Studieordning	47
Personale – overenskomstforhold	47
Indkøbssamarbejde	47
Bilag 1	Nye ordrer til foreningens medlemsværfter i 2001
Bilag 2	Ordrebeholdning ved udgangen af 2001 ved foreningens medlemsværfter
Bilag 3	Afleveret tonnage i 2001
Bilag 4	Afleveret tonnage fra foreningens medlemsværfter 2001
Bilag 5	Ordretilgang og ordrebeholdning 1977 - 2001 ved foreningens medlemsværfter

Forord.

2001 har været et omskifteligt år for den internationale maritime industri. Omfanget af bestillinger af nye skibe blev ca. 20% lavere end det rekordhøje niveau i 2000. Set i lyset af den store kontraheringsaktivitet i 2000 var omfanget af nye bestillinger i verden i 2001 dog stadig betydeligt og noget større end mængden af færdigbyggede skibe det samme år. Afmatningen i kontraheringsaktiviteten begyndte allerede ved årets start og blev tydeligere gennem året, og ikke mindst efter terroraktionen den 11. september skete der en opbremsning i bestillingerne af nye skibe.

Tilbagegangen i bestillingerne har ikke umiddelbart givet anledning til nedgang i produktionen af nye skibe. I 2001 blev det høje produktionsniveau fra året før opretholdt, og også for indeværende og det kommende år kan der påregnes en høj aktivitet inden for den maritime industri, bl.a. baseret på en betydelig ordrebeholdning.

De fleste af foreningens medlemmer har da også i det forløbne år haft fremgang i produktion og omsætning, men en stor del af denne fremgang har fundet sted i udlandet. For en række af foreningens medlemmer indebærer det produktion på udenlandske dattervirksomheder. For andre er der tale om en omlægning af produktion i retning af øget køb af underleverancer fra lande med lavere produktionsomkostninger, med henblik på alene at færdiggøre produktet og fokus på færdiggørelse i Danmark. Begge dele indebærer overflytning af arbejdspladser fra Danmark til udlandet.

Disse omlægninger skyldes ikke kun generelle forhold inden for den internationale maritime industri, men er også en konsekvens af det danske erhvervs-klima, som fortsat giver danske virksomheder højere administrative og produktionsmæssige omkostninger end konkurrerende virksomheder i udlandet.

Forhold, der ofte rammer foreningens medlemmer - som generelt hører til blandt landets større produktionsvirksomheder - hårdere end mindre personaletunge virksomheder. Et eksempel på dette er det reviderede regelsæt omkring Arbejdsmarkedets Erhvervssygdomssikring, AES, som omtales i beretningens kapitel 2. De hertil relaterede udgifter for medlemsvirksomhedernes aktiviteter i Danmark har vist sig at være ukontrollable.

Det forhold, at maritime producenter i Danmark generelt hører til blandt landets større produktionsvirksomheder og arbejder tæt sammen med det øvrige "Blå Danmark", giver muligheder for at satse på produktions- og produktudvikling. De danske maritime virksomheder er i front på mange områder til gavn og inspiration for andre danske virksomheder og er ofte også blevet fulgt af maritime virksomheder i andre lande. Tilsvarende forhold gør sig også gældende for medlemsvirksomhedernes aktiviteter indenfor f.eks. produktion af

stålkonstruktioner til off-shore og vindmøller, hvor bl.a. skrappe tolerancekrav gør, at der er tale om teknisk meget krævende produktioner.

En førende dansk position inden for den maritime industri i bredeste forstand er til gavn for hele samfundet og medvirker til at bevare et af Danmarks største eksporterhverv. Det er derfor ønskeligt, at der i Danmark føres en erhvervs-politik, der tilgodeser bevaring og videreudvikling af det forspring, landet har på det maritime område. Det er herunder vigtigt, at man ikke i entusiasme for de nye teknologiers mange muligheder overser, at 'ny' teknologi omfatter andet end informationsteknologi i servicevirksomheder, men også f.eks. robotiseret svejsning og lasersvejsning af svære plader, miljøvenligere bundmalinger og intelligent styring af dieselmotorer.

Det er vigtigt, at offentlige tiltag af enhver art, der kan få betydning for erhvervslivet, tilrettelægges således, at de ikke lægger hindringer i vejen for den fortsatte udvikling af virksomhederne. Der bør sættes på mere ensartede internationale konkurrencevilkår, ved at søge at udbrede dansk praksis og regelværk inden for eksempelvis miljø- og arbejdsmiljøområdet til såvel det øvrige EU som til tredielande. Ved en sådan indsats vil man ikke blot fremme en god international standard inden for de pågældende områder, men man vil også derigennem forbedre de danske virksomheders konkurrencemuligheder.

Der er i denne forbindelse fortsat behov for en aktiv indsats i EU og OECD for at sikre, at nye regelsæt af konkurrencepolitisk art også tilgodeser danske interesser, herunder ønsket om at markederne for maritimt udstyr og for nye skibe baseres på en fri og åben konkurrence uden offentlige forvridninger f.eks. i form af direkte eller indirekte subsidier.

Medlemsvirksomhederne øgede i 2001 deres investeringer i produktionsapparatet i Danmark med næsten 50% i forhold til året før. Dette understreger tilliden til, at den danske maritime industri også fremover vil være en vigtig spiller på den internationale arena.

Juni 2002

Thorkil H. Christensen

Administrerende direktør

1. Foreningens aktiviteter i Danmark

Politiske kontakter

Foreningen har jævnligt kontakt til politiske beslutningstagere, herunder møder med ministre, folketingsmedlemmer og medlemmer af Europa-Parlamentet om aktuelle spørgsmål af særlig relevans for den maritime industri. Dette kan ske i forbindelse med at foreningen tager spørgsmål op med de pågældende, i forbindelse med Folketingets eller Europa-Parlamentets debatter eller forespørgsler til ministre og kommissærer, eller i forbindelse med udvalgsbehandlinger af lovforslag eller EU-forhandlingsoplæg.

I det daglige har foreningen endvidere et nært samarbejde med danske myndigheder såsom Erhvervsministeriet, herunder Erhvervs- og Boligtyrelsen, Konkurrencestyrelsen og Søfartsstyrelsen samt Udenrigsministeriet, Miljøstyrelsen, Arbejdstilsynet m.fl. om behandling af spørgsmål af betydning for den maritime industri. Spørgsmål af mere generel karakter løses hyppigt i samarbejde med CO-Industri, Dansk Metalarbejderforbund, SiD, Ledernes Hovedorganisation, Danmarks Rederiforening og Dansk Industri.

Høringer

Foreningen udtaler sig som høringsberettiget part i en række sager af generel og konkret art. Disse sager kan vedrøre den danske holdning til EU-Kommis-sionens forslag eller rent danske regler.

Foreningen anmodes fortsat om udtalelser med stadig kortere høringsfrister, ofte gives der kun ganske få dage til at tage stilling til væsentlige forhold. I mange tilfælde er foreningen på baggrund af et forudgående nært samarbejde med de regeludstedende myndigheder forberedt på høringerne, men de korte frister må ses som udtryk for, at det regelforberedende arbejde i såvel EU som i Danmark ikke sker med en tilfredsstillende omhu.

Foreningen øver indflydelse på erhvervsområdet, arbejdsmiljøområdet og miljøområdet ved direkte kontakter til ministerier, politikere, styrelser og embedsmænd, og samarbejder derudover om diverse tilkendegivelser med organisationer og brancheforeninger som foreningens medlemmer har holdninger og interesser til fælles med. Foreningen har deltaget i et af Miljøstyrelsen etableret koordineringsudvalg for skibsrelaterede spørgsmål, som i øvrigt kun har eksisteret i kort tid. Vi påskønner ethvert tiltag, der søger at forenkle og rationalisere den offentlige administration, hvorfor foreningen har tilsluttet sig regeringens forslag om ophævelse af dette koordineringsudvalg. Foreningen har gode erfaringer med et direkte samarbejde med Miljøstyrelsen på områder af fælles interesse og vi finder ikke, der er brug for administrative overbygninger i dialogen mellem styrelse, organisationer eller virksomheder.

Lovgivning forberedes ikke altd med tilfredsstillende omhu

Gode erfaringer med direkte myndigheds-kontakter

I det følgende omtales nogle eksempler på lovgivning og høringer, hvor foreningen har udtalt sig.

Udkast til lovforslag om havmiljøloven

Forslaget indeholder bestemmelser, der skal tillade en dansk ratificering af MARPOL Anneks VI (se afsnittet 'IMO' i Kapitel 4). Foreningen ønsker en hurtig ikrafttræden af Anneks VI, og det er derfor glædeligt, at der nu tages de nødvendige lovgivningsmæssige skridt.

Brede bemyndigelser, der reelt flytter lovgivning væk fra Folketinget, er især et problem indenfor miljøområdet

Det forekomme dog uhensigtsmæssigt, at lovforslaget blot er en bemyndigelse til ministeren til at fastsætte de pågældende regler uden at denne bemyndigelse begrænses til indholdet af MARPOL Anneks VI. Foreningen finder det principielt bedst, at lovgivning gennemføres af folkettinget ikke ved bemyndigelser. Er bemyndigelser nødvendige bør det begrundes hvorfor gennemførelsen ikke sker direkte, og bemyndigelsen bør begrænses til det strengt nødvendige. Også Advokatrådet har kritiseret omfanget af bemyndigelsen

Foreningen kan endvidere konstatere, at lovforslaget tilsyneladende giver mulighed for at forbyde køb af brændstof, der ikke overholder MARPOL Anneks VI, men ikke salg af sådant.

Ressourcerapport

Erhvervs- og boligstyrelsen har i løbet af 2002 udarbejdet en rapport om omkring ressourceområdet transport. Rapportens fokus indenfor den maritime klynge er koncentreret om rederierhvervet, hvor den lægger vægt på en stigende og fortsat globalisering. De maritime erhverv herunder ikke mindst rederierne har imidlertid altid opereret globalt, og den generelle globalisering har derfor ikke samme nye betydning for udviklingen i de maritime erhverv som for andre erhverv. I henhold til rapporten er 43.615 personer beskæftiget indenfor det blå Danmark dog med en uklar afgrænsning. Sammenhængen mellem eksistensen af de enkelte erhverv og den fortsatte eksistens af hele gruppen burde nævnes.

Foreningen har i sidste fase af udarbejdelsen af rapporten fået mulighed for at komme med bemærkninger. Ministeriet vil endvidere afholde en høring om emnet, hvorefter det er ministeriets plan, at man vil påbegynde det egentlige strategiarbejde om indsatsområderne.

Redegørelse om Statsstøtte

Konkurrencestyrelsen har udarbejdet en redegørelse som omhandler "Statsstøtte - en god eller dårlig erhvervspolitik". Redegørelsen indeholder blandt andet analyser af tre danske ordninger som eksempler på sektorstøtte, regionalstøtte og horisontalstøtte. Foreningen er blevet hørt i forbindelse med, at det sidste udkast var udarbejdet og har i kraftige vendinger påtalt, at rapporten ikke er korrekt i sin omtale af værftsstøtten.

Ukorrekt redegørelse om værftsstøtte

Rapporten indeholder flere udokumenterede tilkendegivelser og har karakter af at være en politisk udmelding frem for en reel analyse baseret på kendsgerninger. Blandt andet kan det nævnes, at der under omtalen af skibsbygning ikke er redegjort for, hvorfor der i det hele taget er ydet støtte til skibsbygning i Danmark: støtten blev ydet som en delvis kompensation for de støtteordninger, der blev indført i andre lande og som dansk politik ikke har været i stand til at forhindre. Endvidere er beregningen af støtte per ansat er ukorrekt, da man ikke har knyttet støtten til de enkelte skibe og de benyttede mandetimer til produktionen af det enkelte skib. Rapporten har i sine beregninger heller ikke taget hensyn til at værftsindustriens lønninger hovedsageligt er baseret på akkordlønninger og ikke tidløn, som benyttet i hovedparten af den øvrige industri. Beregninger af produktiviteten er udokumenterede og tvivlsomme

Lov om Statsstøtte

Ifølge lov om kontraktbetinget driftsstøtte til skibsbygning udløb muligheden for at give nye tilsagn om støtte til skibsbygning for ordrer indgået efter 1. januar 2001, men således, at der fortsat udbetales støtte i henhold til de tidligere afgivne tilsagn for skibe leveret indtil udgangen af 2003.

Miljø

Der kommer til stadighed nye love og regler på miljøområdet, enten i form af tilføjelser til miljøloven eller ændringer til allerede bestående regler i form af lovændringer, bekendtgørelsesændringer eller revisioner af vejledninger. Det skal dog bemærkes, at der på miljøområdet efter regeringsskiftet er oplevet en opbremsning af nye love og regler udsendt til høring.

Foreningen er gennem et af foreningens medlemmer repræsenteret i DI's miljøudvalg, og foreningens administration deltager derudover i ad hoc udvalgsarbejde vedrørende aktuelle miljøemner.

I oktober 2001 afholdtes en minikonference for foreningens medlemsvirksomheder, med deltagelse af eksterne og interne indlægsholdere. Konferencen behandlede aktuelle miljøspørgsmål, og følgende emner var til debat: - ny bekendtgørelse om inddragelse af medarbejdere i virksomheders miljøarbejde – miljølovsændring om udarbejdelse af grønne regnskaber – ændringsbekendtgørelse om godkendelse af listevirksomheder – forslag om revision af lov om affgift på affald og råstoffer – revision af luftvejledningen – bekendtgørelse om implementering af VOC- direktivet – udviklingen vedrørende forbud mod anvendelse af TBT – afslutningen af VOC registreringen.

De fleste af de nævnte miljøemner er høringsbehandlet enten direkte i foreningen, eller indirekte gennem medlemmers deltagelse ved løsning af specielle opgaver, herunder kan bl. a. nævnes revision af luftvejledningen.

Foreningen finder, at en ny bekendtgørelse om inddragelse af medarbejdere i virksomhedernes miljøarbejde er for upræcis, og at medarbejderinddragelse i

Minikonference for medlemmer om aktuelle miljøemner

Inddragelsen af medarbejdere i miljøarbejdet skal følge almene ledelsesmæssige principper

beslutningsprocesser udover informationsniveau, i dette tilfælde ikke ses at være i overensstemmelse med almindelige ledelsesmæssige principper. Modsat er foreningen enig i, at der ved Miljølovsændringen om udarbejdelse af grønne regnskaber er blevet mulighed for inddragelse af tilsynsmyndigheden i forbindelse med offentliggørelsen af grønne regnskaber. Men foreningen er ikke enig i, at tidligere anvendte muligheder for indeksering måske bortfalder, da det i nogle tilfælde kan få en negativ konkurrencemæssig effekt at oplyse absolutte tal. Samme negative effekt kan ændringsbekendtgørelsen om godkendelse af listevirksomheder få på grund af en regel om inddragelse af offentligheden. Aarhuskonventionens gennemførelse i miljøloven kan i nogle tilfælde betyde, at konkurrenter kan få en utilsigtet adgang til oplysninger om potentielle ordreindtag. Det kan bl.a. ske, hvis en bestående miljøgodkendelse ikke dækker overgang til produktion med andre materialetyper eller nødvendige omlægninger af arbejdstider. I tilfælde hvor den bestående miljøgodkendelse ikke dækker for produktion med ændret materialevalg eller ændrede arbejdstider, kan en ny godkendelsesprocedure med tilhørende offentlighedsinddragelse medføre forsinkelse og dermed usikkerhed vedrørende salg og produktion.

Arbejds miljø

Generelt kan der konstateres en nedadgående tendens i antallet af arbejdsulykker blandt foreningens medlemsvirksomheder, men der kan tillige konstateres store forskelle i ulykkesfrekvenserne for de enkelte virksomheder. Det er foreningens opfattelse, at forskellene i opgjorte ulykkesfrekvenser, ikke umiddelbart kan henføres til virksomhedernes branchetilhørsforhold, således som forudsat ved ændringen af arbejdsmiljøloven i maj 2001. I henhold til denne lovændring skal der opkræves gebyr for tilsyn med virksomheder i arbejdsmiljømæssigt særligt belastede brancher. Blandt særligt belastede brancher regnes bl.a. skibsværfter og virksomheder til fremstilling af transportmidler, begge brancher er repræsenteret i foreningen.

Der sker færre arbejdsulykker. Frekvenserne følger ikke brancherne

Gebyrbelagte tilsyn forbedrer hverken sikkerhed eller arbejdsmiljø

På de fleste af de medlemsvirksomheder, der tilhører de særligt belastede brancher, er gennemført gebyrbelagte tilsyn. Virksomhederne er enige om, at de gebyrbelagte tilsyn ikke har bidraget til et forbedret arbejdsmiljø, udover hvad de tilpassede tilsyn, der påbegyndtes i 1999, allerede har kunnet bidrage med. Tværtimod har det i flere tilfælde været opfattelsen, at de gebyrbelagte tilsyn har været ustrukturerede ved gennemførelsen fra Arbejdstilsynets side. Det kan derudover konstateres, at den niveaudeling af virksomhederne, der gennemføres ved både de gebyrbelagte tilsyn og i de tilpassede tilsyn, og som skulle afspejle virksomhedernes vilje og evne i arbejdsmiljøindsatsen, heller ikke viser, at nogle brancher skulle være særligt belastede. Det er foreningens opfattelse, at der kan være væsentlige forskelle på arbejdsmiljøet i de enkelte virksomheder, selv indenfor samme brancheområder.

Foreningen medvirker fortsat i arbejdet med forbedring af arbejdsmiljøet i medlemsvirksomhederne og finder, at den væsentligste faktor for gennemførelsen af et godt arbejdsmiljø er en aktiv holdning til arbejdsmiljø hos ledelse og medarbejdere. Foreningen støtter en fortsat myndighedskontrol baseret på tilpassede tilsyn, der på sigt vil give den bedste anvendelse af Arbejdstilsynets ressourcer.

***Faldet i antallet af
arbejdsulykker skyldes
ikke fald i beskæftigelsen***

Ifølge Arbejdstilsynets nyhedsbrev af juli 2001, er der et fald på 45% i incidensen af arbejdsulykker på skibsværfter, anmeldt til Arbejdstilsynet 1995-2000. Incidensen er angivet som antallet af anmeldte arbejdsulykker pr. 10.000 ansatte, så faldet i antallet af arbejdsulykker skyldes ikke faldet i beskæftigelsen i branchen i samme periode. Foreningen var blandt initiativtagerne til at værfterne, organisationerne og myndighederne i 1995 og 1996, gennemførte den landsdækkende Skibsværftsgennemgang med det formål at forbedre arbejdsmiljøet. Arbejdstilsynets undersøgelse bekræfter at målrettet indsats medfører resultater.

***ERFA-gruppe for
sikkerhedsledere***

Selvom incidensen er kraftigt faldende, anser foreningen stadig ulykkestallene på nogle af værfterne for at være for høje. Foreningens medvirken til forbedringer af arbejdsmiljøet på foreningens medlemsvirksomheder foregår bl.a. i et ERFA-gruppe samarbejde mellem sikkerhedslederne fra foreningens medlemsvirksomheder og foreningens administration.

***Foreningen deltager i
arbejds miljøråd og
arbejds miljøudvalg***

Foreningen deltager løbende i organisationernes partssamarbejde om løsning af arbejdsmiljøspørgsmål. En af foreningens medlemsvirksomheder varetager formandsskabet i Industriens BrancheArbejds miljøRåd, og foreningens administration er med i Jern- og Metalindustriens Arbejds miljøudvalg. Herudover er foreningen gennem separat medlemsdeltagelse i diverse arbejdsgrupper involveret i løsning af specifikke arbejdsmiljøopgaver.

Foreningen deltager i høringer og kommenterer diverse lovforslag. Dette gælder både i de tilfælde hvor lovgivningsinitiativer kommer til høring blandt arbejdsmarkedets parter, og i tilfælde hvor lovgivningen er gennemført ved politiske beslutninger uden partshøringer. Foreningen har bl.a. medvirken med initiativer til

- reformudkast til arbejdsmiljøpolitikken udarbejdet sammen med DI
- selvbestemmelsesret vedrørende afgørelse om arbejdsmiljøcertificering, uden afhængighed af afgiftsrefusion (se senere)
- liberalisering af BST systemet
- omgående fjernelse af arbejdsmiljøafgifterne
- revision af AES systemet (se senere) – fjernelse af administrative bøder
- omgående afskaffelse af gebyrbelagte tilsyn.

***Foreningens
synspunkter
bliver hørt***

Efterfølgende kan konstateres, at

- en udbygning af BST systemet er sat på ”stand by”

- miljøafgifterne ophæves fra 1. jan 2003
- gebyrbelagte tilsyn formentlig fjernes fra 2003
- de administrative bøder gælder fremover kun i situationer, hvor der sker materielle overtrædelser eksempelvis ved manglende maskinafskærmning og farlige stilladser

Apropos stilladser, har foreningen udarbejdet udkast til en vejledning om stilladser, afspærringer m.v. der p.t. behandles i partssamarbejde med CO-Industri og Arbejdstilsynet.

Arbejdsmiljøcertifikater har ikke samme værdi for alle virksomheder

Indførelse af arbejdsmiljøcertifikater og arbejdsmiljøledelsessystemer bør efter foreningens opfattelse alene være den enkelte virksomheds afgørelse. Dette gælder i særdeleshed den arbejdsmiljøcertificering, der ved lov gennemført i efteråret 2001, er knyttet til arbejdsmiljøafgiftssystemet. Blandt foreningens medlemsvirksomheder er der forskellige opfattelser af værdien af certificering på arbejdsmiljøområdet. De divergerende opfattelser afspejler virksomhedernes forskelligheder vedrørende produktion og kunderelationer etc. Et gennemgående træk for de virksomheder der ikke forventer at gennemføre en arbejdsmiljøcertificering er, at aktuelle certificeringsmuligheder er dyre, og de anvendte ressourcer vil ikke give arbejdsmiljømæssige effekter, som står mål med indsats og investeringer.

Virksomhederne må anvende ressourcerne hvor de gør størst gavn

2. Konkrete Eksempler

Arbejdsmarkedets Erhvervssygdomssikring

Ukontrollable udgifter til AES

Den 1. januar 1999 blev der etableret en ny institution, AES, der skulle overtage forsikringsdækning af erhvervssygdomme i Danmark. Allerede i 2000/2001 viste det sig, at det nyindførte system til beregning af bidrag gav u hensigtsmæssigt store udsving i virksomhedernes betaling. Disse udsving beroede på tilfældigheder og var især til skade for brancher med faldende beskæftigelse. I samarbejde med Dansk Industri lykkedes det Foreningen at opnå justeringer således at de mest urimelige virkninger blev afdæmpet. Den nye struktur indeholdt dog fortsat principielle problemer, og har vist sig fortsat at være kendetegnet ved ukontrollable udgifter.

Det bliver sikrere og sundere at arbejde, men alligevel stiger udgifterne til at sikre medarbejdere mod erhvervssygdomme

Da såvel arbejdsskader som erhvervssygdomme stadig begrænses, kunne man tro, at omkostningerne ville falde, men i stedet er udgifterne steget. En del af stigningen kan skyldes ophobning af sager og forøgede hensættelser, men den væsentligste del af ændringer synes at være sket, fordi der nu i stigende omfang godkendes erhvervssygdomme, der er væsentligt dyrere end de, der tidligere blev godkendt. Tabet af erhvervsevne som indtil 1998 var ca. 30% i gennemsnit for de sygdomme, der dengang blev godkendt, er i dag op mod 40%. Følgelig er erstatningerne også højere. Samtidig er der ændret praksis således, at man ikke længere reducerer erstatningen under hensyn til forudbestående lidelser. Offentlig sikringsdækning af erhvervssygdomme blev oprindeligt indført dengang, erhvervssygdomme var let genkendelige, og hvor der ikke var megen tvivl om, at arbejdet var årsag til sygdommen. I dag godkender man som erhvervssygdomme i stigende omfang sygdomme, som man også kan pådrage sig uden for arbejdet. Dette gælder f.eks. rygskader, som en stor del af befolkningen lider under, og psykiske lidelser, som kun med usikkerhed kan bestemmes som alene forårsaget af arbejdet. Samtidig er der nu generelt større lighed mellem arbejdsliv og fritid end tidligere. Det er nødvendigt at gøre op med en godkendelsespraksis, der ikke har vist sig i stand til at tage hensyn til alle interesser, herunder samfundets og arbejdsgivernes.

Foreningen har rettet henvendelse til beskæftigelsesministeren med opfordring til at reformere AES-systemet. Foreningen finder, at der er behov for en grundlæggende revision af AES-systemet og har følgende ønsker til et nyt erhvervssygdomssystem :

AES systemet må tilpasses ved en lovændring

- Arbejdsgivere skal gives ret til fuld indsigt i sager om erhvervssygdomme med de rettigheder og retssikkerhedsgarantier, der tilkommer en part.
- Arbejdsgivere skal ikke betale for det tab af erhvervsevne, som dækkes af offentlige ydelser, eller som skyldes 'forudbestående lidelser'. Den yderligere erstatning, som en arbejdstager skal kunne modtage, bør aldrig kunne overstige tabet.

- Der skal indføres valgfrihed, således at en arbejdsgiver kan vælge ikke at lade sig dække af AES men forsikre sig andetsteds, eller selv betale egne udgifter til erhvervssygdomme.
- Erhvervssygdomsbegrebet må ikke udvides til at omfatte lidelser, der ikke påviseligt skyldes arbejdet. Lidelser, der kan opstå såvel ved arbejde som ved fritidsaktivitet, må ikke anerkendes som erhvervssygdomme.
- Der skal indføres kontrol med de samlede omkostninger ved erhvervssygdomme.
- Der skal indføres lovhjemmel til en række justeringer i AES-systemet herunder om fordeling af udgifterne og gruppeopdelinger, der afspejler produktionsmæssige ligheder.

Danida-projekt i Bangladesh

Danmark har gennem Udenrigsministeriet, Danida, foræret Bangladesh en renovering af et antal indlandsfærger der tidligere er givet af Danmark. Færgerne er i meget dårlig forfatning og renoveringerne er hastende af hensyn til sikkerheden om bord. Der sker jævnligt forfærdelige ulykker i Bangladesh med store tab af liv til følge. Det danske projekt skulle sikre at færgerne lever op til acceptable krav til sikkerhed.

Projektet blev aflyst uden hensyn til de danske deltagere og uden hensyn til sikkerheden om bord

I projektets sidste fase havde en agent fra søfartsministeren kontaktet den danske ambassadør i Bangladesh, med et 'tilbud', som blev opfattet som et korruptionsforsøg. Danida besluttede med omgående virkning at stoppe projektet, hvori et dansk værftskonsortium og formentlig en række underleverandører allerede havde investeret mange penge og ressourcer.

Fra konsortiets side fandtes Udenrigsministeriets handling uacceptabel, idet konsortiet i hele sagsforløbet havde holdt sig klar af agentsystemet i Bangladesh, og fandt at Danida burde kunne finde andre udveje end en opgivelse af hele projektet på så sent et stadie.

Det må være muligt at sikre, at u-landsbistanden ikke misbruges til korruption

Bangladesh er præget af korruption, men DANIDA vil trods alt fortsat gennemføre andre bistandsprojekter i landet. Det må således være muligt gennem passende kontrolmetoder at gennemføre projekter forsvarligt. Det er ikke rimeligt, at danske virksomheder skal lide under, at man i netop denne sag har lagt sig fast på, at den eneste mulige løsning er et stop for et projekt, som man aktivt har opfordret danske virksomheder til at engagere sig juridisk og økonomisk i.

Sagen har givet betydelig genlyd i den lokale presse i Bangladesh, hvor man er fortørnet over de danske offentlige beskyldninger mod en navngiven minister.

Foreningen har overfor udenrigsministeriet insisteret på, at der må findes en løsning, der genopretter forholdet til Bangladesh, hindrer korruptionsforsøget

og dermed åbner for at reoveringen af færgerne kan gennemføres og dermed medvirker til at sikre sikkerheden til søs.

Eftersyn og vedligeholdelse af Kongeskibet Dannebrog

SMKs annoncerede den 10 august 2001 et udbud af eftersyn og vedligeholdelse af Kongeskibet Dannebrog der i sin formulering gav det indtryk, at udbuddet var forbeholdt bestemte værfter. Efter en henvendelse fra foreningen til SMK måtte udbuddet korrigeres, således at udførelse af opgaverne ikke forbeholdes for værfter i et bestemt lokalt område af Danmark.

Foreningen fandt det forkert, at foreskrive, at arbejdet skulle udføres på en speciel geografisk lokalitet, hvis arbejdet lige så godt kan udføres i forbindelse med skibets besøg på værft. Ved den af SMK valgte procedure blev der i praksis givet forrang til virksomheder i et særligt lokalt område. Foreningen har derfor opfordret til, at udførelse af sådanne opgaver tilrettelægges, således, at de kan udføres i forbindelse med skibets værftsophold, således at disse kan udføres af virksomheder uanset geografisk beliggenhed.

Vedligeholdelsesopgave fra SMK må ikke forbeholdes værfter i en bestemt havn

Gennemførelse af direktiv om organiske opløsningsmidler

I juni 2001 foretog man en høring om bekendtgørelsesudkast til gennemførelse af direktivet om begrænsning af emissionen af flygtige organiske forbindelser, VOC-direktivet ("Volatile Organic Compounds"). I april 2002 var bekendtgørelsen endnu ikke trådt i kraft. Den endelige udgave kendes derfor ikke. Udkastet var i vidt omfang en korrekt gennemførelse af VOC-direktivet, men bekendtgørelsesudkastet tog i lighed med andre danske regler udgangspunkt i virksomheden; ikke som direktivet i det relevante 'anlæg'. Skibsværftsforeningen finder det ikke anbefalelsesværdigt, at der i forhold til direktivet vælges en anden struktur og til dels anden terminologi i bekendtgørelser, idet det øger risikoen for, at de danske regler kan vise sig utilsigtet at være i uoverensstemmelse med direktivet.

Direktiver bør endvidere gennemføres, uden at der foretages skærpelser i forhold til direktivets krav, hvilket ikke helt er tilfældet med Bekendtgørelsesudkastet til gennemførelse af VOC-direktivet.

Dansk gennemførelse skærpet i forhold til direktivet

Forskning og udvikling

I medlemsvirksomhederne gennemføres forskning og udvikling hovedsageligt målrettet den enkelte virksomheds behov og interesser. Foreningen har ved flere lejligheder assisteret medlemsvirksomhederne ved ansøgninger om forskningsmidler.

Et forprojekt for "Udendørs overfladebehandling" er gennemført på initiativ af foreningen og under projektledelse af Arbejdstilsynet. Projektet afsluttedes i

Projekt til minimering af miljøeffekter af overfladebehandling

foråret 2001. Efterfølgende har flere af foreningens medlemsvirksomheder, sammen med medlemsvirksomheder fra Foreningen af Danske Overfladebehandlere, evalueret forprojektet og udarbejdet en kravspecifikation til et egentligt hovedprojekt. Kravspecifikationen indeholder ønsker til operationelle udviklingsprojekter, der skal minimere de miljø- og arbejdsmiljøbelastninger, der forekommer ved udendørs overfladebehandling af stålkonstruktioner og skibe. Både Arbejdstilsynet og Miljøstyrelsen har fundet projektet relevant, men har ikke tradition for projektledelse/- medvirken i projekter af den type, projektet bevæger sig hen imod. Foreningen forsøger derfor at få projektet gennemført som en Centerkontrakt.

***SASAK projektet
afsluttet***

Efter 3½ års projektarbejde er SASAK projektet (sammenføjning af store aluminiumskonstruktioner) tilendebragt og præsenteret i februar 2002. Projektet er gennemført i et samarbejde mellem Søfartsstyrelsen og en række virksomheder og organisationer, herunder Mærsk Container Industri A/S, Danyard Aalborg A/S og Skibsværftsforeningen. Projektet har resulteret i en omfattende teknologisk orienteret håndbog indeholdende designløsninger på aluminiumskonstruktioner og med anvisninger på bedst egnede metoder til sammenføjning af aluminium. Løsningerne vil være anvendelige i en lang række industrier også udenfor foreningens medlemskreds.

Skibstekniske spørgsmål

Foreningen deltager i et udbredt samarbejde mellem forskellige skibstekniske myndigheder og institutioner og medarbejdere hos foreningens medlemsvirksomheder. Samarbejdet er bl.a. rettet mod deltagelse i komiteer og udvalg hos klassifikationsselskaber og i Søfartsstyrelsen. Foreningen er således repræsenteret i Skibstilsynsrådet, Skibs- Maskin- og Nautisk udvalg, og har senest fået observatørstatus i Søfartens Arbejdsmiljøråd. Foreningen har i det forløbne år været involveret i eller været orienteret om ca. 25 forskellige emner i denne forbindelse. Foreningen har stor nytte af den information og det samarbejde der herigennem opnås til Søfartsstyrelsen og til andre dele af "Det blå Danmark".

***Nyttige kontakter til
tekniske grupper i det
Blå Danmark***

Foreningen må konstatere, at de ændringer der sker i Søfartsstyrelsen synspolitik, senest ved lovforslag fremsat i februar 2002, dog først med forventet effekt fra 2003, igen forringer forholdene for danske producenter af skibe i forhold til tidligere praksis. Alene den ændrede praksis på dette område vil medføre meromkostninger i størrelsesordenen 1- 1½ million kr. – For dette beløb kunne der f.eks. opretholdes et maritimt standardiseringssekretariat.

VOC-aftale

I 2001 sluttede Foreningens deltagelse i den frivillige aftale mellem Miljøministeriet og DI om flygtige organiske forbindelser, VOC (Volatile Organic Compound). Aftalen, der er for virksomheder tilknyttet DI's brancheforeninger, drejede sig om opnåelse af en reduktion af VOC-emissionen i år 2000 i forhold til VOC-emissionen i 1988. For foreningen har målsætningen af praktiske grunde været koncentreret om reduktion af det procentvise indhold af flygtige organiske forbindelser i de anvendte malinger, idet produktionsomfang og kundespecifikationer normalt er udenfor medlemsvirksomhedernes umiddelbare indflydelse. VOC-indholdet er derfor valgt som bedre reference end VOC-emissionen. VOC-emissionen har i perioden fra 1988 til 2000 varieret kraftigt i takt med ændrede produktionsforhold. Med de forventninger der ligger til reduktionen af indholdet af VOC i de anvendte malinger for 2001, forventes en reduktion i VOC-indholdet fra ca. 37% til 23%.

Reduktion af organiske opløsningsmidler

TBT i sediment

Foreningen deltager aktivt i IMO-arbejdet for udfasningen af TBT-holdige malinger; se afsnittet om foreningens IMO-arbejde.

Uddybninger kræver en miljømæssig forsvarlig placering af sediment med TBT-indhold

Fremover vil indholdet af TBT i belastet havnesediment være afgørende for om sedimentet skal klappes eller deponeres på land. TBT kan nedbrydes til stoffer, der er mindre giftige end TBT. Så set ud fra en overordnet miljømæssig betragtning, vil det være hensigtsmæssigt at indrette bortskaffelsen således at nedbrydningen af TBT fremmes. Problemstillingen har betydning for miljøet generelt, men også for de af foreningens medlemmer, der er afhængige af opretholdelse af tilstrækkelige vanddybder ved kajer og under flydedokke, og som derfor i perioder skal have foretaget oprensninger af havnesediment.

En af foreningens medlemsvirksomheder har i samarbejde med eksterne rådgivere og med støtte fra foreningen arbejdet med forslag til et teknologiudviklingsprojekt til miljømæssigt hensigtsmæssige behandlings- og bortskaffelsesmetoder for TBT-forurenet sediment. Desværre ser det ikke ud til, at projektet kan gennemføres med udviklingsmidler fra Miljøstyrelsen.

MARPOL Annex IV

Foreningen deltager aktivt i IMO-arbejdet for gennemførelsen af MARPOL-aftalen om begrænsning af luftforureningen fra skibe, og har opfordret de danske myndigheder til snarest at ratificere aftalen; emnet omtales i afsnittet om foreningens IMO-arbejde.

Uddannelse

Større krav til lærlingeuddannelserne

De reformer, der gennemførtes i 2000 og 2001 på erhvervsuddannelses-/ efteruddannelses- og arbejdsmarkedsområderne, har i nogen grad ændret uddannelsesstrukturerne og de muligheder eller begrænsninger der var forbundet hermed. For erhvervsuddannelsernes vedkommende forventes et direkte løft i indholdet af lærlingeuddannelserne. Gennemføres intentionerne om større krav til boglig og praktisk kunnen i uddannelserne, vil det tillige stille større krav til virksomhederne, en udvikling foreningen hilser velkommen. Foreningen konstaterer, at produktionsomkostningerne på almindeligt stål- og skibsbyggerarbejde i Danmark generelt er højere end i andre stålforarbejdende lande, hvorfor der er en tendens til outsourcing af dette produktionssegment. Dette indebærer, at kravene til en række af de medarbejdere, der fremover forventes beskæftiges i stålafdelingerne ændres, idet de udover de håndværksmæssige færdigheder, forventes at skulle besidde en større teoretisk viden. Foreningen overvejer derfor at foreslå en erhvervsrettet påbygning til teknikerniveau for skibsbygger- og smedeuddannelserne, i lighed med de muligheder der findes for industri- teknikere. En sådan påbygning kunne samtidig være et af flere midler til afhjælpningen af manglen på ”praktiske” ingeniører.

Mere teoretisk viden er nødvendig

Nyttigt at samle tekniske skoler og AMU-centre

På efteruddannelsesområdet har reformen givet mulighed for mere fleksible afholdelser af efteruddannelseskurser, en udvikling foreningen finder positiv men også nødvendig. Senest har foreningen med interesse konstateret, at erhvervs- og arbejdsmarkedsuddannelserne er lagt ind under samme ministerium. Foreningen støtter regionale sammenlægninger af erhvervsskoler, tekniske skoler og AMU-centre, for derved at opnå bedst mulige ressourceanvendelse, af de til rådighed værende økonomiske midler, anlæg og udstyr. For at opnå maksimalt udbytte af efteruddannelsessystemet, anbefaler foreningen medlemsvirksomhederne at gennemføre en forberedende indsats, indeholdende individuelle uddannelsesplaner, en nøje gennemgang af påtænkte kursusforløb med uddannelsesstedet før kurset påbegyndes, samt en efterfølgende dialog med kursusdeltager og kursussted. Foreningens medlemsvirksomheder arbejder i højere grad end tidligere aktivt med udvikling af medarbejdernes bredere personlige kvalifikationer, samtidig med at der generelt fokuseres på kompetenceudvikling.

For opretholdelse af et kompetenceniveau, der til stadighed er på forkant med den globale konkurrencemæssige udvikling, er det til stadighed nødvendigt at uddanne, udvikle og efteruddanne alle medarbejdergrupper. Foreningen finder det derfor uheldigt, at regeringen vil indføre brugerbetaling på mindst 400,- kr. og højst 750,- kr. pr. kursusuge for efteruddannelse og arbejdsmarkedsuddannelse. En række medarbejdere vil ved denne disposition blive afskåret fra et nødvendigt kompetenceløft og vil derfor ikke være attraktive for virksomhederne i ansættelsesøjemed. Virksomhederne kunne forventes alene at overveje at kompetenceudvikle kernemedarbejdere, og som indirekte følge heraf forstærke outsourcing af produktion. En væsentlig del af voksen- og ef-

teruddannelsen betales i forvejen af lønmodtagere og arbejdsgivere tilsammen i form af øremærkede bidrag fra Arbejdsmarkedsfonden, som henter størstedelen af sine indtægter fra bruttoskatten eller arbejdsmarkedsbidraget på 8%, der betales af alle lønmodtagere.

Foreningens uddannelseskonference kan blive en tilbagevendende begivenhed

Foreningen arbejder løbende på forbedringer af uddannelser og efteruddannelser med relevans for foreningens medlemsvirksomheder, og er repræsenteret i Industriens ArbejdsmarkedsUddannelser (IAU), Metalindustriens Efteruddannelsesudvalg (ME) og Metalindustriens Lærlingeudvalg (ML). Derudover er foreningens medlemsvirksomheder repræsenteret i lokale faglige udvalg og skolebestyrelser. Foreningen arrangerede i 2001 en uddannelseskonference for repræsentanter fra medlemsvirksomhederne og med deltagere fra andre af foreningens samarbejdspartnere på uddannelsesområdet. Konferencen forventes at blive en årlig tilbagevendende begivenhed, hvor aktuelle spørgsmål vedrørende uddannelse drøftes.

Rekruttering

Foreningens medlemsvirksomheder søger og ansætter til stadighed medarbejdere med de bedste kompetencer på alle funktions- og fagområder. Der er dog en erkendelse af, at rekrutteringsgrundlaget inden for de forskellige medarbejdergrupper er forskelligt. Virksomhederne må også beskæftige grupper af svage medarbejdere, som gennem særlige uddannelsesforløb (dansk, regning etc.) må forberedes til at indgå i virksomhedernes funktioner. Alle foreningens medlemsvirksomheder beskæftiger medarbejdere af nævnte kategorier. En af foreningen medlemsvirksomheder har i tæt samarbejde med en lokal folkeskole, i et område med mange elever med anden etnisk baggrund end dansk, gennemført et projekt med følgende formål:

Projekt samarbejde med en lokal folkeskole om "livet i en virksomhed"

- at forbedre dialogen mellem unge og erhvervslivet
- at give tekniske og teknologiske virksomheder et bedre grundlag for at rekruttere kvalificerede unge
- at skabe øget interesse hos unge for erhvervsmuligheder indenfor det tekniske og teknologiske område
- at forøge antallet af elever, der gennemfører en teknisk ungdomsuddannelse og derefter måske en videregående uddannelse.

Ved gennemførelse af projektet indgår, udover de gængse virksomhedsbesøg og praktikophold, en række emner som for eksempel - "hvordan går man på arbejde?" - "hvorfor skal mødetider overholdes?" - "hvad er arbejdsdisciplin?" - "hvordan skriver man en ansøgning?" - o.s.v. Der er en klar forventning til, ikke mindst blandt skolens lærere om, at flere skoleelever ville gennemføre en teknisk uddannelse, hvis de gennem skoleforløbet fik et bedre indblik i "livet i en virksomhed".

Maritim Standardisering

Med en konstateret manglende interesse fra ”det øvrige blå Danmark”, besluttede foreningen i 2001 at indstille det generelle arbejde med revision og udarbejdelse af nationale maritime standarder. Der opretholdes dog et beredskab for ad hoc servicering af foreningens medlemsvirksomheder.

Foreningen har efterfølgende fokuseret standardiseringsarbejdet på det internationale arbejde i ISO/TC 8 Ship and Marine Technology, bl.a. gennem medlemskab af DS-udvalget S 262 Skibs- og Marineteknologi. Foreningen registrerer fortsat, at interessen for dansk maritim standardisering er kraftigt dalende hvad angår medvirken med ressourcer og finansiering. Der spores ligeledes en dalende europæisk interesse for deltagelse i maritim standardisering, senest udtrykt ved at Tyskland har indstillet sin sekretariatsfunktion for CEN/TS 300, EU's maritime standardiseringssekretariat, og ingen andre lande vil umiddelbart overtage aktiviteten. I de ti arbejdsgrupper i ISO/TC 8, hvor Europa traditionelt har været stærkt repræsenteret, er Europa nu svagt repræsenteret, og i stedet opleves stor deltagelse fra bl.a. USA, Korea og Japan. Foreningen har foreslået, at der i CESA-regi, eventuelt i samarbejde med europæiske udstyrsproducenter etableres et grænseoverskridende maritimt europæisk standardiseringssamarbejde. Dette forslag er under behandling i CESA.

De ca. 600 nationale maritime DVS- standarder anvendes stadig i mange maritime danske virksomheder, men foreningen har gjort opmærksom på, at de maritime DVS standarder ikke revideres, og der finder ingen nyudvikling sted. Den maritime industri, herunder en lang række komponentleverandører, vil derfor i en ikke fjern fremtid mangle opdaterede og tidssvarende maritime standarder, nødvendige for design og produktion.

Lav interesse i international standardisering

Når standarderne forældes vil dansk design og produktion savne tidssvarende maritime standarder

3. *Internationalt samarbejde*

Skibsværftsforeningen samarbejder med en række organisationer både i Europa og internationalt. Foreningens relationer til disse organisationer og grupper finder sted både på det overordnede politiske niveau og på et teknisk niveau. I det følgende beskrives de primære samarbejdsfora, som foreningen deltager aktivt i og de væsentligste emner, der behandlet det seneste år.

OECD

Skibsbygningsgruppen

Ved møder i OECD's Council Working Party on Shipbuilding - den arbejdsgruppe, der søger at samle verdens betydeligste skibsbygningsnationer - indbydes industrien ofte til at deltage i de dele af møderne, hvor der drøftes spørgsmål vedrørende udviklingen i skibsbygningsmarkedet, og hvor industrien især kan bidrage med faktuelle oplysninger.

AWES, Association of European Shipbuilders and Shiprepairers, deltager sædvanligvis i disse møder repræsenteret af sin direktør samt formanden for AWESs arbejdsgruppe vedrørende analyse af markedsudviklingen.

Skibsværftsforeningen varetager formandskab og sekretariat for denne AWES-gruppe, og i kraft heraf er foreningen til stede ved de fleste møder i OECD Council Working Party on Shipbuilding, eller i dennes undergruppe Subgroup on Supply and Demand. I de seneste møder har drøftelserne bl.a. drejet sig om det internationale behov for nye skibe, i udviklingen i skibsbygningskapaciteten og i priser på nye skibe og om konkurrenceforvridninger og det ønskværdige i at stoppe sådanne f.eks. gennem international aftale.

I 1999 udarbejdede OECD sekretariatet en vurdering af størrelsen af skibsbygningskapaciteten i verden og i fortsættelse heraf udarbejdedes i 2000 en prognose for behovet for bygning af nye handelsskibe for perioden frem til 2005 med indikationer for den videre udvikling i årene frem til 2010. Denne prognose er i vid udstrækning baseret på prognose materiale, som er udarbejdet af de tre førnævnte skibsværftsforeninger.

I december 2001 afholdt OECD en workshop med deltagelse af en række ikke-medlemslande foruden OECD-landene selv. En række skibsbygningslande udenfor OECD (bl.a. Kina) deltog og tilkendegav interesse for at træde ind i arbejdet i OECD om udformning af globale politikker på skibsbygningsområdet.

Vurderinger af størrelsen af den internationale skibsbygningskapacitet og prognoser for behovet for bygning af nye skibe indgår i drøftelserne i OECD af udviklingen i markedsforholdene for skibsbygning.

Foreningen er tilstede ved møder i OECD om skibsbygning

OECD arbejdet er bl.a. nyttigt for markedsprognoser

Med baggrund i de nævnte markedsevalueringer og opdateringer heraf har OECD konstateret, at størrelserne af skibsbygningskapacitet og væksten heri overstiger det behov, der er, og som kan forudses for de kommende år.

OECD's Council Working Party on Shipbuilding har i disse drøftelser især fokuseret på den betydelige udbygning af skibsbygningskapacitet, der på et ikke-kommercielt grundlag har fundet sted i Sydkorea. OECD har dog ingen midler til at gribe ind over for en sådan uønsket udvikling.

Fælles regler om støtte til skibsbygning står på OECD's ønskeliste

OECD Council Working Party on Shipbuilding har ligeledes beskæftiget sig med regler for finansiering af nye skibe, og herunder drøftet om eksportkreditdelen af den i 1994 forhandlede OECD-aftale om støtte til skibsbygning skulle sættes i kraft uafhængigt af aftalens øvrige dele. Det blev den 28. marts 2002 i OECD's Council gruppe vedtaget at gøre dette. Jævnfør afsnittet "OECD's skibsbygningspolitik" side 26.

Sideløbende med drøftelserne i OECD om iværksættelsen af eksportkreditdelen af OECD-aftalen fra 1994 er der også indledt drøftelser om eventuelt at iværksætte de øvrige to dele af OECD-aftalen, dvs. forbud mod de fleste former for statsstøtte og antidumping-lignende bestemmelser, "injurious pricing instrument", der har til formål, at sikre at støtteforbuddet efterleveres. På et møde i OECD Council Working Party on Shipbuilding i december 2001 aftaltes det, at arrangere en høring af industrien inden man drøftede sagen videre på myndighedsniveau.

Denne høring afholdtes den 4.-5. april 2002 med deltagelse af repræsentanter fra værftsindustrien, rederier og fagbevægelse.

En aftale fra 1994 er stadig ikke på plads, men er heller ikke opgivet

Skibsværftsforeningen støtter, at der etableres en international aftale med det formål at skabe lige konkurrencevilkår og med et indhold i stil med den gamle 1994-aftale. Foreningen finder dog, at der er behov for opdatering og præcisering af aftalen på en række punkter. Herunder finder foreningen det især vigtigt, at verdens tredjestørste skibsbyggernation, Kina, inddrages i aftalen tillige med flest muligt andre skibsbygningslande udenfor OECD. Ligeledes ses der behov for, at antidumpingbestemmelserne forbedres bl.a. i lyset af de erfaringer, der kan drages fra udviklingen i bl.a. Sydkorea siden 1994. Behovet for forbedringer i antidumpingbestemmelserne er også en konsekvens af at USA ikke kan påregnes at deltage i den påtænkte nye aftale, hvorved det geografiske dækningsområde forringes stærkt. Det har i denne forbindelse betydning, at antidumpingbestemmelsernes operative sanktion retter sig imod ulovligt støttede skibes anløb af havne i aftalelandene.

På OECD's høring den 4.-5. april var der fra alle sider opbakning til at søge etableret en global aftale mod statsstøtte men især den koreanske værftsindustri udtrykte betænkelighed ved udsigten til antidumpingbestemmelser, som man helst ville undgå. Deltagende ikke-OECD lande, inklusive Kina, udtrykte ønske om at deltage i en aftale. Det påregnes herefter, at der inden længe træf-

fes formel beslutning om at indlede forhandlinger om en opdateret international aftale til normalisering af skibsbygningsmarkedet.

Komiteen for udviklingsbistand,

U-landsbistand afbindes overfor de mindst udviklede lande

OECD's komite for udviklingsbistand, DAC, vedtog 25.-26 april 2001 en anbefaling om, at medlemmerne ikke længere skal binde den udviklingsbistand, de yder til de mindst udviklede lande til indkøb i donorlandet. Anbefalingen trådte i kraft den 1. januar 2002. DAC anbefalingen gælder kun de 'mindst udviklede lande', men det omfatter såvel stater, der ofte har modtaget 'bistand' i form af skibe fra bl.a., Tyskland og Holland (f.eks. Bangladesh) som betydelige flagstater (f.eks. Liberia).

Det gælder f.eks. skibe til Liberia og Bangladesh

Anbefalingen betyder, at EU-lande, der fremtidigt ønsker at yde skibe som udviklingsbistand, skal udbyde sådanne ordrer i overensstemmelse med DAC's Good Procurements Practices, hvilket bl.a. indebærer, at kontrakterne skal udbydes via OECD, så alle værfter kan byde på opgaven. Udbuddene offentliggøres på OECD's internetside, hvor foreningen vil følge udbuddene. Indtil videre er kun tre projekter udbudt, heraf ingen der omfatte skibe.

Committee of EU Shipbuilders' Associations, CESA

Den europæiske værftsindustri's fællesforening, Committee of EU Shipbuilders' Associations, CESA, har til formål at holde kontakt til EUs institutioner i spørgsmål af betydning for skibsbygningsindustrien. CESA skal herigennem medvirke til en god forståelse mellem EU og industrien om løsning af aktuelle spørgsmål.

Foreningen følger CESA's arbejde i Bruxelles, og fremmer medlemmernes interesser direkte via eget kontor

CESA oprettede i sommeren 2000 et kontor i Bruxelles. Kontoret er kommet godt fra start og har indebåret en øget synlighed for den europæiske skibsbygningsindustri i EU.

Skibsværftsforeningen har siden 1992 haft sit eget kontor i Bruxelles med det formål at varetage danske interesser og sikre, at danske interesser også bliver fremmet på områder, hvor foreningens synspunkter ikke kan finde støtte blandt de øvrige CESA medlemmer.

Foreningen arbejder derudover også for øget åbenhed om alle spørgsmål i EU bl.a. således, at industrien kan få bedre indblik i, hvad der ligger til grund for de politiske beslutninger, som træffes i Ministerrådet samt hvilke holdninger, de enkelte lande repræsenterer.

På initiativ af EU's ministerråd iværksatte EU-Kommissionen en markedsovervågningsaktivitet i 1999.

Kommissionens markedsovervågning baseres bl.a. på oplysninger og kommentarer fra erhvervet

Denne markedsovervågning dannede - sammen med en af CESA iværksat overvågning - grundlag for, at CESA i efteråret 2000 indleverede en såkaldt handelsbarriereklage til Kommissionen over koreansk konkurrenceforvridning, jf. omtalen i afsnittet "Sydkorea" side 33. Kommissionen konstaterede, at der

på det foreliggende grundlag er mulighed og god grund for at åbne procedure overfor Korea i WTO regi, hvilket dog ikke er sket.

COREDES

En særlig arbejdsgruppe under CESA, COREDES, har til formål at fremme CESA-medlemsvirksomhedernes interesser indenfor forskning og udvikling. COREDES søger blandt andet at koordinere industriens synspunkter på EUs forsknings- og udviklingsprogrammer specielt med fokus på Kommissionens rammeprogrammer. Såvel Skibsværftsforeningen som Dansk Maritimt Institut deltager i dette udvalg.

EUs forskningspolitik

Forslag til 6. ramme-program rettede sig især imod store enheder

Den maritime industri var glemt mens fly og rumfart var tilgodeset

Kommissionen fremsatte den 21. februar 2001 forslag til sjette rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling, og den 30. maj 2001 fremsatte den forslagene til særprogrammer til gennemførelse af det sjette rammeprogram.

Disse forslag indeholdt ingen budgetlinier for maritim forskning eller for forskning, der kunne være af særlig interesse for den industrielle produktion, der udføres i medlemsvirksomhederne. Der var derimod et prioriteret område, der omfattede fly og rumfart.

I samarbejde med CESA og COREDES rettede foreningen derfor henvendelser til Kommissionen, Europa-Parlamentet og til Forskningsministeriet med henblik på en ændret prioritering.

Den indledende fase i de politiske forhandlinger om rammeprogrammerne er nu afsluttet med førstebehandlingen i Europa-Parlamentet (den 14. november 2001), vedtagelse i Rådet af "fælles holdning" (28. januar 2002) og et ændret forslag fra Kommissionen (30. januar 2002), hvori Parlamentets og Rådets holdninger indgår.

For foreningens interesser er de væsentligste ændringer, der er opnået i denne proces, at selvom programmet fortsat er baseret på ekspertise netværk og integrerede projekter, vil der fortsat som under det femte rammeprogram kunne ydes støtte til specifikke målrettede projekter og koordinerende aktioner. Det femte rammeprogrammes instrumenter vil fortsat blive anvendt, hvilket betyder, at der stadig skal indgås kontrakter direkte med Kommissionen.

I de senere udgaver er der nu indført temaer af interesse for den maritime industri

Der er indført et nyt del-forskningsstema 'bæredygtig overfladetransport', hvortil der afsættes 610 mio. EURO. Under dette tema er bl.a. indført aktiviteter, der sigter mod udvikling af miljøvenlige transportsystemer og transportmidler og samtidig bedring af bl.a. skibes sikkerhed, komfort, kvalitet, omkostnings- og energieffektivitet. Forskningsprogrammet skal nu tillige fokusere på udvikling af højeffektive fremdriftssystemer og komponenter hertil.

Der henvises nu direkte til muligheden for projekter, der omfatter avanceret konstruktions- og produktionsteknik, herunder forskning, der fokuserer på: "transportspecifik" avanceret konstruktions- og produktionsteknik, især til anlæg til produktion af enkeltksemplarer med sigte på øget kvalitet, sikkerhed, genanvendelse, komfort og omkostningseffektivitet for miljøvenlige køretøjer (biler og tog) og skibe.

Alle disse elementer er nye, og der er efter foreningens skøn stor sandsynlighed for, at de bevares i den endelige udformning af det 6. rammeprogram for forskning og udvikling.

Programmet ventes endeligt vedtaget i år 2002, formentlig til efteråret, selvom der gøres forsøg på at nå en vedtagelse i juli 2002.

Under det eksisterende femte rammeprogram for forskning har foreningen i konkrete sager bistået med kontaktfrembringelse eller problemløsning.

EUs stålpolitik

Stålpolitikken i EU er siden 1950'erne benyttet til at gennemføre en detaljeret produktionskontrol og en langvarig, kontrolleret omstrukturering af den europæiske stålindustri. Det Europæiske Kul- og Stålfællesskabs rådgivende udvalg har udgjort et forum, hvor erhvervet og Kommissionen kunne udveksle oplysninger og drøfte en fælles politik, til effektivt at sikre prisstabilitet og markedsandele for de europæiske producenter. Et privat samarbejde af tilsvarende art i andre sektorer ville utvivlsomt blive anset for en uønsket karteldannelse.

Produktionskontrollen ophørte med udgangen af 1990'erne. Statsstøttere reglerne for stålsektoren er i dag strengere end for andre erhvervsområder, idet stort set kun forsknings- og udviklingsstøtte og støtte til miljøinvesteringer er tilladt.

Statsstøttepolitikken er blevet støttet af en handelspolitik, der hidtil har betydet, at kontrolleret import gradvist er erstattet af et åbent marked med lave toldsats. Skibsproduktion har ikke hidtil været ramt af begrænsninger som følge af handelspolitikken på området, og i dag er der alene mængdekvoter på import af stål fra Rusland, Ukraine og Kasakhstan. Den eskalerende konflikt med USA på stålområdet kan imidlertid vise sig at være en forløber for nye kvoter.

Danmark bør efter foreningens opfattelse undgå såvel amerikanske som europæiske ensidige handelsbegrænsende tiltag. Foreningen finder det uacceptabelt, hvis EUs handelspolitik på stålområdet alene varetager interesser for de stålproducerende lande i EU. Hvis bestræbelserne for at undgå kvoter ikke lykkes vil det være afgørende, at skibsbygningsindustrien holdes fri af eventuelle begrænsninger, da produktion af skibe på grund af markedets globale natur er afhængig af adgang til leverancer af stål til verdensmarkedspriser.

EU's stålpolitik har begrænset markedets funktion

Konflikten med USA på stålområdet kan føre til nye kvoter.

Selv midlertidige foranstaltninger vil indebære usikkerhed i markedet og kan medføre prisproblemer for stålforarbejdende virksomheder, herunder værfter. Skibsværftsforeningen arbejder derfor aktivt for et åbent marked på stålområdet.

Association of European Shipbuilders and Shiprepairers, AWES

I AWES samarbejdet udveksler europæiske værfter information

Samarbejdet inden for Association of European Shipbuilders and Shiprepairers, AWES, har i det forløbne år som de nærmest foregående år i det væsentligste omfattet udveksling af informationer om forholdene i de enkelte medlemslande og om forholdene i tredielande. Endvidere er der bl.a. behandlet emner med relation til OECD, sydkoreansk skibsbygning og udviklingen på det internationale skibsbygningsmarked. AWES har koncentreret sine bestræbelser udadtil på at gøre opmærksom på den eksisterende overkapacitet på skibsbygningsmarkedet. AWES samarbejdet omfatter de europæiske værftsforeninger i Danmark, England, Finland, Frankrig, Grækenland, Holland, Italien, Norge, Polen, Portugal, Spanien og Tyskland.

Niels Ørskov Christensen var formand for AWES i 2001/2002, og efterfulgtes af Patrick Boissier, Frankrig

Formandskabet for AWES overgik i juni 2001 fra den polske værftsforening til den danske værftsforening ved direktør Niels Ørskov Christensen, Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S og direktør Patrick Boissier, Chantiers d'Atlantique blev valgt til næstformand. Direktør Patrick Boissier overtog i henhold til sædvanlig praksis hvervet som formand for AWES ved AWES's årsmøde i maj 2002.

I AWES er der etableret en række arbejdsgrupper bl.a. med speciale inden for forskellige markedsrelaterede områder inden for skibsbygning.

AWES Working Group on Market and Forecast

Denne gruppe udarbejder markedsanalyser og prognoser for udviklingen på skibsbygningsmarkedet. Arbejdsgruppen udgiver med jævne mellemrum nye prognoser vedrørende forventningerne til udviklingen i behovet for nye skibe og udbuddet af skibsbygningskapacitet. Skibsværftsforeningen har formandskab og sekretariat for arbejdsgruppen. Gruppen samarbejder med den japanske og den koreanske værftsforening bl.a. med den hensigt at forbedre kvaliteten af de fremlagte prognoser og for gennem dialog at skabe bedre gensidig forståelse for markedets funktion og sandsynlige udvikling. Ligeledes arbejdes der på at harmonisere forudsætningerne i de tre organisationers prognosearbejde, for derigennem at gøre det lettere for eksterne læsere at sammenligne prognoserne.

Arbejdsgruppen om markedsforhold arbejder tæt sammen med OECD og med SAJ og KSA

Arbejdsgruppen er involveret i overvejelser om revision af OECD's system for beregning af kompenseret bruttotonnage, et statistisk mål for opgørelse af arbejdskraftbehov ved bygning af nye skibe.

Arbejdsgruppen deltager efter invitation i de fleste møder i OECD Council Working Party on Shipbuilding og i dennes undergruppe Subgroup on Supply and Demand, hvor der alene drøftes markedsrelaterede spørgsmål.

AWES Repair Group

Gruppen udgør et fælles forum for reparationsværfter i medlemslandene med mulighed for at drøfte fælles problemer på markedet og i reparationssektoren. Gruppen udarbejder endvidere statistiske analyser af skibsreparationsmarkedet og drøfter markedsudviklingen.

AWES Working group on Substandard ships

Denne gruppe arbejder med spørgsmål i relation til substandard skibe, hvilket vil sige skibe som ikke lever op til de internationale regler på markedet. Sikkerhed til søs har været et debattemne gennem flere år og er blevet yderligere intensiveret gennem det seneste år på grund af flere større uheld bl.a. med olietankskibe og den deraf afledte forurening af havmiljøet. I de fleste tilfælde skyldes uheldene, at nogle rederier ikke følger den internationale maritime organisation IMOs krav til standard på skibene. Arbejdsgruppen arbejder i samarbejde med andre maritime organisationer både på europæisk og internationalt niveau for at sikre, at alle skibe i aktiv drift lever op til disse regler, således at antallet af uheld til søs minimeres mest muligt. Derudover informerer gruppen om, at søtransport trods uheld fortsat er blandt de mest sikre, miljørigtige og økonomiske former for transport

Foreningen deltager endvidere i BIMCO's tekniske arbejdsgruppe vedrørende quality ships i kraft af sit medlemskab af AWES Working Group on Substandard Ships.

IMO

TBT-aftalen

I oktober 2001 nåede man til enighed i IMO om at forbyde TBT som bundmaling på skibe. Aftalen indeholder et forbud mod påføring af TBT-holdig bundmaling efter 1. januar 2003 og en sidste frist til at fjerne eller forsegle TBT-holdig bundmaling senest 1. januar 2008. Aftalen træder i kraft når 25 lande, der repræsenterer mindst 25% af tonnagen af verdens handelsflåder har ratificeret den.

Forbuddet mod TBT tilsigter en miljømæssig forbedring, der tillige er i den maritime industris interesse. Foreningen har aktivt deltaget i arbejdet i IMOs miljøorgan, MEPC, (Marine Environmental Protection Committee) ud fra en opfattelse af, at TBT af miljømæssige årsager bør reguleres så hurtigt det kan ske i praksis. Skibsværftsforeningen har i en årrække deltaget aktivt i disse forhandlinger såvel med støtte til den officielle danske delegation og som medlem af AWES's delegation til forhandlingerne. Det er derfor meget tilfredsstillende, at forhandlingerne førte til det ønskede resultat, som forudsat i

Arbejdsgruppen om substandard skibe søger at minimere uheld og oplyser om søtransport

Et forbud mod TBT er nu vedtaget i IMO og afventer kun en gennemførelse

den resolution IMO vedtog i november 1999 på baggrund af blandt andet danske initiativer om udfasning af den TBT, der i de sidste 25 år er blevet anvendt som biocid i bundmalinger til skibe.

Udledningen af TBT fra bundmalingerne til vandmiljøet sker når skibene sejler. Der er for længst i Danmark indført de nødvendige miljø- og arbejdsmiljøkrav til påføring og afrensning af TBT, og under fremstilling, påføring eller afrensning sker der derfor efter danske regler ingen forurening af miljøet.

Den kommende IMO aftale forbyder fra 1. januar 2003 påføring af bundmalinger, der indeholder organotinforbindelser (herunder TBT), der fungerer som biocider. Aftalen kan ikke forventes at træde i kraft før om nogle år, men allerede før ikrafttræden ønsker EU-Kommissionen, støttet af flere medlemslande, at gennemføre to regionale forbud;

- et som gælder påføring ved værfter i EU, og
- et som gælder påføring på skibe under EU flag, uanset hvor de befinder sig, og som fører kontrol med, at disse skibe ikke anløber EU-havn med TBT-holdig bundmaling.

For værfter kan der opstå konkurrenceforvridning, hvis aftalen ikke gennemføres samtidig overalt, idet skibe under 'ikke-deltagende' flag vil kunne males med TBT på værfter i 'ikke-deltagende' stater. Dette vil især have betydning ved reparationsarbejde, hvor behandling med antifoulingmaling kan udgøre en væsentlig del af en reparationskontrakt.. I Danmarks nærområde må man forvente, at alle EU-lande gennemfører forbuddet mod påføring af TBT så hurtigt som muligt, formentlig fra 1. januar 2003. De lande, der søger om optagelse i EU - dvs. Polen og de baltiske stater Estland, Letland og Litauen, må gøre det samme inden deres indtræden i EU, som er forventet i år 2004. Udenfor står herefter bl.a. Rusland.

For værfter etableret i EU vil der være en betydelig konkurrencemæssig ulempe ved at være underlagt et forbud mod påførelse af TBT-holdig maling, hvis nærtliggende værfter udenfor EU ikke samtidig underlægges samme forbud, og hvis skibe, malet udenfor EU gives mulighed for at anvende de billigere og mere kendte TBT-holdige malinger i en længere overgangsperiode. Samtidig vil et sådant forskudt system medføre en forlængelse af skaden på miljøet. Skibsværftsforeningen finder derfor, at et forbud mod TBT som biocid i skibes bundmalinger bør gennemføres samtidig overfor alle skibe.

Foreningen har arbejdet for at Kommissionens forslag om forbud mod påføring på skibe under EU flag udvides med kontrol af alle skibe, der anløber EU-havn og forbud mod, at de bærer TBT-holdig bundmaling påført efter 2003. Dette synspunkt deles ikke alene af de øvrige europæiske værftsorganisationer men tillige af mange miljøorganisationer og -administrationer, der arbejder for et forbud mod TBT.

Der er ikke noget dansk miljøproblem med påføring af TBT

Forbuddet bør gennemføres som forudset fra år 2003 overfor alle skibe

MARPOL, begrænsning af NOx og SOx

Anneks VI til MARPOL, fra 1997, indeholder et krav om begrænsning af udslip af NOx og SOx. Endvidere indeholder aftalen krav om maksimalt svovlindhold i bunkersolie og forbud mod bevidst udledning af ozon-nedbrydende stoffer. Aftalen omfatter tillige regler om særlige beskyttelsesværdige områder. Aftalen er endnu ikke trådt i kraft. Den træder i kraft når eller hvis 15 lande, der repræsenterer mindst 50% af verdenstonnagen, har ratificeret den. Indtil videre har kun 3 lande ratificeret.

Aftalen er tilbagevirkende i den forstand, at når eller hvis bestemmelserne i Anneks VI træder i kraft, skal motorer installeret efter den 1. januar 2000 opfylde normerne, men der er i konventionen intet krav om at disse motorer skal opfylde normerne, før bestemmelserne i Anneks VI måtte træde i kraft. Aftalen indebærer, at alle motorer, der installeres i dag, er forberedt til at opfylde aftalen, selvom de fleste motorer utvivlsvist drives sådan, at driftsøkonomien optimeres. Dette indebærer meromkostninger uden sikkerhed for en tilsvarende miljømæssig forbedring.

Danmarks ratifikation er forsinket af ”tekniske” problemer. Det blev oprindeligt anset for muligt at gennemføre aftalen administrativt, og Søfartsstyrelsens gennemførelsesforanstaltninger er så vidt det er oplyst bragt i stand, men miljøministeriet har den 24. januar 2002 (gen)fremsat et lovforslag, der skal give mulighed for at fastsætte regler om kvaliteten af brændstof til skibe samt regler om modtagefaciliteter for ozonlagnedbrydende stoffer fra skibe. Der kan ikke forventes en dansk ratifikation før alle danske gennemførelsesforanstaltninger ligger klar.

Andre landes ratifikation er tilsyneladende forsinket af andre grunde. Samtidig med aftalen blev det vedtaget, at IMO's miljøkomite (MEPC) skulle drøfte eventuelle hindringer for gennemførelsen, hvis den ikke var trådt i kraft i år 2002. De således forudsatte problemer ser nu ud til at have vist sig, og det forekommer sandsynligt at aftalen først vil kunne træde i kraft, hvis der gøres en indsats fra de lande, der ønsker aftalen. Indtil da må erhvervene fortsat bære omkostninger uden den tilsvarende miljøforbedring.

Enkeltkrogede tankskibe

I april 2001 blev en aftale om fremskyndet udfasning af enkeltkrogede tankskibe færdigforhandlet i IMO's miljøkomite MEPC. Baggrunden var Erika's forlis den 12. december 1999 ud for Bretagne med ca. 30.000 tons tung olie. Vedtagelsen var således et eksempel på, at IMO kunne reagere hurtigt, når tilstrækkeligt mange stater ønsker det. Foreningen deltog i forhandlingerne via AWES delegationen i MEPC.

Den aftalte udfasning betyder at tankskibe, der ifølge MARPOL aftalen skulle udfases i de kommende år, udfases hurtigere end ellers forudset. Udfasningen sker i overvejende grad i perioderne 2005-2007 og 2010-2015 på basis af skibenes alder. Der er aftalt et særligt yderligere eftersyn, 'CAS', Condition As-

Danmark har ikke godkendt IMO aftalen om luftforurening

Der er gennemført nationale regler, men de giver ingen miljøforbedring

Der må gøres en dansk indsats for at sætte aftalen i kraft.

En hurtig reaktion i IMO fører til hurtigere udskiftning af ældre tankskibe

essment Scheme, som skal tillade visse af de ældre skibe at sejle videre også efter de forudsete datoer. Disse ældre skibe får dog ikke adgang til EU farvande, og to betydelige flagstater med tilknytning til EU (Cypern og Malta) har tilkendegivet samme politik.

Udfasningen sker således, at større tankskibe, bygget før 1983 udfases mellem 2003 og 2007. Branchen har over for MEPC skønnet denne udfasning til at omfatter ca. 800 skibe på i alt ca. 90 mio. dwt. Større tankskibe, som er bygget i perioden 1982-1995, udfases mellem 2003 og 2015. Denne gruppe omfatter ca. 820 skibe på i alt ca. 100 mio. dwt. Den sidste gruppe omfatter tankskibe over 5000 dwt, men mindre end de to andre kategorier. Disse mindre skibe udfases mellem 2003 og 2015. Her drejer det sig om ca. 1.500 skibe på i alt ca. 25 mio. dwt. Den samlede udfasning omfatter dermed 3.120 skibe på ca. 215 mio. dwt. Der er taget hensyn til denne udfasning i de prognoser over markedsudviklingen, der er udarbejdet af AWES og omtalt her i beretningen.

4. *Konkurrenceforhold for maritim industri og subsidier til skibsbygning*

Generelle konkurrencevilkår

Foreningen har gennem årene brugt mange ressourcer på at bekæmpe statsstøtte inden for skibsbygning. Et af Foreningens væsentlige mål er at arbejde for et maritimt marked med lige konkurrencevilkår uden konkurrenceforvridning i form af statsstøtte eller anden form for statslig intervention. Desværre er et fair maritimt marked ikke nemt gennemførligt, da markedet er globalt, aktørerne mange og interesserne væsentligt forskellige.

I Europa har man gennem årene måtte erkende, at det ikke har været muligt at skabe lige vilkår for alle maritime aktører. I konkurrence med skibsbygningsnationer som Sydkorea og Kina er det væsentligt for danske virksomheder med deres højere omkostninger at finde styrker på andre områder såsom human ressourcer, marketing, planlægning og teknologi. De danske værfter og udstyrsproducenter har hidtil formået at være blandt de bedste i verden.

Dansk maritim industri er blandt verdens førende. Dette har hidtil til dels opvejet ulige konkurrencevilkår

Internationalt

Den overordnede skibsbygningspolitik koordineres i dag i OECD regi. Der har siden 1989 været bestræbelser på at afvikle støtte til skibsbygning både nationalt og internationalt, men hidtil uden held. De danske skibsværfter arbejdede i begyndelsen af 1990-erne intensivt på en global aftale om lige konkurrencevilkår. I 1994 nåede de store skibsbygningslande EU, Norge, Japan, Sydkorea og USA til enighed om en omfattende aftale, som skulle medvirke til at normalisere skibsbygningsmarkedet. Det eneste som manglede, for at aftalen skulle træde i kraft, var en national godkendelse af aftalen. Alle aftaleparterne fik aftalen godkendt i deres nationale parlamenter på nær USA, som oprindeligt havde været initiativtager til aftalen. Gennem en 2-årig periode blev aftalen drøftet i den amerikanske Kongres uden resultat. Ikrafttrædelsen af aftalen var betinget af, at alle aftaleparterne godkendte og implementerede den, aftalen blev derfor aldrig realiseret.

Et tidligere forsøg på at nå til en global aftale om skibsbygning førte ikke til noget

I mellemtiden har skibsbygningsmarkedet ændret sig radikalt. Det skiftede fra et marked med en vis balance mellem udbud og efterspørgsel til et marked præget af en voldsom ubalance på grund af kapacitetsudvidelser. Disse kapacitetsudvidelse fandt især sted i Sydkorea.

Den oprindelige OECD aftale fra 1994 vil derfor ikke i dag være tilstrækkelig til at normalisere markedet, især da stærke industrielle og nationale politiske kræfter ønsker det anderledes. Sidste halvdel af halvfemserne har været præget af en international ekspansiv støttepolitik, hvor placeringen af nye ordrer i stor udstrækning har fundet sted på basis af nationale støtteordninger frem for på markedsvilkår.

Nu forsøger CESA at bruge WTO systemet

I efteråret 2000 indgav den europæiske skibsbygningsorganisation CESA derfor en anmodning til EU Kommissionen om at åbne en WTO procedure mod Sydkorea. Den koreanske regering har ønsket, at værftsindustrien sammen med seks andre eksportindustrier som industrilokomotiver skal medvirke til at øge velfærden i Korea. Støtten til de kriseramte værfter i Korea er gået langt ud over det, som er acceptabelt i følge WTO-aftalen. Processen i EU har været langvarig, men WTO sagen har efterhånden længe ligget klar og blot afventet at EU Kommissionen beslutter at åbne sagen i WTO regi.

EU har forsøgt at skifte politik

I EU har der ligeledes fundet kapacitetsudvidelser sted i midten af halvfemserne, og man har bevaret ikke-konkurrencedygtige værfter af sociale hensyn i visse regioner. En række lande i EU har dog indset, at den hidtidige støttepolitik ikke er løsningen på værftsindustriens problemer og har derfor ændret skibsbygningspolitik. Der har dog vist sig fortsat at være udbredte ønsker om en fortsættelse af støttepolitikken.

OECD's skibsbygningspolitik

I forbindelse med de oprindelige forhandlinger i OECD i perioden frem til 1994, hvor man forhandlede en aftale om afvikling af de fleste former for statsstøtte til skibsbygning, opdaterede man også den eksisterende eksportkreditaftale for skibsbygning fra 1981. Den reviderede eksportkreditaftale, var en integreret del af OECD aftalen om en normalisering af skibsbygningsmarkedet. Da OECD aftalen ikke trådte i kraft, blev eksportkreditaftalen heller ikke vedtaget.

En del af den forliste OECD aftale forsøges genoplivet

Gennem de seneste 2 år har man i OECD drøftet muligheden for at implementere eksportkreditaftalen fra 1994 som en selvstændig aftale. Den eksisterende eksportkreditaftale er fra 1981, og OECD parterne finder den ikke tidssvarende. Netop dette forhold har imidlertid tvunget skibsbygningsindustrien og dens kunder til at finansiere skibe på markedsvilkår, da de vilkår som aftalen tilbyder er ringere end dem, som de fleste rederier kan opnå i markedet.

Foreningen og de danske myndigheder har forsøgt at få aftalen gjort mere effektiv

Skibsværftsforeningen har i hele forløbet været kraftige modstander af den nye eksportkreditordning, da den lovliggør finansieringsvilkår som ikke er markedskonforme og dermed udgør støtte til skibsbygning. Det har desværre ikke været muligt for Danmark at hindre aftalen som blev endeligt vedtaget den 28. marts 2002 i OECD. Foreningen har arbejdet intensivt mod sådan en beslutning og dele af aftalen vil bl.a. af den årsag skulle genforhandles senere i forløbet. Indholdet af aftalen er ligeledes forbedret under forløbet, således at der synes lagt et loft over det mulige støtteindhold i eksportkreditordningerne.

Der hvor aftalen implementeres i national lovgivning, kan den give skibsbygningsindustrien mulighed for at finansiere skibe på følgende vilkår:

Kredit på op til 80% af kontraktværdien med en løbetid på 12 år fra leveringstidspunktet. Renten fastsættes som en CIRRSats, Commercial Interest Refer-

ence Rate, i den valuta som kreditten ydes i. Efter EU's regelsæt vil vilkår svarende til de i OECD accepterede eksportvilkår også kunne ydes til levering til EU's hjemmemarked uden at det regnes som statsstøtte.

Med beslutningen om at etablere en "kunstig" finansieringsordning i stedet for at lade industrien finansiere sig i markedet, kan værfter i konkurrerende lande opnå en yderligere kilde til kredit på vilkår, der i nogle tilfælde er i strid med intentionerne i den oprindelige OECD aftale og i strid med Kommissionens ønske om en global ligestilling af den europæiske industri.

Foreningen forventer lige vilkår i Danmark

Foreningen har opfordret regeringen til at sikre, at danske værfter ligestilles med vore konkurrenter i de øvrige OECD lande, da danske værfters konkurrenceposition ellers vil blive forringet til skade for danske værfter og maritime leverandører. Desværre har de danske myndigheder hidtil være noget tøvende overfor at vurdere, hvorledes man eventuelt vil kunne løse de involverede problemer.

EUs skibsbygningspolitik

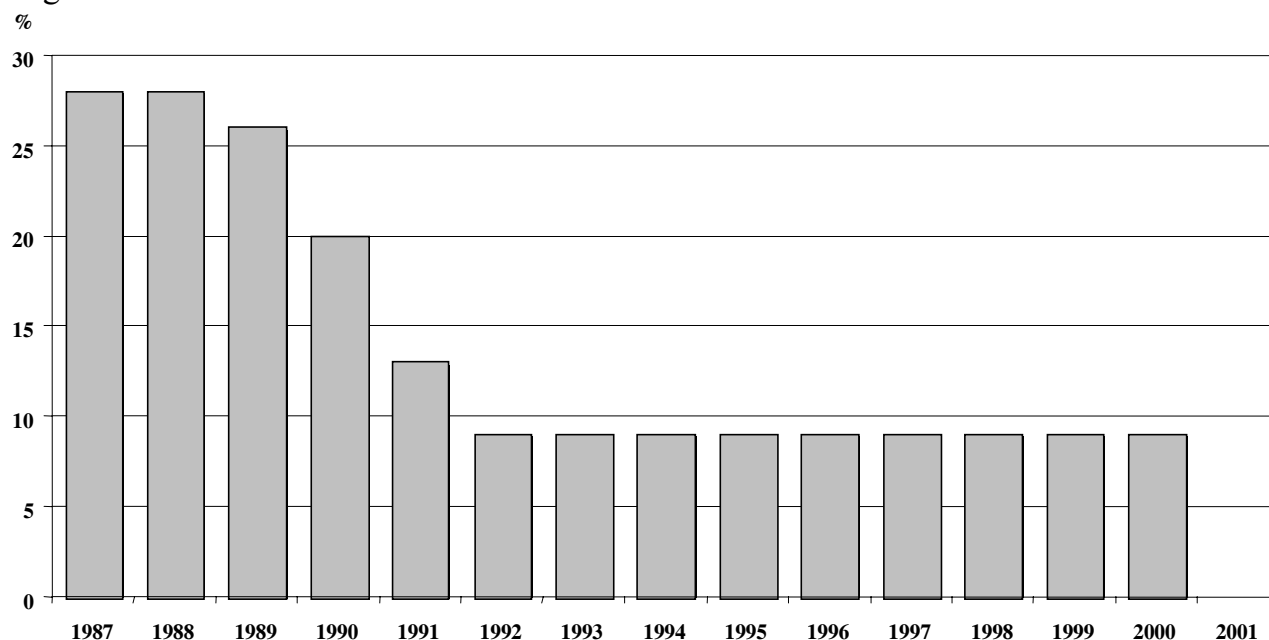
Den danske regering har i en årrække, ligesom foreningen, arbejdet for at afskaffe statsstøtte til skibsbygningsindustrien i Europa. Desværre er de danske synspunkter ikke altid slået tilstrækkeligt igennem, men man er dog nået til det punkt, at EU Kommissionen er principielt enig med Danmark om at driftsstøtte bør undgås. Desværre lades det ofte ude af betragtning, at værftsindustrien arbejder i et globalt marked, og at det derfor er af større betydning at sikre industrien tilsvarende rammebetingelser til de almindeligt gældende, end at indføre harmoniserede reguleringer indenfor EU.

Foreningens kontor i Bruxelles giver god kontakt til EU systemet

Foreningens kontor i Bruxelles er et vigtigt element i foreningens løbende indsats for at følge udviklingen i andre maritime lande især i Europa. Kontoret er med til at sikre, at foreningens interesser er synlige i Bruxelles på områder som statsstøtte, miljø, markedsforhold og F&U. Derudover er foreningens kontor med til at sikre en hurtig og effektiv videreformidling af foreningens synspunkter og af fakta til relevante instanser i EU-Kommissionen og Parlamentet. Den lokale tilstedeværelse er af stor betydning for, i hvilken grad foreningen bliver taget med på råd i skibsbygningssspørgsmål og andre maritimt relaterede spørgsmål.

Europæiske værfter har siden 1987 været underlagt et fælles årligt fastsat støtteloft, inden for hvilket det har været tilladt de nationale myndighederne at yde driftsstøtte. Støtteloftet blev oprindeligt fastlagt på grundlag af forskellen mellem kostpriser hos de mest konkurrencedygtige europæiske værfter og markedspriserne hos de vigtigste konkurrenter. Da støtteloftet blev introduceret, var det muligt at yde støtte på op til 28% af kontraktværdien for skibe kontraheret i 1987 og 1988. I 1989 blev loftet reduceret til 26% af kon-

Figur 4.1. EU's støtteloft



traktværdien, hvorefter det blev reduceret til 20% i 1990 og 13% i 1991. Fra 1992 til 2000 har støtteloftet uændret været 9% af kontraktværdien.

I overensstemmelse med Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 artikel 3 ophørte muligheden for at yde kontraktbetinget driftsstøtte til skibsbygning pr. 31. december 2000. Dog kan tidligere givne tilsagn om støtte udbetales til ordrer, der færdigøres indtil udgangen af 2003.

I forbindelse med sin drøftelse af driftsstøtten på rådsmødet i december 2000 opfordrede industriministrene EU Kommissionen til at søge den koreanske unfair konkurrence standset. Dersom Korea ikke ændrede markedsadfærd, fik Kommissionen i opdrag at finde en forsvarsmekanisme og at bringe sagen for WTO. Rådet tog ikke stilling til hvilken art mekanisme, der kunne bringes i anvendelse.

Kommissionens langsigtede mål har været at afskaffe den statsstøtte, de enkelte medlemsstater havde på en række områder, da den oprindelige i EF traktat blev indgået. Værftsstøtten var et af disse områder, og det var således et af EU's langsigtede mål, der blev opnået med beslutningen i 1998 om, at driftsstøtte til bygning af skibe skulle ophøre for nye ordrer placeret fra og med den 1. januar 2001. Ikke desto mindre fremlagde Europa Kommissionen i maj 2001 en 'strategi', der foreslog en genindførelse af kontraktbetinget driftsstøtte med variable satser på mellem 6% og 14% for udvalgte skibstyper. Kommissionen betegnede denne driftsstøtte som en 'midlertidig, defensiv' ordning, der var rettet imod den koreanske konkurrenceforvridning. Kommissionen knyttede således forslaget om genindførelse af støtten sammen med muligheden for at indbringe den koreanske støtte for WTO. Kommissionens begrundelse for denne sammenkædning var, at støtten ville styrke WTO-sagen, og at det var nødvendigt, at støtte europæiske værfter for at sikre deres overlevelse indtil

Driftsstøtten udløb, men Rådet bad Kommissionen finde et forsvar overfor Sydkorea

Kommissionen foreslog at driftsstøtten skulle genindføres som betingelse for at indklage Sydkorea for WTO

WTO sagen var afsluttet. Foreningen kan ikke acceptere dette synspunkt. Europæiske værfter har bedre udsigt til en mere lige konkurrence, hvis en variabel europæisk støtte undgås, idet denne kan medføre forvridning af konkurrencen mellem EU værfterne.

Støtten er imidlertid endnu ikke godkendt af rådet, og Kommissionen har derfor indtil videre undladt at indklage Sydkorea for WTO. Kommissionens forslag er dog fortsat aktuelt, og Ministerrådet vil senere kunne tage fornyet stilling.

En række europæiske lande har på trods af det af EU fastlagte støtteloft valgt ikke at følge de fastlagte retningslinier. Foreningen har i samarbejde med danske myndigheder arbejdet for at sikre respekt af EU's støtteregler og har medvirket til at dæmme op for omgælselserne, men visse lande fortsætter ufortrødent. Et af de mere grelle eksempler er Spanien.

Konkrete statsstøttesager

Foreningen følger løbende udviklingen i de øvrige maritime lande herunder ikke mindst de nationer, som bygger skibe i Europa og i Asien. Dette sker som led i foreningens indsats for at sikre, at gældende EU og OECD regler for statsstøtte til industrien overholdes. Foreningen har i en række sager anmodet Erhvervsministeriet og EU-Kommissionen om at undersøge konkrete sager eller bidraget med information for at sikre, at de gældende regler bliver overholdt

Nedenfor er nævnte nogle konkrete støttesager. Foreningen har kendskab til flere andre, som ikke vil blive omtalt i nærværende beretning.

Spanien

Historie

Hovedparten af Spaniens civile værfter er statsejede. Siden Spaniens medlemskab i EU i 1986, har der været adskillige omstruktureringsforsøg af de stats-ejede spanske skibsværfter. I august 1997 besluttede EU's ministerråd at tillade en sidste ekstraordinær støttepakke til den spanske værftsgruppe AESA mod at værfterne reducerede deres produktion. Det blev understreget, at støtten var "sidste gang", og at den spanske værftsindustri skulle være finansielt levedygtig efter udgangen af 1998. Kommissionen godkendte 21. november 1997 statsstøtte på i alt 229,008 mia. ESP til omstrukturering af de statsejede værfter i AESA gruppen. Støtten omfattede:

- betaling af renter på op til 62,028 mia. ESP i 1988 til 1994 på lån, der var indgået for at dække forsinket udbetaling af tidligere godkendt støtte.
- social støtte på op til 80 mia. ESP (plus yderligere 3,98 mia. ESP, der var udbetalt i 1991 og 1993 til dækning af omkostninger i forbindelse med tidligere omstrukturering)

Spaniens offentligt ejede værfter har haft underskud i hvert fald siden Spanien blev medlem af EU

- investeringsstøtte på højst 10 mia. ESP
- skattelettelser i 1995-1999 på højst 58 mia. ESP
- en kapitalindsprøjtning på højst 15 mia. ESP.

En af betingelserne for denne sidste ekstraordinære støtte var, at der ikke ville blive ydet anden omstrukturingsstøtte til de skibsværfter, der er omfattet af forordningen fra 1997, og at de pågældende værfter frem til 10 år efter rådskonklusionen ville være underlagt en kapacitetsbegrænsning og dermed Kommissionens opsyn. Derudover stillede Kommissionen krav om at de spanske værfter skulle være finansielt levedygtige inden udgangen af 1998.

I sommeren 1998 indledte det ligeledes offentligt ejede militære værft Bazan en omstrukturering. Der blev tilført værftet 15 mia. ESP, eller 673 mill. DK, i omstrukturings støtte samt 52 mia. ESP, eller 2,3 mia. DKK, til at finansiere en førtidspensioneringsplan, under forudsætning af at værftet ophørte med kommerciel skibsbygning.

Dette var udgangspunktet for det videre forløb.

Det spanske Bazan værft blev i sommeren 2000 fusioneret med dele af den underskudsgivende statsejede skibsbygningsgruppe AESA. Fusionen forventes at medføre, at Kommissionens kontrol med cash flow mellem det militære skibsværft Bazan og de kommercielle værfter i AESA gruppen bliver besværliggjort hvis ikke umulig. Fusionen kan næppe være foretaget af kommercielle grunde, da AESA værfterne er så stærkt forgældet, at ingen kommerciel virksomhed ville overtage gruppen uden en overførelse af statsmidler.

Det spanske statsejede holding selskab SEPI, som er moderselskab for den spanske skibsbygningsgruppe AESA, har købt værfterne Juliana og Cadiz og motorproducenten Manises af AESA for 60 mill. EURO. Kommissionen besluttede i august 2000 at åbne en procedure mod Spanien for at undersøge, hvorvidt salget af de to værfter indirekte er en metode til at overføre statslig kapital til værftsgruppen. I anden omgang har det ligeledes statsejede Bazan købt de resterende statsejede værfter til en symbolsk pris fra det statsejede holding selskab SEPI's andet datterselskab AESA. Kommissionen har i januar 2002 udvidet proceduren overfor Spanien til også at omfatte denne del af fusionen.

Kommissionen besluttede allerede den 20. januar 1999 at åbne procedure over for den spanske regering på grund af en speciel skatteordning, som de spanske værfter har benyttet sig af. Ordningen har givet de spanske værfter en skattekompensation på 18,5 mia. ESP. Skatteordningen udbetales til underskudsgivende statsejede virksomheder i Spanien. De 18,5 mia. ESP er blevet udbetalt i tillæg til en generel skattekompensationsordning, som eksisterer i Spanien. Med den dobbelte kompensation, formoder Kommissionen, at de spanske værfter har modtaget mere støtte, end de er berettiget til. Kommissionen erklærede skattekompensationen for ulovlig og kræver, at den skal tilbagebetales.

Efter udløbet af særordningerne fortsætter støtten ved hjælp af finansielle kunstgreb

Kommissionen har måttet indbringe Spanien for EU domstolen, da tilbagebetalingen endnu har fundet sted.

I foråret 1999 godkendte EU-Kommissionen, at Spanien kan bruge 28,4 mia. ESP, svarende til EURO 171 mill. årligt i perioden 1999 til 2003, til at hjælpe dets skibsbygningsindustri med at overleve over for den stigende internationale konkurrence. Støtten omfatter 9% driftsstøtte samt anden støtte, der skal være med til at tiltrække nye kontrakter til bygning eller ombygning af skibe, hjælpe til at afbøde fyringer efter lukning af værfter og fremme nye investeringer og forskningsprogrammer. Denne godkendte støtte er uafhængig af undersøgelsen, om Spanien brugte mere støtte end tilladt under en EU beslutning i 1997 til omstrukturering af de statsejede spanske værfter.

Spanien har en skatteleasing ordning. Den er på papiret åben overfor spanske rederiers beordringer uanset byggeland, men ordningen bliver i praksis administreret således, at leverancer fra udenlandske værfter ikke kvalificerer til skatteordningen. Den hollandske værftsforening har anmodet Kommissionen om at åbne procedure i ovennævnte sag. Kommission har sagen til overvejelse men råder desværre ikke over den nødvendige ekspertise til at gennemskue de spanske skatteregler. Ordningen kan i visse situationer sammen med anden støtte medføre støtte på op til 35%.

De spanske værfter tilbyder en hjemmemarkedsfinansiering på følgende vilkår; 12-årig (i visse tilfælde 14 år) finansiering med op til 80% i kredit til CIRR rente. Ifølge foreningens oplysninger, stilles der ikke altid krav om en egenkapital på mere end 6-7%, resten finansieres af 12-årige lån.

Derudover har man en statsgarantiordning for nationale rederier. Der kan ydes garantier på op til 27% af skibets kontraktværdi. De årlige præmier er fastsat til mellem 0,66% og 1,5% af værdien af risikoen. Præmien for garantier med sikkerhed i skibet er på ca. 1%, og for garantier uden sådan en pantesikkerhed er den på ca. 1,4%. Der hersker dog tvivl om hvorvidt ordningen fortsat er gældende.

Den spanske regering har derudover anmeldt samtlige ordninger under skibsbygningsforordningen, som fortsat er tilladelige. Herunder regional udviklingsstøtte, innovationsstøtte, støtte til forskning og udvikling og miljøstøtte.

Frankrig

Den franske regering har handlet i strid med EUs regler omkring støtte til værftsindustrien både hvad angår finansieringen af skibe og hvad angår garantistillelsen.

I september 2001, fremgik det af pressen, at det franske rederi Renaissance ved kontraheringer ikke behøvede at fremskaffe egenkapital. Skibene blev finansieret ved hjælp af lån ydet af en gruppe banker ledet af Crédit Agricole

Også andre klager over den spanske støtte der strider imod EU's regelsæt

Favorable kreditter med statsgaranti

Indosuez. Vilklårene for lånet var oprindeligt en 12-årig kredit på 80% af kontraktværdien; lånene blev efterfølgende genforhandlet, og kredittiden blev forlænget til 15 år. Lånet er garanteret af den franske stat. Disse vilkår er langt lempeligere end tilladt for finansiering med statslig deltagelse.

Tyskland

Investeringsstøtte til Flender Werft

Tyskland anmeldte i 2001 en statsstøtte på 1,7 mio. DM til en udvidelse af Flender Werft med en nybygget flydedok til brug for skibsreparation. Den planlagte støtte blev angivet at være på 12%. Flender Werft havde allerede bygget den nye dok, før støtten skulle godkendes. Kommissionen har foreløbig sat sig imod ønsket om tilladelse til støtte.

Støtte til bygning af en dok i et marked med overskydende udbud

Foreningen har overfor Kommissionen påpeget, at markedet for skibsreparationer i Østersøområdet er præget af meget hård priskonkurrence, idet den tilstedeværende kapacitet overstiger det, der i længden kan forventes at være markedsmæssigt behov for. Det må derfor forventes at kun værfter, hvis indtjening tillader en fortsat investering af egne midler kan overleve. Der bør derfor ikke tillades støtte til denne type investeringer.

Kvärner Warnow vinder sag mod EU-Kommissionen vedrørende kapacitetsbegrænsning

EU-domstolen har den 28. februar 2002 afsagt dom i to sager rejst af Kvärner Warnow Werft GmbH mod EU-Kommissionen.

Kapacitetsgrænserne blev ikke anerkendt af EF-domstolen

Sagerne vedrører de kapacitetsbegrænsninger, som blev pålagt værftet i forbindelse med værftets restrukturering med meget store statslige tilskud. I denne forbindelse blev det fastlagt, at værftet højst måtte have en årlig produktionskapacitet på 85.000 kbt. Kommissionen konstaterede, at værftets faktiske produktion var større i 1997 (93.862 kbt.) og 1998 (122.414 kbt.) hvorfor den stillede krav om en delvis tilbagebetaling af statsstøtte: EUR 6,3 mill. vedr. overskridelsen i 1997 og EUR 41,5 mill. vedr. overskridelsen i 1998.

Foreningen anser dommens afgørelse for at være forkert i betragtning af, at den 10-årige kapacitetsbegrænsning var en forudsætning for den massive støtte, som de tidligere østtyske skibsværfter modtog. Foreningen forstår, at Kommissionen overvejer at appellere dommen og har opfordret den danske regering til at støtte Kommissionen heri, således, at EF-retten ikke ud fra egne betragtninger kan omgøre rådets beslutning om, at de østtyske værfter skulle underlægges en kapacitetsbegrænsning.

Italien

*Uanmeldt støtte
anerkendt af
EF- domstolen*

Den italienske regering har vundet en sag, hvor EU-Kommissionen havde krævet tilbagebetaling af investerings- og redningsstøtte givet til et mindre italiensk værft, INMA. Italien havde ikke anmeldt støtten til Kommissionen, de dog selv havde konstateret, at der var tilført værftet offentlige midler via det offentlige holding selskab Itainvest, der ejede værftet. Kapitaltilførslerne oversteg langt den maksimale lovlige driftsstøtte, og Kommissionen fandt ikke kapitaltilførslerne begrundet i nogen godkendt rekonstruktions plan.

Italien havde ganske vist en tilladelse til at yde støtte til en række navngivne værfter, men INMA var ikke et af værfterne på denne liste.

Ud over underskudsdekningen havde Itainvest udstedt garantier for en række ordrer på et tidspunkt hvor Kommissionen ikke anså det for kommercielt begrundet. EU-domstolen fandt imidlertid, at Kommissionen begrundelse var så uklar, at beslutningen om at erklære støtten for ulovlig måtte annulleres, og at støtten derfor ikke skulle tilbagebetales.

Sydkorea

I længere tid har såvel det europæiske skibsbygningserhverv, som EU's medlemsstater krævet, at Kommissionen bringer Koreas konkurrenceforvridende støtte til skibsbygningsindustrien til ophør.

I efteråret 2000 indleverede CESA en formel handelsbarriereklage til Kommissionen over koreansk konkurrenceforvridning.

Kommissionen har i to rapporter - fra maj og juli 2001 - konkluderet, at den koreanske støtte kan anfægtes under WTO-aftalen og har i den forbindelse udtalt, at hvis det ikke lykkedes at opnå en mindelig løsning med Korea inden for 'de næste uger', kunne det blive nødvendigt at føre en officiel tvistløsnings-procedure mod Korea i WTO.

Rapporterne har være forelagt EUs medlemsstater, der er enige i konklusionerne.

I oktober 2001 rettede CO-Industri og Skibsværftsforeningen en fælles henvendelse til danske medlemmer af Europa-Parlamentet med en opfordring til at arbejde for en hurtig iværksættelse af WTO-sagen mod Korea. Foreningen har sammen med andre europæiske værftsorganisationer bidraget til forhandlingerne mellem EU Kommissionen og Syd Korea, samt støttet Kommissionen i dens undersøgelser af markedet og virkningen af den koreanske støtte

Kommissionen har i sit forslag til en "midlertidig defensiv ordning" for skibsbygningsindustrien udtalt, at da det ikke har været muligt at forhandle en løsning på plads med Korea, finder Kommissionen nu, at den bør indbringe sagen for WTO. Dette er imidlertid ikke sket, idet Kommissionen tilsyneladende forventer, at Rådet skal vedtage forslaget til den midlertidige defensive ordning.

*Sydkoreas støtte
bryder med WTO's
principper og
ødelægger
markedet.*

Efter CESA's anmodning indledte Kommissionen i slutningen af 2001 en opdatering af grundlaget for den bebudede WTO-sag. Der blev udsendt spørgeskemaer til de værfter, der deltog i den første runde, og samtlige har svaret. Også Korea har afgivet et nyt indlæg i undersøgelsen. Koreas præsentation er ikke blot afgivet til Kommissionen, men fordelt i Bruxelles til EUs medlemsstater og til pressen. Den indeholder især ikke-juridiske argumenter, som formentlig kun er fremsat af politiske grunde.

Koreas handlemåde er til fulde belyst, og der er ingen tegn på, at man fra Koreansk side ønsker at ingå en aftale om en fælles løsning. Det kan ikke forsvares længere at udskyde en beslutning om at indbringe sagen for WTO.

Kommissionen har gentagne gange advaret Korea om, at sagen ville blive indbragt for WTO, hvis der ikke forelå en tilfredsstillende løsning inden udgangen af juli måned 2001. Da denne tidsfrist nu for længst er overskredet, kan Kommissionens fortsatte tøven meget vel af Korea opfattes som en manglende tiltro til sagen eller en manglende vilje til at anvende de instrumenter, som WTO indeholder.

Dermed svækkes mulighederne for at bringe den illoyale koreanske konkurrence til ophør.

Skibsværftsforeningen finder, at den bedste måde at komme videre på, vil være at anlægge WTO-sagen for derigennem at opnå enten en acceptabel forhandlingsmæssig løsning eller en kendelse fra WTO

Kommissionen har påvist Koreas WTO-brud, men vil ikke tage sagen op før statsstøtten bliver genindført i EU.

5. Ordretilgang, produktion og nybygningsmarked

Efterspørgslen på det internationale nybygningsmarked for skibe nåede i år 2001 ikke op på det rekord høje niveau fra år 2000. Kontraheringen i første kvartal 2001 udgjorde dog hele 33% af samtlige kontraheringer i år 2001.

Denne meget høje aktivitet i begyndelsen af år 2001 skyldes, at flere af de nye ordrer kontraheret i sidste kvartal i år 2000 først er blevet registreret i begyndelsen af år 2001. Der blev i 2001 kontraheret 23,6 mill. kbt. mod 29,6 mill. cgt i år 2000.

De danske værfter havde i år 2001 en ordretilgang på et historisk lavt niveau, i modsætning til ordretilgangen i år 2000, som var væsentligt højere end de seneste års tilgang. Ordretilgangen i 2001 var således på det laveste niveau gennem de sidste 25 år, mens ordretilgangen i år 2000 var den største siden 1994. Den store ordretilgang i år 2000 skal ses på baggrund af en stor global ordretilgang samt en fremskyndelse af ordrer fra europæiske rederier i bevidsthed om, at muligheden for støtte til de europæiske værfter bortfaldt med udgangen af år 2000. Reduktionen i kontraheringsaktiviteten i år 2001 skyldes således dels, at flere rederier i år 2000 fremskød deres kontraheringer, således at de kunne få glæde af de lave markedspriser og statsstøtten. Priserne på nybygning var i det forløbne år under stærkt pres fra især værfter i Sydkorea.

Globalt faldt kontraheringsniveauet for skibe

Produktion og beskæftigelse ved medlemsvirksomhederne

Foreningens medlemsvirksomheder omfatter såvel værfter som andre maritime produktionsvirksomheder.

Pr 1.1.2001 var det samlede antal medarbejdere ansat ved foreningens medlemsvirksomheder 7.560 personer, jf. tabel 5.2.

Den samlede direkte omsætning i Danmark ved alle foreningens medlemsvirksomheder androg i år 2001 12,2 mia. kr. mod ca. 9,7 mia. kr. året før, medens investeringer i nye produktionsanlæg m.v. i Danmark udgjorde godt 265,5 mill. kr. mod 183 mill. kr. året før.

Omsætning og investering i hele medlemskredsen var 25% og 45% højere end året før

Tabel 5.2

Antal medarbejdere ved foreningens medlemsvirksomheder pr. 1.1.2002

	Funktionærer	Arbejdere	I alt	Pct.
Skibsbygning	550	3.130	3680	45,9
Skibsreparation	70	500	570	7,1
Anden produktion	1.760	2.010	3770	47,0
I alt 1.1.2002	2.380	5.640	8.020	100,0

Kilde: Skibsværftsforeningen

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

Maritim industri omfatter mere end værfterne, og produktion af skibe involverer andre virksomheder end værfter

udføres af leverandørfirmaer til værfterne enten i form af leverancer til værfterne eller i form af arbejde, der udføres på værfterne, uden at de involverede medarbejdere er ansat på værfterne. Der er typisk 10-20% flere beskæftiget på værftets grund ved skibsnbygning end antallet af medarbejdere, der er ansat direkte af værftet. Inden for skibsreparation og ombygning kan der ofte være tale om, at den "eksterne" arbejdskraft, der arbejder på værfterne, udgør lige så mange personer, som de, der er ansat af værfterne. Foruden egentligt specialarbejde udfører den eksternt ansatte arbejdskraft f.eks. el-installationsarbejde, malerarbejde og svejsearbejde på værfterne. Af det samlede antal ansatte på medlemsvirksomhederne var der primo år 2002 ca. 320 lærlinge eller 4,2% af det samlede antal ansatte.

Moderne skibsbygning i Danmark omfatter langt mere end de aktiviteter, der foregår på selve værfterne. Gennemsnitligt udføres op mod totredjedele af arbejdet med bygning af nye skibe ved virksomheder, der optræder som leverandører til værfterne. Den internationale konkurrence inden for skibsbygning nødvendiggør, at værfterne i alle lande handler globalt, og leverancer til danske skibsværfter har givet danske maritime leverandører en god basis for at opbygge en stærk global position. Danske værfter betjener sig på samme måde af underleverandører også i udlandet, men en stor og konkurrencedygtig dansk marineudstyrsindustri udgør en vigtig del af den maritime industri.

Danske maritime virksomheder er af betydning såvel herhjemme som globalt

Danske virksomheder, der leverer til værfter i Danmark og i udlandet, omfatter bl.a. fremstilling af hoved- og hjælpemotorer, maling, containere, elektriske, mekaniske, hydrauliske systemer og komponenter af snart sagt enhver art, som pumpe-systemer, ventiler og hydraulikkomponenter, køleanlæg, loftsystemer, isolering, radioudstyr, rednings- og sikkerhedsmateriel og navigationsudstyr. Der er ligeledes underleverandører, der fremstiller dækbelægning og aptering, skibsvinduer og skibsudrustning som kraner og spil samt generatoranlæg og fordelingstavler. Sektoren omfatter et stålværk og virksomheder, der fremstiller stålkonstruktioner, tankanlæg og industrielle røranlæg. Endvidere er der en række virksomheder, der fremstiller avanceret udstyr, elektroniske systemer, software, informations- og styresystemer til skibe foruden skibskonsulenter, der tilbyder designløsninger, specifikationer og praktiske installationsløsninger. Listen er langt fra udtømmende, men illustrerer, at en eventuel frem- eller tilbagegang for skibsbygning kan have betydelige konsekvenser for en bred vifte af danske virksomheder.

En betydelig del af medlemsvirksomhederne har produktions aktiviteter i udlandet

Flere af foreningens medlemmer driver aktiviteter i udlandet. J.C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S og MAN B&W Diesel A/S har således en betydelig del af produktionen i udlandet henholdsvis på egne fabrikker, henholdsvis i form af licensproduktion ved andre virksomheder. Odense Staalskibsværft A/S ejer skibsværftet "Volkswerft" i Stralsund i Tyskland og driver herudover datterselskaberne "Balti ES Narva", Estland, "Loksa Shipyard Ltd.", Loksa, Estland, "Shipbuilding Yard Baltija", Klaipeda, Litauen og "Suez Odense Marine Services Ltd.", Suez, Ægypten. Endvidere driver Karstensen Skibs-

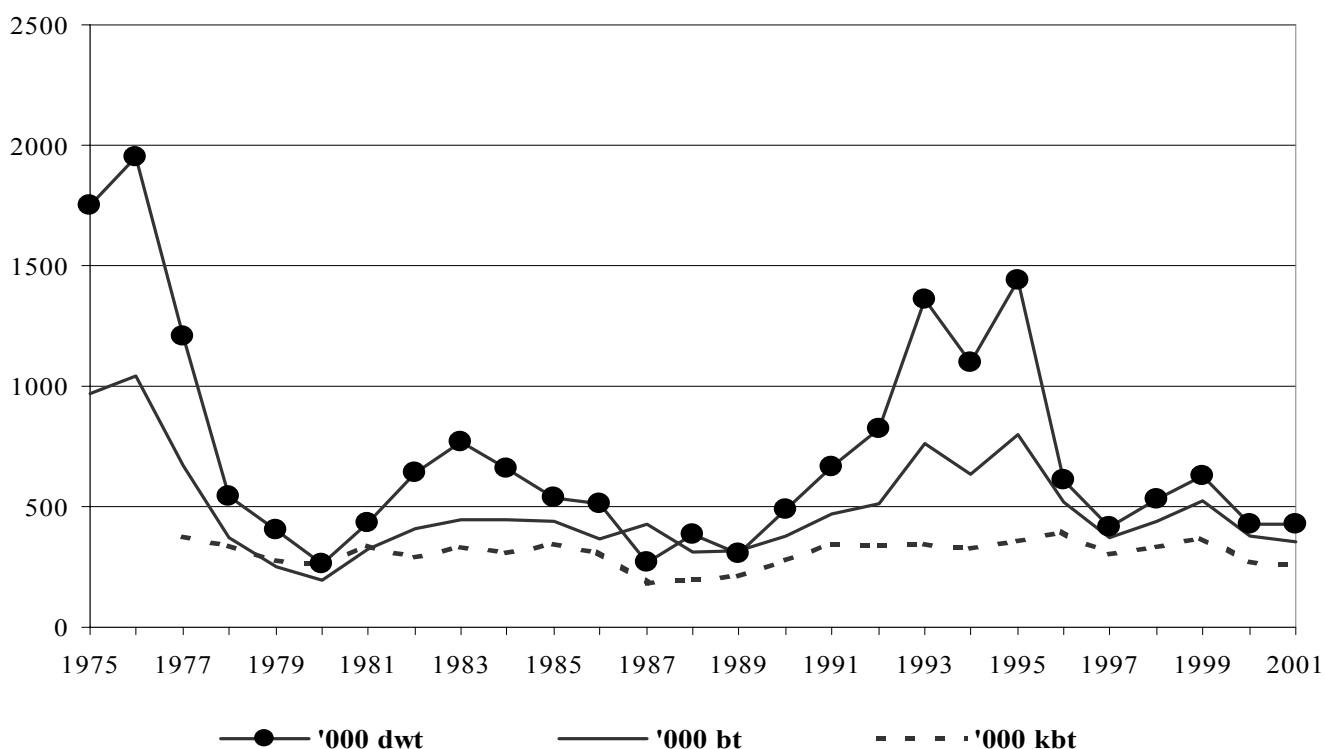
værft A/S et mobilt skibsværft, der i en årrække har opereret i en række udviklingslande. Mærsk Container Industri AS producerer kølecontainere i Qingdao, Kina samt komponenter i Narva, Estland.

Værfterne afleverede i år 2001 i alt 15 skibe på tilsammen 355.460 bt., eller 424.000 dwt. I 2000 afleveredes 12 skibe på tilsammen 378.000 bt. eller 428.000 dwt. Opgjort i kompenseret bruttotonnage var den afleverede tonnage ca. 8% mindre i år 2001 end året før.

Udviklingen i den afleverede tonnage fra foreningens medlemsværfter siden 1975 er illustreret i figur 5.1; ligesom den afleverede tonnage fra medlemsværfterne i 2001 er nærmere specificeret i bilag 3 og 4.

Værdien af den afleverede tonnage androg 4,7 mia. kr. i år 2001 mod 4,0 mia. kr. i 2000.

Figur 5.1
Skibsproduktion ved foreningens medlemsværfter



Ordretilgang og ordrebeholdning ved danske værfter

Tilgangen af nye ordrer til foreningens medlemsværfter i år 2001 androg 3 skibe på tilsammen 3.000 bt. eller 5.300 dwt.; en dramatisk tilbagegang i forhold til år 2000, hvor der blev bestilt 31 skibe på tilsammen 610.000 bt. eller 686.000 dwt. Ses de to år 2000 og 2001 imidlertid i sammenhæng viser det sig, at gennemsnittet af ordretilgangen gennem de to år er på 17 skibe på tilsammen 306.500 dwt. og 345.800 bt., hvilket svarer til den historiske udvikling.

Gennemsnittene af årene 2000 - 2001 holdt sig på det historiske niveau

Opgjort i kompenserede bruttoton, kbt., et standardiseret mål for den arbejdskraftindsats, der medgår ved bygning af nye skibe, var ordretilgangen i år 2001 på 10.400 kbt. - den laveste værdi gennem de sidste 25 år, mod 518.000 kbt. året før. Gennemsnittet af tilgangen i 2000 og 2001 udgjorde 264.000, noget højere end den historiske udvikling.

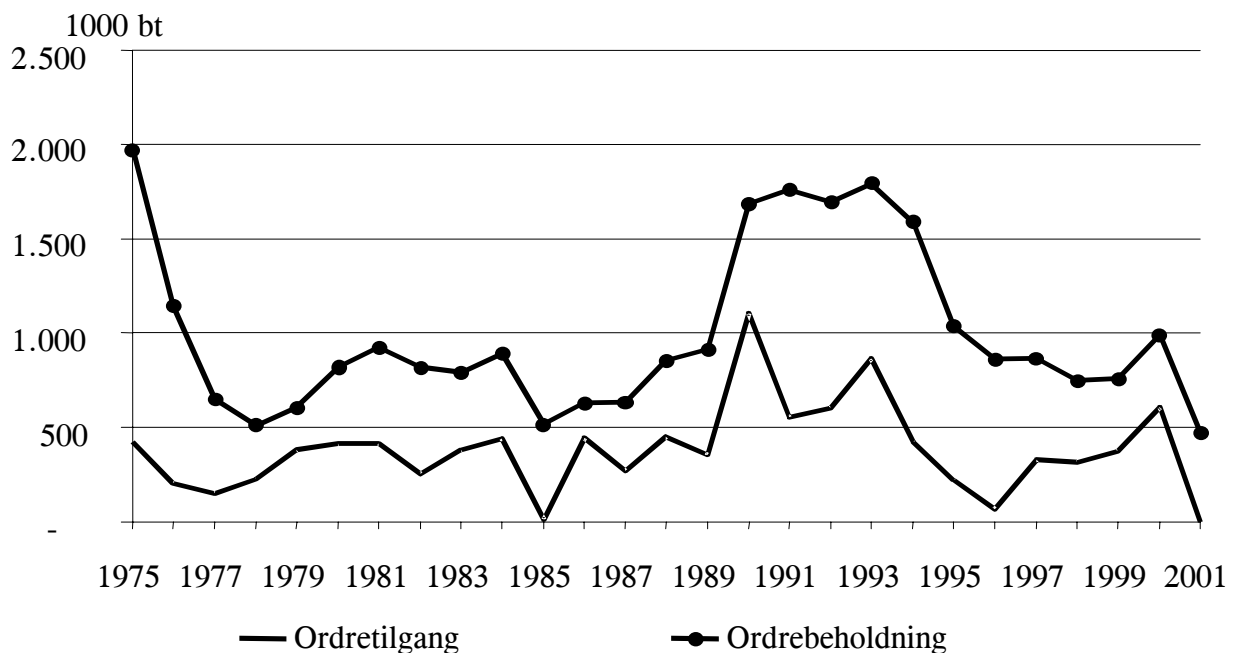
Tabel 5.1
Ordretilgang og ordrebeholdning 1990-2001 ved foreningens medlemsværfter

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
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

Den gennemsnitlige kontraktsum for de nye ordrer var 4,4 mia. kr. i årene 2000/2001 med hovedparten af værdien placeret i år 2000, hvor den tilsvarende værdi i år 1999 androg 3,1 mia. kr.

Ordretilgang og ordrebeholdning er for perioden 1975-2001 angivet i figur 5.2 og mere detaljerede oplysninger for perioden 1990-2001 i tabel 5.1. Tilsvaren-

Figur 5.2
Ordretilgang og Ordrebeholdning ved foreningens medlemsværfter



de oplysninger for perioden 1977-2001 findes i bilag 5. Endvidere er ordretilgangen i 2001 og ordrebeholdningen ultimo 2001 specificeret på skibstyper i bilag 1 og 2.

Den samlede ordrebeholdning ved foreningens medlemsvirksomheder omfattede ved udgangen af år 2001 i alt 27 skibe på tilsammen 476.000 bt. eller 535.000 dwt. Tilsvarende var der året før en ordrebeholdning på i alt 40 skibe på tilsammen 992.000 bt. eller 955.000 dwt. Den samlede værdi af ordrebeholdningen på nye skibe var ved udgangen af år 2001 på 7,5 mia. kr., hvor værdien af ordrebeholdningen ved udgangen af 2000 androg 11,6 mia. kr. Den betydelige kontraheringsaktivitet internationalt og i Danmark i de forløbne år indebærer, at afsætningsmulighederne for skibsudstyr og skibsbygningsmateriel er vokset tilsvarende, hvilket også kommer danske maritime udstyrsproducenter til gode både hvad angår den del af produktionen, der finder sted i Danmark, og den del der finder sted i udlandet på dattervirksomheder eller hos licenstagere.

Markedet for skibsudstyr og -materiel følger den globale ordretilgang

Skibsreparation

Omsætning og beskæftigelse ved skibsreparationer og ombygninger af skibe var i 2001 omtrent på samme niveau som det foregående år.

Reparations- og ombygningsmarkedet i lokalområdet er fortsat vigende

I det forløbne år er der gennemført skibsreparation- og ombygningsarbejder hos Assens Skibsværft A/S, Danyard Aalborg A/S, Fredericia Skibsværft A/S, Karstensens Skibsværft A/S, MAN B&W Diesel A/S - Alpha Diesel og Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S. Derudover er gennemført et større ombygningsarbejde hos Bladt Industries A/S.

Trenden fra 2000 med vigende markeder for mindre tonnager fortsatte i 2001. Første halvdel af året var præget af god beskæftigelse og rimelig stor forespørgselsaktivitet. Perioden var for flere værfter kendetegnet ved korte ordrehorisonter, men for alle værfterne med for lavt prisniveau.

Tabel 5.3
Omsætning og antal medarbejdere ved skibsreparation og -vedligeholdelse

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Omsætning, mio. kr.	490	890	830	760	720	590	650
Beskæftigelse	830	760	850	1090	820	590	570

Kilde: Skibsværftsforeningen

Tredie kvartal var svagt, men markedet rettede sig sidst på året bl.a. med indgåelse af kontrakter på flere større ombygningsopgaver.

Grundet etablering af offentlige (Søværnet, SMK) reparationsfaciliteter hos to private værftsanlæg, fandt foreningen i samarbejde med Skibs- og Bådebygge-

riernes Arbejdsgiverforening anledning til at rette henvendelse til SMK om dette forhold. Der gennemførtes i august og oktober måned konstruktive møder med SMK, hvor foreningernes og SMK's synspunkter gennemdrøftedes. Møderne resulterede desuden i, at der fra SMK's side løbende informeres om tidsplaner for sejlene enheder.

Nybygning

Verdens betydeligste skibsbygningsnationer har igennem flere år været Sydkorea og Japan, og dette er fortsat tilfældet. I år 2001 udgjorde hvert af disse landes produktion en andel på henholdsvis 30% og 32% af verdens samlede færdigbyggede tonnage.

Tabel 5.4

Leveret tonnage 1995-2001 fordelt på større skibsbygningsnationer, mill. kbt.

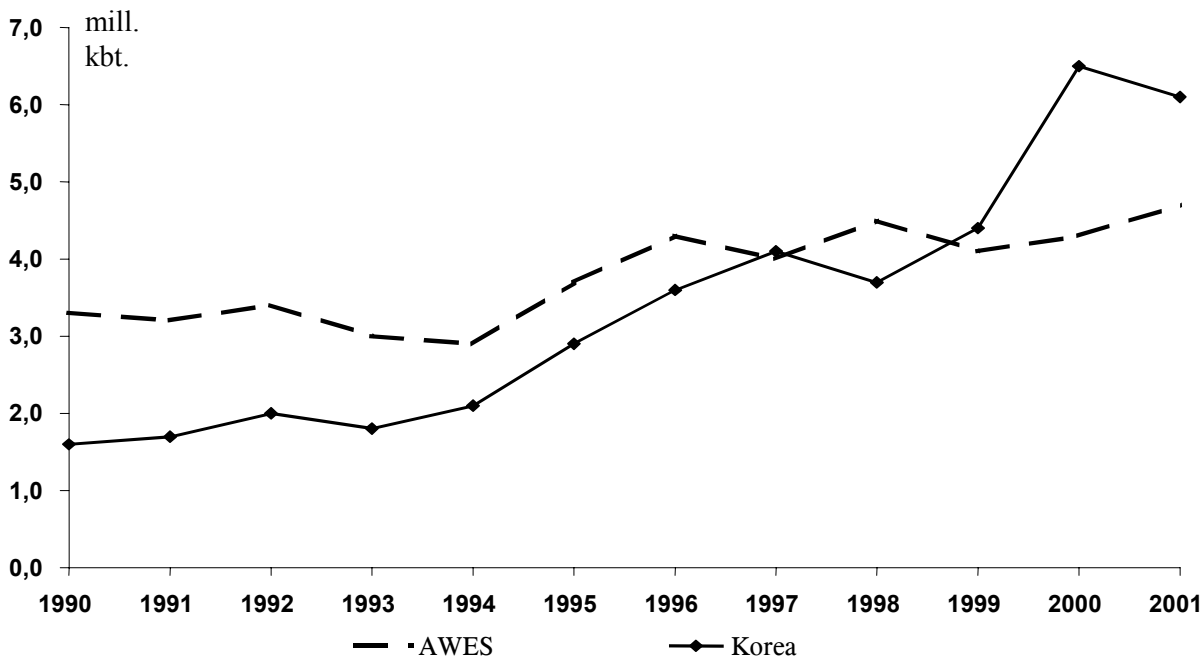
Nation	1995	%	1996	%	1997	%	1998	%	1999	%	2000	%	2001	%
Sydkorea	2.887	20	3.549	21	3.983	24	3.656	20	4.356	25	6.482	32	6.095	30
Japan	5.644	39	5.991	36	6.298	37	6.834	38	6.065	35	6.409	32	6.477	32
Kina	475	3	724	4	925	5	1.105	6	1.062	6	1.150	6	1.368	7
Tyskland	1.051	7	1.123	7	1.046	6	970	5	760	4	917	5	1.134	6
Danmark	421	3	374	2	338	2	279	2	311	2	258	1	240	1
Andre	10.478	73	4.791	29	4.348	26	5.159	29	4.955	28	5.130	25	4.873	24
i alt	14.325	100	16.550	100	16.937	100	18.004	100	17.509	100	20.346	100	20.187	100

Kilde: Lloyd's Register of Shipping

Tabel 5.4. viser den færdigbyggede tonnage 1995-2001 i fire af de største skibsbygningsnationer samt i Danmark og resten af verden. Tabellen viser, at verdens samlede produktion var markant større i år 2000 og 2001 end i de

Figur 5.3

Markedandele for de europæiske AWES lande og Sydkorea



foregående år. Produktionen i år 2001 faldt en smule i forhold til år 2000, og det forventes at der vil ske yderligere et fald i produktionen i indeværende år. Den øgede produktion i år 2000 og 2001 er et resultat af en stigning i ordretilgangen i de foregående år - især 1997 til 1999, idet nye skibe typisk har en leveringstid på mellem 1 og 3 år fra kontrakt til levering.

Koreas skibsproduktion vokser fortsat, uanset værfternes økonomiske problemer

Udviklingen i Sydkoreas markedsandel sammenholdt med de europæiske AWES landes markedsandel, opgjort i kompenserede bruttoton, kbt., ses af Figur 5.3. Selvom begge områders produktion stiger, er det markant, at den koreanske produktion kun kortvarigt synes påvirket af de økonomiske vanskeligheder, værfterne har været udsat for. Derudover skal bemærkes, at Korea i begyndelsen af 1970'erne havde en markedsandel på under 1%.

Verdensøkonomien

Lav vækst efter 11. september

Den økonomiske vækstrate i OECD-landene var ifølge OECD i år 2001 på 1,0% mod en vækst på 3,7% i 2000. År 2001 er året, som var præget af et af historiens alvorligste terroristangreb, angrebet den 11. september i USA mod World Trade Centre. Den globale økonomiske udvikling ikke mindst i USA har siden været præget af denne handling, og sidste halvår af 2001 var præget af negativ vækst for OECD området. OECD forventer at år 2002 vil få en økonomisk vækst svarende til 2001 på ca. 1% og at den globale økonomi derefter blive styrket og udviser en vækst på ca. 3,2% i 2003.

Sydkorea havde en økonomisk vækst på 2,2% i år 2001 mod 8,9%; i år 2000. Japan, der i de senere år har haft lave vækstrater, forventes også i de kommende år at have meget lave eller muligvis endda negative vækstrater. Japan havde i år 2001 en negativ vækst på 0,7% mod en positiv vækst på 1,5% i år 2000.

I forhold til de økonomiske vækstrater, er væksten i den industrielle produktion dog en bedre indikator for tonnageefterspørgslen i international søtransport. I OECD landene faldt væksten i den industrielle produktion med ca. 2,6% i 2001 mod en stigning på 5,6% i 2000.

Ifølge OECD steg vækstraten i den globale handel målt i værdi med 0,3% i 2001 mod 13,3% i 2000. Mængden af international søtransport, som ifølge Fearnley's i 2000 udgjorde 5.434 mill. tons, var i 2001 kun marginalt højere; 5.435 mill. tons. De internationale søtransporter stagnerede i år 2001, Fearnley's forventer dog en moderat vækst de kommende år.

Mindre alvorlige fald i søtransporten

Den internationale søtransport af råolie målt i tons faldt i 2001 med 1,4%, og i ton-miles var der tale om et fald på 5,6%. Faldet i råolie i ton-miles reflekterer en mindsket markedsandel for OPEC landene og en dermed reduceret transportdistance.

Søtransporten med olieprodukter faldt derimod kun med 1,6% målt i tons; mens der målt i ton-miles var tale om et fald i transporterne på 0,7%

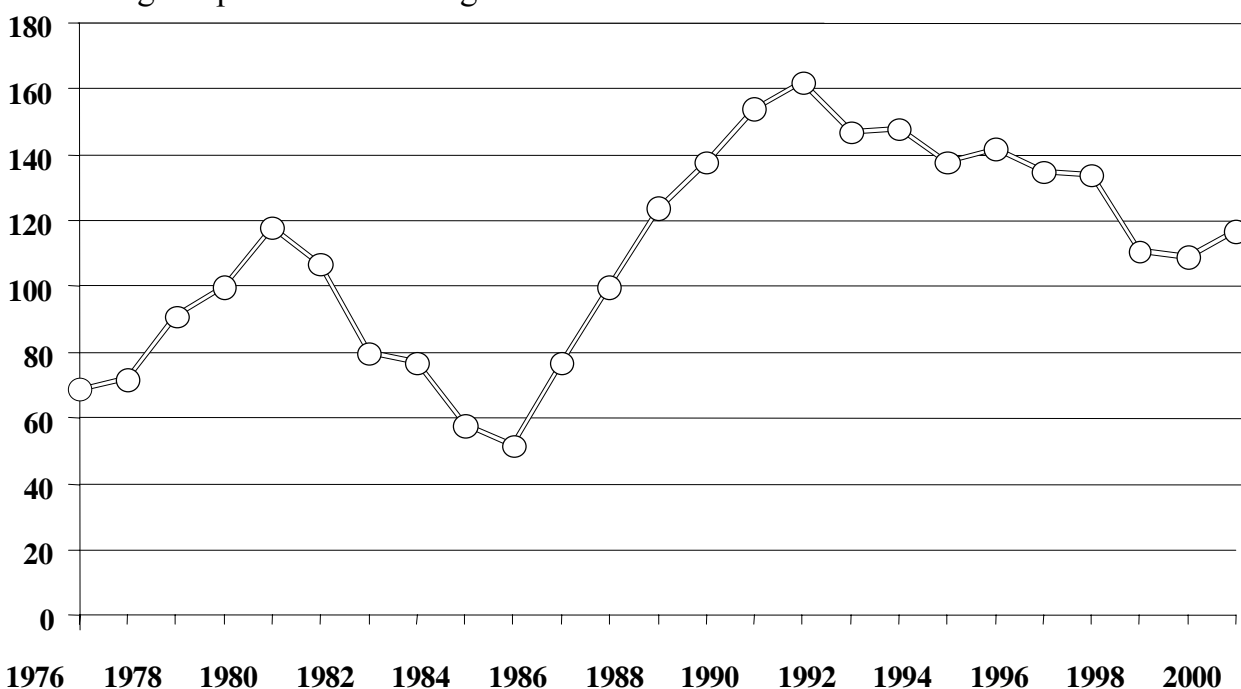
statsligt element og af andre statslige institutioner.

I konkurrencen for at belægge kapaciteten tilbyder en række især koreanske værfter - ifølge detaljerede undersøgelser udført af EU-Kommissionen - nybygninger til priser, der ikke giver dækning for de fulde produktionsomkostninger inklusiv forrentning og afskrivning af anlæg .

Figur 5.5. viser et prisindeks i løbende priser for nye olietankskibe og bulkcarriers. Det fremgår af kurven, at prisudviklingen i 2000 vendte i forhold til

Figur 5.5.

Udviklingen i priser for bulk og tankskibe. Index 1979 = 100



de foregående år, men for år 2001 begyndte nybygningspriserne at falde igen. I sammenligning med tidligere skal man tilbage til 1987, for at finde tilsvarende lave priser for olietankskibe og bulkskibe.

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% årligt. Flåden omfattede pr. 1.1.2001 skibe med en samlet tonnage på 783,5 mill. dwt for skibe større end 100 dwt.

Det internationale søtransportarbejde er imidlertid i samme periode vokset forholdsmeget mere, således at transporteffektiviteten målt som ton-miles per dwt. er øget med 0,6 % årligt fra 1982 til 2001 jf. tabel 5.5.

Lave fragtrater har domineret søfarten i en længere årrække, og den deraf følgende dårlige økonomi for mange rederier har i perioder med et overudbud af tonnage medført en relativ lav udskiftningsrate af den eksisterende flåde og dermed en øget gennemsnitsalder for store dele af flåden.

Tabel 5.5
Transporteffektivitet af verdens handelsflåde

År	Verdens handelsflåde	Søtransport i ton-miles	Ton-miles pr. dwt.
1982	701,9 mill. dwt.	13.551 mia.	19.306
2001	783,5 mill. dwt.	22.682 mia.	29.599

Kilde : Lloyds Register & Fearnley's

Markedet havde positive forventninger til udviklingen i fragtraterne, men på trods af en positiv start i år 2001 endte året med gennemsnitlige rater for både råolie- og tørlastmarked på ca. 25% under året før. Det eneste markedet som havde en positiv udvikling var transporterne af olieprodukter.

Tonnagemængden, ophugget i løbet af år 2001, var betydelig. I løbet af året blev 24,1 mill. dwt ophugget, hvilket var 3 mill. dwt. mere end året før. Yderligere blev 3 mill. dwt fjernet fra flåden på grund af ombygninger og forlis. Det var primært store olietankskibe og de mindre bulk carriers, som blev ophugget i løbet af år 2001.

Højere krav til skibe fører til hurtigere udskiftning

En af årsagerne til denne stigning i ophugning af skibe er en generelt høj gennemsnitsalder for flåden og deraf følgende krav om fastere sikkerheds- og miljøregler, forstærket af Erika katastrofen i december 1999. Den øgede ophugning i år 2001 må dog generelt anses for værende et resultat af almindelige markedsmekanismer i modsætning til i 2000, hvor de øgede krav til sikkerhed var en af hovedårsagerne til forøgelsen af ophugningen.

Søtransport er en af de mest sikre og rene transportformer, som eksisterer, men desværre overskygges søtransportens fordele over for offentligheden af presseomtalen af dramatiske forlis som Erika og Kristal, der begge brækkede midt over ud for henholdsvis den franske og den spanske middelhavskyst og Castor, der måtte slæbes fra den ene middelhavshavn til den anden, da ingen ville modtage et skib, der med en ladning benzin om bord havde fået revner i dækket. 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. miljøet.

Dollarkursen har stor betydning

Da betydelige dele af international samhandel afregnes i US dollar, er den maritime industri meget følsom over for udviklingen i dollarkursen i forhold til den nationale valuta.

Udviklingen gennem det seneste år i udvalgte valutaer i forhold til US dollaren fremgår af tabel 5.6.

Tabel 5.6
Valutakursudvikling

	DKK pr. USD	Won pr. USD	Yen pr. USD	Euro pr. USD
1.4.2000	7,72	1109	106	1,03
1.4.2001	8,34	1306	119	1,12
1.4.2002	8,46	1331	132	1,14
Indekseret:				
1.4.2001	100	100	100	100
1.4.2001	108	118	112	108
1.4.2002	109	120	124	111

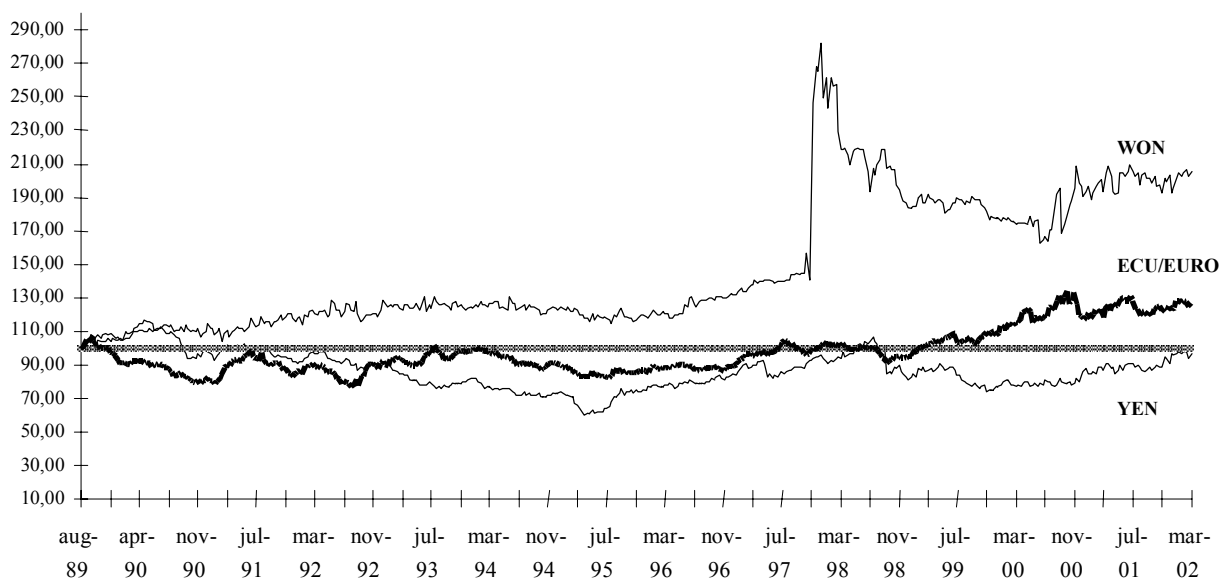
Kilde: Lloyd's Register og Fearnley's Annual Review

Det fremgår at US\$ valutakurserne ikke har ændret sig markant gennem det seneste år. Ser man derimod tilbage på udviklingen gennem de seneste to år ses det, at US\$ er øget i værdi med ca. 10% over for den danske krone og over for Euro'en fra 1.4.2000 til 1.4.2002. Yen og Won er øget med hhv. 24% og 20%. Den forskellige kursudvikling har medført, at den europæiske industri er blevet svækket konkurrencemæssigt over for Japan og Korea.

Figur 5.6. illustrerer udviklingen i den valutariske konkurrencesituation over de seneste 13 år. Den voldsomme devaluering af Won'en i 1997/1998 har betydet en væsentlig forbedret prismæssig konkurrenceevne for de koreanske værfter. Denne er dog noget mindre, end effekten af devalueringen af den koreanske Won umiddelbart giver indtryk af, idet devalueringen også indebærer, at udgifter til import af råvarer og skibsdstyr fordyres målt i Won. Tilsvarende fordyres koreanske producenters rente- og afdragsbyrde for lån i US\$.

Figur 5.6.

Ændring i konkurrencepositionen pga. udviklingen i de nationale valutaforhold



***Markedsforvridning
ses også for maritimt
udstyr***

Markedet for nye skibe har fortsat gennem 1990'erne og i 2000/2001 været præget af konkurrenceforvridende tiltag i mange lande. Mange skibsbygningsnationer har ved forskellige metoder favoriseret deres nationale industrier, da man er klar over væsentligheden i at bibeholde det maritime kompleks intakt. Tilsvarende markedsforvridninger ses sjældnere på markedet for maritimt udstyr. Dog praktiseres i nogle lande en "køb nationalt"-politik med mere eller mindre skjult offentlig opbakning. Skibsbygning er et centralt led i det maritime kompleks. Både rederier og underleverandører benytter værfter som partnere ved udvikling af nye produkter og metoder, ligesom værfter og maritime producenter i Europa nyder gavn af, at mange betydende rederikoncerners økonomiske basis befinder sig i Europa. Ved bortfald af et led i kæden vil mulighederne for et godt og frugtbart samarbejde for de øvrige led blive vanskeligere.

Den europæiske maritime underleverandørindustri udgør ca. 30 % af den globale maritime underleverandørindustri målt på omsætning. Omsætningen af den europæiske maritime underleverandørindustri er knap det dobbelte af de europæiske værfters, og arbejdsstyrken er på ca. 240.000 personer; medens værftsindustriens arbejdsstyrke er på ca. 90.000 personer.

Der er en betydelig grad af gensidig afhængighed mellem værfts- og leverandørindustrierne. Dette illustreres bl.a. af, at Sydkorea i fortsættelse af anlæg af de første moderne værfter begyndende i 1970'erne snart efter i form af regeringsbeslutede femårsplaner iværksatte planer møntet på at opbygge en national marineudstyrsindustri. Tilsvarende ses der i Europa eksempler på, at når værftsindustrien i et land - f.eks. Sverige - har måttet indskrænke markant, så har det også en stærkt negativ effekt i leverandørindustrierne både i landet selv og i omgivende lande.

***Europæiske maritime
underleverandører
udgør 30% af den
globale industri***

6. Øvrigt samarbejde

Studieordninger

For at kunne få tilstrækkeligt med dygtige ingeniører med praktisk baggrund, stiller foreningen undervisningsmateriel til rådighed, for et antal fagligt dygtige lærlinge og ungsvende, i forbindelse med disses videreuddannelse til ingeniører. Udvælgelsen foretages efter indstilling fra medlemsvirksomhederne.

Foreningen administrerer C.A. Møllers fond til fordel for højere uddannelse for børn af ansatte ved større danske skibsværfter, eller unge funktionærer eller arbejdere ved større danske skibsværfter.

Foreningens medlemsvirksomheder stiller herudover praktikpladser til rådighed for ingeniørstuderende, der ønsker at opnå kendskab til praktisk maskin- og skibsbygning samt andre maritime erhverv.

Personale – overenskomstforhold

Foreningens medlemsvirksomheder er omfattet af Industriens Overenskomst, og overenskomstspørgsmål forhandles af DI. Foreningens medlemmer drøfter løbende overenskomstspørgsmål, og indstiller krav og ønsker af overenskomstmæssig art, til forhandling gennem DI.

Indkøbssamarbejde

En række af foreningens medlemsvirksomheder deltager i ”Danske Værfters Indkøbssamarbejde”. Samarbejdet omfatter tillige virksomheder udenfor foreningens medlemskreds. Ved samarbejdet indgås rammekontrakter mellem samarbejdspartnerne og forskellige leverandører, ligesom der udveksles erfaringer om produkter, leverandører m.v.

Nye ordrer til foreningens medlemsværfter i 2001

Skibstype	Antal	Bt	Dwt
Yacht/Passagerskib	1	2.000	4.700
Trawlere	2	1.000	600
I alt	3	3.000	5.300

Fordelt på værfter:

Danyard Aalborg A/S	1	2.000	4.700
Karstensens Skibsværft A/S	2	1.000	600
I alt	3	3.000	5.300

**Ordrebeholdning ved udgangen af 2001
ved foreningens medlemsværfter**

Skibstype	Antal	Bt	Dwt
Containerskibe	5	417.240	481.000
Offshoreskibe	11	40.900	44.500
Yachts/Passagerskibe	3	3.720	2.828
Trawlere	8	14.000	7.130
I alt	27	475.860	535.458
Heraf:			
Danske rederier	11	433.040	500.730
Udenlandske rederier	16	42.820	34.728
I alt	27	475.860	535.458
<u>Fordelt på værfter:</u>			
Assens Skibsværft A/S	1	1.400	1.200
Danyard Aalborg A/S	2	2.320	1.628
Karstensens Skibsværft A/S	3	2.000	1.300
Odense Staalskibsværft A/S	5	417.240	481.000
Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S	16	52.900	50.330
I alt	27	475.860	535.458

Bilag 3

Afleveret tonnage i 2001 fra foreningens medlemsværfter

Skibstype	Antal	Bt	Dwt
Containerskibe	6	346.560	417.700
Færge	1	440	150
Yacht	1	300	27
Offshoreskibe	2	4.320	5.000
Trawlere	4	3.700	1.560
Handelsskibe i alt	14	355.320	424.437
Marinefartøj	1	138	-
I alt	15	355.458	424.437

Fordelt på værfter:

Assens Skibsværft A/S	1	440	150
Danyard Aalborg A/S	2	438	27
Karstensens Skibsværft A/S	3	800	510
Odense Staalskibsværft A/S	6	346.560	417.700
Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S	3	7.220	6.050
I alt	14	355.458	424.437

Afleveret tonnage fra foreningens medlemsværfter 2001

Værft	Skibstype	BT	DWT	Navn	Rederi
Assens Skibsværft A/S	Færge	440	150	Bitten Clausen	Hardeshøj-Ballebo
Danyard Aalborg A/S	Yacht	300	27	Bermuda Betty	Royal Denship
Danyard Aalborg A/S	Mine Sweeper	138	-	Sökaren	Forsvarets Materielkommando
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	300	250	Bokumrif	Dan & Fl. Nielsen
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	250	130	Alison Kay	James Anderson
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	250	130	Apollo	William Reid
Odense Staalskibsværft A/S	Containerskib	51.000	62.600	Laura Mærsk	A.P. Møller
Odense Staalskibsværft A/S	Containerskib	51.000	62.600	Laust Mærsk	A.P. Møller
Odense Staalskibsværft A/S	Containerskib	51.000	62.600	Leda Mærsk	A.P. Møller
Odense Staalskibsværft A/S	Containerskib	51.000	62.600	Lexa Mærsk	A.P. Møller
Odense Staalskibsværft A/S	Containerskib	51.000	62.600	Lica Mærsk	A.P. Møller
Odense Staalskibsværft A/S	Containerskib	91.560	104.700	Chastine Mærsk	A.P. Møller
Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S	Offshoreskib	1.970	3.000	Luiana	Surf SAS
Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S	Trawler	2.900	1.050	Steffen C	Sikuaq Trawl Ar.
Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S	Offshoreskib	2.350	2.000	Asso Ventiquatro	Augusta Offshore

**Ordretilgang og ordrebeholdning 1977 - 2001 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

Skibsværftsforeningen

Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark

Administration pr 1.1.2002

Københavnskontor:

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

Bruxelleskontor:

Adresse: The Association of Danish Shipbuilders
75, Rue du Cornet, B-1040 Bruxelles
Telefon: +32 2 230 6934
Telefax: +32 2 230 7139
E-mail: eu@shipbuilders.dk

Forretningsudvalg:

Niels Ørskov Christensen (formand)
Ditlev Engel (næstformand)
Thorkil H. Christensen (foreningens adm.dir.)

Administration:

Direktion: Thorkil H. Christensen
Adm. direktør, civiløkonom
Erhvervsøkonomisk/
juridisk afdeling Michael Prehn, cand.jur.
Teknisk afdeling: Hans J. Henriksen, skibsingeniør
Sekretariat: Lise F. Bechgaard, chefsekretær
Else Zeiler, regnskabsassistent
Hanne Lund, studentermedhjælp
Bruxelles kontor: Jenny N. Braat, cand. merc.
Lisbeth Bøgh Jørgensen, HA

Revision:

Deloitte & Touche Tohmatsu International og
Adm.direktør Torben Erikstrup