



Danske Maritime
Årsberetning 2006-2007

Medlemmer af Danske Maritime pr. 1. juni 2007:

ACTA A/S
Bladt Industries A/S
Damcos A/S
Danyard Aalborg A/S
Hempel A/S
Karstensens Skibsværft A/S
Knud E. Hansen A/S
MAN Diesel A/S
Mærsk Container Industri AS
Novenco A/S
Odense Staalskibsværft A/S
Orskov Yard A/S
Petersen & Sørensen Motorværksted A/S
Pres-Vac Engineering A/S
Royal Denship A/S
Søby Værft AS
VIKING Life-Saving Equipment A/S
YIT A/S
Aarhus Værft A/S

Danske Maritime

Årsberetning 2006-2007

Indhold:

Danske erhvervsvilkår	3
Internationale erhvervsforhold	10
Medlemsvirksomhedernes aktivitet	24
Uddannelse og personale	31
Internationale markedsforhold	33

Bilagsfortegnelse

- Bilag 1: Ordrebeholdning ved udgangen af 2006 ved Foreningens medlemsværfter
(efter skibstype og fordelt på værfter i antal, bt og dwt)
- Bilag 2: Afleveret tonnage i 2006 fra Foreningens medlemsværfter
(efter skibstype og fordelt på værfter i antal, bt og dwt)
- Bilag 3: Afleveret tonnage i 2006 fra Foreningens medlemsværfter
(værft, skibstype, tonnage, navn og rederi for hvert skib)



Forord

Dansk og international økonomi har gennem en årrække været præget af vækst. Dette gælder også for de maritime produktionsvirksomheder, skibsværfter og producenter af maritimt udstyr. Fremgangen i international økonomi og globaliseringen har afstedkommet en betydelig vækst i samhandel og søtransport med både energi, råvarer og færdigvarer. Væksten i søtransport skaber behov for nye skibe, hvilket genererer ordrer til den maritime industri.

Året 2006 blev et nyt rekordår - det femte i træk - for produktion af nye skibe i verden. Og omfanget af nye ordrer oversteg alle tidligere rekorder.

Danmark har som en af de førende maritime nationer deltaget i denne udvikling og den danske maritime industri har nydt godt af det voksende marked. Dette skyldes ikke mindst, at Foreningens medlemmer har kunnet tage afsæt i teknologisk og kommercielt førende placeringer inden for deres respektive produktionsområder. Det tætte forhold mellem de maritime erhverv i Danmark bidrager til synergier, der kommer alle deltagerne til gode, og som bl.a. viser sig i disse år.

Der er et højt aktivitetsniveau og stor beskæftigelse i danske virksomheder, ligesom de danske virksomheder også i stort omfang investerer i produktionsfaciliteter i udlandet. De maritime produktionserhverv medvirker med deres globale tilgang til internationalisering til at udbygge Danmarks konkurrenceevne og velstand. Ledigheden i Danmark er rekordlav, og mange medlemsvirksomheder oplever vanskeligheder med rekruttering af kvalificerede medarbejdere til såvel udvikling og konstruktion som til produktion.

Foreningen deltager i denne forbindelse i Det Blå Danmarks fælles informations- og rekrutteringskampagne World Careers,

som sigter mod at øge kendskabet til den maritime sektor og på at gøre unge mennesker opmærksomme på, at et erhvervsvalg inden for den maritime sektor giver en meget bred vifte af senere uddannelses- og karrieremuligheder inden for forskellige grene af sektoren - på land såvel som til søs. I denne forbindelse skal det også bemærkes, at virksomhederne og Foreningen aktivt deltager i udvikling af nye uddannelser inden for såvel de faglige uddannelser og efteruddannelsesområdet som ingeniøruddannelserne.

Sådanne initiativer kan imidlertid ikke løse problemerne med manglende arbejdskraft på kort sigt, da andre sektorer på tilsvarende måde søger at tiltrække de unge. Manglen på kvalificeret arbejdskraft lægger allerede en betydelig dæmper på udviklingshastigheden. En stoleleg med de unge, giver ikke mere arbejdskraft til virksomhederne, der oftere og oftere må takke nej til ordrer af kapacitetsmæssige grunde. Der er således behov for, at det danske arbejdsmarked åbnes yderligere for relevant udenlandsk arbejdskraft. I modsat fald vil udvikling og aktivitet i stigende grad blive placeret uden for Danmarks grænser.

Det gode marked skjuler til dels den konkurrenceforvridning, der stadig eksisterer mellem verdens forskellige regioner. Der ses dog tegn på, at arbejdet i OECD med at løse konkurrenceuligheder på skibsbygningsområdet kan blive genoptaget, og det er Foreningens håb, at dette kan føre til en international aftale om mere lige konkurrencevilkår for den maritime sektor. For stålmarkedet kræver fjernelse af forvridninger dog først og fremmest, at EU revurderer sin egen politik. Realiteten er her, at den stålforbrugende industri i EU oplever priser på stål, der i mange tilfælde ligger væsentligt over de priser, som gælder for konkurrerende virksomheder uden for EU.



Foreningen har med tilfredshed noteret sig, at efter flere års kritik fra bl.a. Danske Maritime, er der endelig gennemført en gennemgribende revision af den måde, udgifterne fordeles på inden for Arbejdsmarkedets Erhvervssygdomsikring, AES. Dette indebærer, at alle Foreningens medlemmer vil opleve, at præmierne nedsættes fra og med den 1. januar 2008. For nogle vil der være tale om meget store besparelser.

Foreningen har deltaget aktivt i processen omkring EU's maritime grøn bog, som omfatter et meget bredt emneområde. Ligeledes har Foreningen været aktiv i

mere konkrete sager, såsom behandlingen i EU-kommissionen og i Parlamentet af et forslag om harmonisering af klassifikationsselskabers certifikater og om klassifikationsselskabers gensidige anerkendelse af certifikater. En gennemførelse af de foreslåede regler kan føre til såvel en forbedret sikkerhed som betydelige besparelser for europæiske producenter af maritimt udstyr.

Foreningen har, som i hver af de foregående fire beretningsperioder, udvidet medlemskredsen, og i 2006/07 byder vi velkommen til Novenco A/S, der er indmeldt i Foreningen i efteråret 2006.

Thorkil H. Christensen

Adm. direktør

Arne Pedersen

Formand



DANSKE ERHVERVSVILKÅR

Den danske værfts- og udstyrsindustri er en del af en omfattende erhvervs-klynge, der omfatter alle grene inden for det maritime Danmark. Klyngen, Det Blå Danmark, favner bredt – lige fra værfter, udstyrsproducenter og rederier over maritime serviceleverandører til uddannelsesinstitutioner og offentlige myndigheder. Noget, der kendetegner denne omfattende klynge, er et godt samarbejde de maritime erhverv imellem samt nogle gode overordnede rammevilkår.

I Det Blå Danmark findes en lang række virksomheder, der hver især er globalt førende inden for deres område. Dette gælder ikke mindst i forbindelse med skibsbygning samt produktion af skibsudstyr og -komponenter. Virksomheder i Det Blå Danmark har en stærk position internationalt – ikke mindst på grund af produkter og produktionsmetoder af absolut højteknologisk kvalitet. En betydelig forudsætning for, at Danmark skal kunne begå sig i den globale konkurrence, er gunstige erhvervsvilkår.

Samarbejde med politikere og myndigheder

Danmark som førende søfartsnation

Regeringen og Folketinget har gennem 2006 og 2007 sammen med de maritime erhverv arbejdet med implementering af de forskellige initiativer, der udspringer af projektet om *Danmark som Europas førende søfartsnation*. Danske Maritime

har på relevante områder deltaget i dette arbejde.

Foreningen deltager blandt andet i Det Blå Danmarks rekrutteringskampagne, som gennem en lang række tiltag informerer om de mange uddannelses- og jobmuligheder i Det Blå Danmark. Danske Maritime medvirkede også i en række møder i henholdsvis København, Århus, Svendborg og Aalborg i maj og juni 2007, hvor handlingsplanen for *Danmark som Europas førende søfartsnation* blev præsenteret for en bred kreds af virksomheder i den maritime sektor. Økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen deltog i et af møderne og præsenterede regeringens politik for de maritime erhverv.

Danske Maritime samarbejder – i lighed med Danmarks Rederiforening, Europas Maritime Udviklings Center (EMUC) og Søfartsstyrelsen – med Invest in Denmark (IDK – en del af Danmarks Eksportråd i Udenrigsministeriet) om en strategi for at tiltrække udenlandske aktiviteter, som vil medvirke til at styrke den samlede danske maritime klynge og derved medvirke til en fortsat styrkelse af Danmarks position som førende søfartsnation. Kampagnen blev lanceret i foråret 2007, hvor økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen og udenrigsminister Per Stig Møller orienterede om projektet på en pressekonference. Projektet blev herefter præsenteret på møderne i maj og juni 2007 om handlingsplanen for *Danmark som Europas førende maritime søfartsnation*. Herudover har fokus primært været





på udlandet i promoveringen af Danmark som investeringsland.

Danske Maritime har endvidere sammen med Danmarks Rederiforening, Søfartsstyrelsen og EMUC påbegyndt udarbejdelsen af en fælles oplysningsfilm om det Blå Danmark. Der er bevilget støtte til projektet fra Den Danske Maritime Fond. Det er hensigten, at filmen skal præsentere og dokumentere alle dele af den maritime klynge i Danmark som en dynamisk, vækstorienteret og videnbaseret erhvervsklynge. Filmen skal kunne bruges såvel i generelle sammenhænge som ved delegationsbesøg i Danmark og i udlandet ved eksport- og investeringsfremmefremstød samt på konferencer og messer etc.

Danske Maritime deltager også i en forskning-, udviklings- og innovationsplatform, som Søfartsstyrelsen har oprettet som et led i handlingsplanen for *Danmark som Europas førende søfartsnation*. Forsknings- udviklings- og innovationsplatformen fokuserer indledningsvis på udvikling af miljø- og energieffektive maritime teknologier og systemer til nedbringelse af emissioner fra skibe. Flere af Foreningens medlemsvirksomheder har særlig ekspertise i nedbringelse af emissioner. Dette gælder f.eks. MAN Diesel A/S, hvis motorer kontinuerligt udvikles med henblik på reduktioner af emissioner, og Pres-Vac Engineering A/S, hvis ventiler bl.a. sikrer mod udslip af drivhusgasser fra tankskibe.

De maritime produktionsvirksomheder baserer deres førerposition på viden og højteknologi. Det er derfor meget velkom-

ment, at Søfartsstyrelsen giver sit bidrag til at bevare den danske førerposition.

Byrdekomité

Byrdekomitéen på søfartsområdet har gennem sit hidtidige arbejde identificeret en række muligheder for at lette de administrative byrder inden for det maritime område.

Byrdekomitéen på søfartsområdet blev etableret i foråret 2005 for at identificere, diskutere og stille forslag til administrative lettelser for søfartserhvervslivet. Komitéen skal udarbejde en samlet plan for reduktion af byrder frem til 2010, og det er målsætningen, at de samlede administrative byrder skal reduceres 25 %.

Byrdekomitéen består af repræsentanter for de maritime erhvervs brancheorganisationer og virksomheder samt repræsentanter fra Erhvervs- og Økonomiministeriets departement og Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

Det foregående års initiativer er for de flestes vedkommende iværksat, men flere bliver undersøgt nærmere i samarbejde med især rederierhvervet. Der forventes en lettelse af de administrative byrder i størrelsesordenen ca. 11 mio. kr. som resultat af allerede gennemførte initiativer. På lidt længere sigt arbejder Søfartsstyrelsen for at opnå yderligere administrative lettelser på ca. 20 mio. kr. En del af arbejdet består i at gennemgå danske særkrav til skibe – også konstruktionsmæssige særkrav – for at afgøre, om man kan afskaffe eller internationalisere de nationale særkrav til konstruktionen af skibe. Det undersøges i komitéen, hvilke muligheder der er for at foretage godkendelser på tegningsniveau for derved at undgå misforståelser og unødige byrder. Danske Maritime rejser også i Søfartsstyrelsens byrdekomité spørgsmål om byrder, der primært henhører under andre ministerområder, i hvilke tilfælde Søfarts-



styrelsen videreformidler forslagene til rette vedkommende.

Den Danske Maritime Fond

Foreningen er repræsenteret i bestyrelsen for den Danske Maritime Fond, der i sit første regnskabsår fra medio 2005 til ultimo 2006 har uddelt i alt godt 40 mio. kr. i støtte. Hovedparten er gået til almen-nyttige projekter, men også til udvikling af kommercielle projekter hos virksomheder. Der er bl.a. ydet støtte til en række projekter rettet mod maritim forskning og uddannelse af skibssingeniører og maskinmestre. Typisk vil Fondens bidrag til kommercielle projekter skulle tilbagebetales over en årrække, når projekterne fører til en indtjening for de involverede virksomheder. Danske Maritime byder Fondens arbejde velkomment – især som en kilde til medfinansiering af risikobetonede, direkte virksomhedsorienterede projekter. For 2007 råder Fonden over en uddelingskapacitet på mere end kr. 60 mio. kr. Danske Maritime ser gerne, at andelen af de virksomhedsorienterede projekter øges.

Arbejdsmiljø

Arbejdsmiljøloven

Et enigt Folketing vedtog den 22. februar 2007 en række ændringer i arbejdsmiljøloven. Ændringerne, som er resultatet af et serviceeftersyn af arbejdsmiljøreformen, vil få konsekvenser for alle danske virksomheder.



I forslaget indgår blandt andet afskaffelse af periodepåbuddene, en ændring af smiley-ordningen, og at screeningbesøgene bliver mere fokuserede. Desuden får virksomhederne en øget pligt til at søge rådgivning. Følgende hovedpunkter er blevet berørt.

- Ændring af Arbejdstilsynets screening
- Psykisk arbejdsmiljø
- Rådgivningspåbud
- Smiley-ordningen

Kræftbekendtgørelsen

Arbejdstilsynet har godkendt en ændring af kræftbekendtgørelsen. Ændringen, som trådte i kraft i juli 2006, indebærer, at §25 vedrørende instruktion udgår, mens §26 vedr. uddannelse strammes op, således at personer, der ansættes til at svejse, arbejde med polyester eller med epoxy, i fremtiden skal have de krævede uddannelser, før de må påbegynde arbejdet.

Brud på sikkerhedsregler

Lov om bøder til arbejdstagere, som ikke følger sikkerhedsreglerne på arbejdspladsen, er vedtaget og gælder for miljøovertrædelser, der er begået efter den 28. april 2006. Loven indebærer, at arbejdsgiveren kan opnå straffrihed for grove overtrædelser af arbejdsmiljøloven, der begås af de ansatte, hvis arbejdsgiveren har opfyldt alle sine pligter i henhold til arbejdsmiljøloven. Samtidig er der nu mulighed for at skærpe straffen over for de ansatte, der begår grove overtrædelser. En ansat kan således efter de nye regler blive idømt en bøde på op til 2.500 kr. Strafskærpelsen over for ansatte vil dog kun kunne komme på tale, hvis arbejdsgiveren har opfyldt alle sine pligter efter arbejdsmiljølovens kapitel 4. Arbejdsmiljøovertrædelser begået før den 28. april 2006 bliver afgjort efter de dengang gældende regler.

Den nye lovgivning giver arbejdsgiveren bedre mulighed for at sikre, at de ansatte følger gældende regler, da den ansatte selv får et direkte ansvar. Reglerne medfører ikke nogen lempelse af arbejdsgiverens ansvar. Arbejdsgiveren har således fremover det samme ansvar som hidtil.

Metal- og Maskinindustriens Arbejdsmiljøudvalg

Foreningen deltager i Metal- og Maskinindustriens Arbejdsmiljøudvalg. Udvalget er tilknyttet Industriens BrancheArbejdsmiljøråd (I-BAR) og består af repræsentanter for Dansk Metal, Fagligt Fælles Forbund, Dansk Industri, Danske Maritime og Ledernes Hovedorganisation. Udvalgets opgave er at arbejde for et forbedret arbejdsmiljø inden for metal- og maskinindustrien, jern- og metalvarevirksomheder, skibsværfter og virksomheder, der fremstiller transportmateriel. Herunder udarbejder udvalget handlingsplaner på det arbejdsmiljømæssige område samt igangsætter og gennemfører aktiviteter, indsatser og kampagner. En væsentlig del af udvalgets arbejde består i at udarbejde informationer og branchevejledninger.

I 2006/2007 har udvalget bl.a. beskæftiget sig med ulykkesforebyggelse, sygefravær og arbejdspladsvurderinger og forskellige aspekter af problematikken omkring svejserøg. Der er med succes gennemført et pilotprojekt om Lean Management og arbejdsmiljø, hvorunder det blev gjort klart, at forbedringer, der tilgodeser arbejdsmiljøet, også kan give produktionsmæssige fordele.

Udvalget afholder hvert år en serie fyraftensinformationsmøder overalt i landet, hvor aktuelle arbejdsmiljøspørgsmål bringes ud til virksomheder og medarbejdere.

Overenskomstfornyelse

I forbindelse med overenskomstfornyelsen etablerede Danske Maritime en særlig ad-hoc-arbejdsgruppe med det formål at sammenfatte medlemsvirksomhedernes ønsker og forslag til de nye overenskomster. Det samlede oplæg blev meddelt til Dansk Industri og indgik dermed i formuleringen af Dansk Industris forhandlingsoplæg.

Gruppen havde et overordnet ønske om større fleksibilitet, som delvist blev imødekommet, da aftalen endte med at give virksomhederne bedre og mere fleksible vilkår. Bl.a. er forsøgsordningen fra 2004 gjort til en permanent ordning. I ordningen åbnes der op for, at de lokale parter frit og uden krav om organisationernes godkendelse kan fravige fire kapitler i overenskomsten, herunder især kapitlet om arbejdstidens længde samt tilrettelæggelse og betaling. Gruppen havde flere andre ønsker, som desværre ikke blev en del af overenskomstaftalen, men der vil i forbindelse med nye overenskomstforhandlinger blive arbejdet for at inkludere disse, således at arbejdsvilkårene for Foreningens medlemmer bliver så optimale som muligt.

AES

Betalingsystemet til Arbejdsmarkedets Erhvervssygdomssikring (AES) er længe



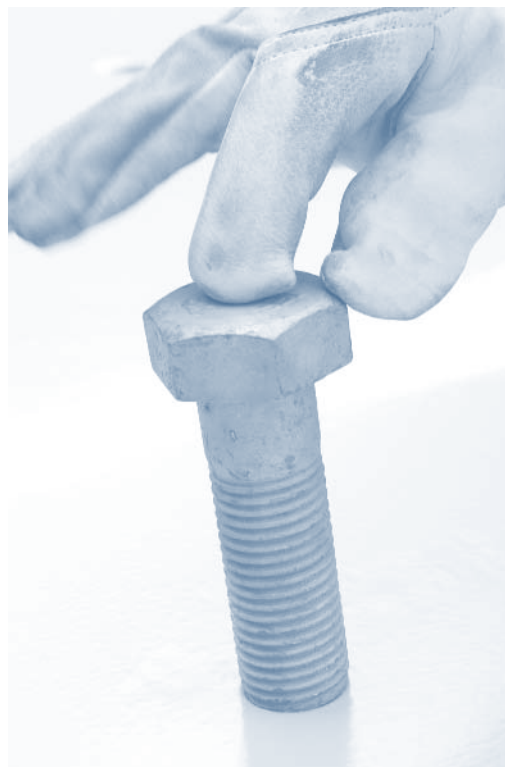


blevet kritiseret – ikke mindst af Danske Maritime. For at imødekomme den massive kritik fra flere kanter nedsatte beskæftigelsesministeren i august 2005 et udvalg, der skulle udarbejde forslag til et nyt betalingssystem for AES. Resultatet forelå i december 2006 i en rapport, der giver begrundet håb om, at AES bliver reformeret, så virksomhederne fra 2008 opnår lavere, stabile og mere retfærdige bidragsopkrævninger.

I rapporten anbefaler et næsten enigt udvalg, at opdelingen i branchegrupper forenkles således, at der bliver 16 grupper/undergrupper, hvoraf 'industri' udgør en enkelt gruppe, og at der ikke længere hensættes til fremtidige sygdomstilfælde, men at alle udgifter betales løbende efter et "pay as you go"-princip.

AES blev indført pr. 1. januar 1999 for at sikre ansatte, der rammes af sygdom forårsaget eller forværret af arbejdet. Fra denne dato blev alle offentlige og private arbejdsgivere pligtige at betale bidrag til dækning af udgifter som følge af erhvervssygdomme. Kontrollen med arbejdsmiljøet på danske arbejdspladser skulle gerne sikre, at ingen udsættes for en kendt sygdomsrisiko, og erhvervssygdomme er derfor også meget sjældne i Danmark. Faktisk er antallet af registrerede erhvervssygdomstilfælde efterhånden faldet så drastisk, at det kan være svært at håndtere statistisk.

Virksomhederne har imidlertid i de senere år oplevet betydelige variationer i bidragene til den lovpligtige sikring mod erhvervssygdomme i AES. Bidragene til den nuværende AES-ordning er baseret på sygdomsstatistikker, og det giver store og urimelige udsving i bidragene. Eksempelvis kan nævnes, at AES-bidragene for værfter i perioden fra år 2000 til 2006 steg fra ca. 1.000 kr. pr. ansat til godt 11.000 kr. pr. ansat – en stigning på mere end 900 % over seks år. Udsvingene hænger sammen med, at de branchegrupper, virksomhederne placeres i, ikke afspejler



en ensartet produktion eller en ensartet risiko for erhvervssygdomme. Det bliver derfor ofte tilfældigt, hvilke virksomheder der pålægges stigende betalinger til systemet.

Danske Maritime glæder sig over udsigten til et mere retfærdigt AES-system. Det forventes, at regeringen vil fremsætte lovforslag til revision af AES-loven med henblik på, at det nye system kan træde i kraft fra og med 1. januar 2008.

Byplanlægning

I de seneste år er det stadig hyppigere sket, at kommuner af byplanmæssige grunde har ønsket at opføre boliger på ubenyttede erhvervsgrunde. Dette kan imidlertid give miljømæssige problemer, særligt på grund af støj fra de tilbageværende produktionsvirksomheder i erhvervsområderne. En ændring kræver derfor en del omhu med hensyn til planlægning af overgangen fra en status som erhverv til en status som bolig eller til en blandet status. Det kan være hensigten at udvikle varierede og mangfoldige bydele



med blandinger af boliger og erhverv samt rekreative funktioner, institutioner m.v., samtidig med at der fastholdes en balance mellem nyt og gammelt. Disse positive tendenser kan være vanskelige at tilgodese, samtidig med at der tages hensyn til hver enkelt af de eksisterende virksomheder.

De relevante hensyn er reguleret dels i planlovgivningen, dels i miljølovgivningen, men disse lovområder bygger ikke på samme udgangspunkt. Planloven er baseret på, at et givet område tildeles en bestemt juridisk status, mens miljølovgivningen tager udgangspunkt i den faktiske anvendelse. Begge love er naturligvis skrevet ud fra en forudsætning om, at alle beslutninger, der tages, er lovlige, ligesom høringsbestemmelser er skrevet ud fra en forudsætning om, at alle relevante interessenter høres, og at der fra politisk side tages fuldt hensyn til alle saglige interesser.

Det har imidlertid vist sig, at der i nogle tilfælde træffes beslutninger om opførelse af boliger, uden at alle praktiske eller juridiske konsekvenser er fuldt gennemtænkt. Der er set eksempler på, at boliger, der ikke lovligt kunne opføres på grund af f.eks. støj fra virksomheder, alligevel er blevet tilladt. Når boligerne derefter faktisk er taget i brug, kan planlovgivningen ikke løse problemet uden at vedtage en lovliggørelse. Dette indebærer, at en tilladelse, der ikke lovligt kunne gives på forhånd, efterfølgende gives på grundlag af en planbeslutning, der reelt strider imod lovens hensigt. Miljølovgivningens løsning på et problem

med boliger, der er beliggende, hvor støjen overskrider grænserne, er at stille krav til virksomheden. Udgangspunktet er, at forureneren betaler, men hvis støj, der i et erhvervsområde ikke udgør forurening, bliver til forurening ved, at der opføres boliger, er forureneren jo den, der opfører bygningen. Især hvis boligerne opføres på grundlag af byggetilladelser, der ikke burde kunne gives, forekommer det urimeligt, at en nabo, der muligvis ikke er blevet hørt, eller hvis indvendinger er blevet tilsidesat, alligevel skal bære den økonomiske byrde. Den økonomiske gevinst tilfalder ikke de tilbageværende erhverv, men de bygherrer, der opfører og videresælger boligerne.

Foreningen har søgt at modvirke, at denne type udvikling gentager sig til skade for Foreningens medlemmer, der er særdeles velfungerende og internationalt konkurrencedygtige erhverv, som absolut ikke bør søges afviklet, blot fordi deres aktiviteter indebærer et støjniveau, der ikke er tilpasset boligkvarterer.

Efter Danske Maritimes opfattelse er det afgørende, at den, der udformer projekter af denne art, og som samtidig er den, der vurderer, om projektet indebærer støjproblemer, også må være den, der bærer den økonomiske risiko ved en fejlurdering. En bygherre kan udmærket vurdere, at et projekt med støjfølsomt byggeri vil kunne gennemføres uden alvorlige støjgener, og de kommunale myndigheder (der også kan være sælgere af de pågældende grunde) kan tilslutte sig denne vurdering, uden at disse synspunkter vil være bindende for Miljøankenævnet, når det – uafhængigt af de forhandlinger og de interesser, der knytter sig til byggeprojektet – skal vurdere, om et givent støjniveau er acceptabelt.

Der er en fundamental skævhed, dersom bygherre i samarbejde med myndigheder kan disponere til skade for tredjemand uden at påtage sig det økonomiske ansvar for en fejlurdering, men alligevel



bevare hele det økonomiske udbytte. Hvis en omlægning af et areal fra erhverv til bolig er forbundet med omkostninger, f.eks. til afhjælpning af miljøproblemer, er det mest rimeligt, at disse omkostninger bæres af den, der tjener på omlægningen. Det eksisterende system sikrer ikke imod, at omkostninger lægges på virksomheder, der reelt ingen indflydelse har på forløbet.

Samarbejde med andre danske organisationer

Danske Maritime har i det daglige et nært samarbejde med flere danske organisationer, herunder naturligvis Danmarks Rederiforening, Dansk Industri, CO-industri, Dansk Metal, 3F og Dansk Eksportforening. I årets løb har Foreningen endvidere samarbejdet med Danmarks Farve- og Lakindustri om europæiske miljøspørgsmål, herunder særligt i forbindelse med den kommende kemikalielovgivning i EU (REACH), og med EMUC (Europas Maritime UdviklingsCenter) – bl.a. om informationsaktiviteter vedrørende den maritime sektor.



INTERNATIONALE ERHVERVSFORHOLD

Den maritime industri er i høj grad et globaliseret erhverv, og internationale erhvervsforhold er af vital betydning for dens virksomheder. Stort set alle virksomheder i den maritime industri opererer og konkurrerer globalt. Foreningen arbejder derfor aktivt for at få indflydelse på de regler, der udarbejdes i såvel EU- som IMO-regi. I EU sker der imidlertid mange gange en overvurdering af betydningen af europæiske regler, som på det maritime område ikke kan opnå samme gennemslagskraft som regler vedtaget i IMO-regi. En lokal EU-regulering vil derfor ofte ikke have den ønskede effekt. EU-regler er naturligvis af stor betydning, og Foreningen søger indflydelse på de regelsæt, der påvirker medlemmerne. Foreningen arbejder dog for internationale reguleringer, hvor dette er muligt.

IMO

Danske Maritime er en meget aktiv deltager i udvalgte komitéer under IMO (International Maritime Organisation) – dels som del af den officielle danske delegation, dels som medlem af den europæiske værftsorganisation, CESA, der har en selvstændig repræsentation i IMO. Foreningen har igennem arbejdet i IMO indflydelse på mange væsentlige beslutninger til gavn for Foreningens medlemmer. Foreningen arbejder generelt for høje internationale standarder, som både er til gavn for sikkerhed og miljø til søs

og en fordel for danske virksomheder, der konkurrerer på høj kvalitet og teknisk kunnen.

CESA

CESA (Community of European Shipbuilders Association) er de europæiske værftsorganisationers samarbejdsorgan og repræsenterer skibsværftsforeninger i EU-lande og enkelte andre europæiske lande over for bl.a. EU-Kommissionen og Europa-Parlamentet. Danske Maritime deltager aktivt i arbejdet i CESA – bl.a. for at trække beslutninger og aktiviteter i en markedsorienteret retning, idet arbejdet i CESA fortsat præges af en tradition for en betydelig statslig deltagelse i beslutningsprocesser og økonomi i den maritime industri. Den danske deltagelse er ikke mindst vigtig, da CESA af EU-Kommissionen er anerkendt som et talerør for skibsbygningsindustriens synspunkter og interesser i Europa.

En væsentlig del af arbejdet i CESA har siden 2003 været relateret til LeaderSHIP 2015-projektet, der sigter mod at forbedre rammevilkårene for den europæiske maritime industri på en lang række områder. Ligeledes har arbejdet i CESA rettet sig mod Kommissionens arbejde med den maritime grøn bog og mod arbejdet i IMO.

Den europæiske skibsbygningsindustri har i stigende omfang oplevet eksempler på mangel på stål af visse typer og kvaliteter og priser på stål, der for visse kvaliteter ligger væsentligt over de priser, der gælder for konkurrerende værfter i fjernøsten. Set i lyset heraf virker det uforståeligt, at EU-Kommissionen i sin politik på stålområdet fortsat fører en politik, der har til formål at bremse importen af stål til EU fra tredjelande og at opretholde høje priser på stål i EU. CESA besluttede på sin generalforsamling i juni





2007 at sætte arbejdet for adgang til stål på verdensmarkedsvilkår øverst på dagsordenen for organisationens arbejde.

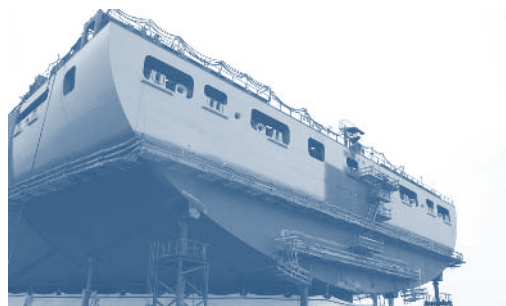
En række arbejdsgrupper i CESA arbejder med emner som internationale markedsvilkår, finansiering af skibe, markedsovervågning og prognoser for markedsudvikling, forskning og udvikling, maritimt forsvar, tekniske krav til skibe, vedligeholdelse af skibe, beskyttelse af intellektuelle rettigheder m.m. Foreningen er aktiv i de fleste af disse grupper.

Foreningen har også i det forløbne år deltaget i det såkaldte JECKU-samarbejde, hvor topledere fra værfter i Japan, Europa, Kina, Korea og USA mødes og drøfter emner af fælles interesse. Dette samarbejde benyttes til at udbygge Foreningens gode kontakter til skibsbygningsindustriene i Japan, Korea og Kina. Foreningen varetager fortsat formandskab og sekretariat for CESA's arbejdsgruppe for udarbejdelse af skibsbygningsprognoser.

LeaderSHIP 2015

Efter initiativ fra CESA blev projektet LeaderSHIP 2015 søsat i 2003. På otte udvalgte områder har Kommissionen og industrien gennem fælles arbejdsgrupper udarbejdet oplæg til initiativer og emner, hvor der kan sættes ind for at forbedre den europæiske maritime industris rammevilkår. Blandt fokusområderne kan nævnes etablering af lige eller mere lige konkurrencevilkår internationalt uden statslige forvridninger, fremme af forskning, udvikling og innovation samt forbedring af finansieringsvilkår.

På et møde mellem Kommissionens viceformand, industrikommissær Günther Verheugen, og topledere fra skibsbygningsindustrien i juni 2007 i Nürnberg blev de hidtil opnåede resultater drøftet, ligesom igangværende aktiviteter blev prioriteret. Fra industriens side blev der bl.a. peget på behovet for, at den europæiske skibsbygningsindustri kan købe



stål i nødvendige kvantiteter og kvaliteter til konkurrencedygtige priser. Der var på mødet enighed om at iværksætte en ajourføring af LeaderSHIP 2015. Kommissionen har ved flere lejligheder henvist til LeaderSHIP 2015 som model for, hvordan en praktisk, sektoriel industripolitik kan udformes.

Danske Maritime har siden idéfasen været en aktiv deltager i LeaderSHIP 2015. Projektet udgør et brud på den statsstøttelinje, som tidligere dominerede politikken i de fleste EU-lande, og som Danske Maritime er stærk modstander af. LeaderSHIP 2015 fokuserer på, hvordan industrien gennem egen konkurrencekraft og med udgangspunkt i rimelige rammevilkår kan styrke industriens globale markedsposition.

Den europæiske værftsindustri udgør et hjemmemarked for de europæiske producenter af maritimt udstyr. En styrkelse af værftsindustrien ses også som en fordel for de europæiske producenter af maritimt udstyr. De europæiske værfter bygger overvejende teknisk komplicerede skibe, hvori der indgår relativt betydelige leverancer af avanceret udstyr. Værdien af materialer og maritimt udstyr kan for sådanne skibe udgøre mere end 2/3 af et skibs værdi.

Technical Advisory Committee

Den tekniske komité i CESA (TAC) drøfter CESA's holdninger til spørgsmål, der forhandles i IMO, reaktioner på forespørgsler fra EU-Kommissionen og andre emner af teknisk karakter. I det forløbne år har dette omfattet klassifikationsselskabernes

rolle og det internationale samarbejde i CESS (se afsnittet *JECKU og CESS*).

WG on Market and Forecast

En af de arbejdsgrupper i CESA, som Danske Maritime deltager i, er Working Group on Market and Forecast (WGMF), som udarbejder prognoser for skibsbygning.

I beretningsperioden færdiggjorde arbejdsgruppen sin evaluering af udviklingerne i den globale skibsbygningskapacitet. Resultaterne af evalueringen viste, sammenholdt med det globale skibsbygningsboom, at skibsbygningsindustrien er i gang med en enorm kapacitetsudvidelse, som kan risikere at føre til overkapacitet og dermed ubalance i skibsbygningsmarkedet inden for de næste år.

WGMF har igennem de seneste år arbejdet på en revision af det hidtil gældende system for beregning af kbt (kompenseret bruttotonnage - et standardiseret mål for arbejdsindsatsen på værfter ved bygning af nye civile skibe). Sammen med KSA (The Korea Shipbuilders' Association) og SAJ (The Shipbuilders' Association of Japan) udarbejdede CESA's WGMF et forslag til et revideret system. Forslaget blev drøftet i OECD i juli 2006 og vedtaget i skriftlig procedure i september 2006. Det nye kbt-system trådte i kraft den 1. januar 2007.

JECKU og CESS

JECKU (Japan, Europe, China, Korea, USA) betegner en struktur, hvor topchefer for en række af verdens førende skibsværfter mødes regelmæssigt; typisk en gang om året. På møderne drøftes fælles problemer og udfordringer, herunder den globale markedsudvikling og udviklingen i omkostninger. Også den danske skibsbygningsindustri er repræsenteret. Idet vilkårene for skibsbygning i de repræsenterede lande er meget forskellige, er deltagernes holdninger og synspunkter også meget forskellige. Ved de seneste drøf-



telser har der især været fokuseret på den eksplosive vækst i værftskapacitet, der finder sted i bl.a. Kina i disse år, og hvor også andre lande som Vietnam og Indien har annonceret ønsker om en betydelig vækst i skibsbygningskapaciteten. Der er fra mange sider udtrykt bekymring for, at den fortsatte vækst i skibsbygningskapacitet vil føre til en betydelig overkapacitet af skibsværfter og en destabilisering af markedet. Overskud af skibsbygningskapacitet har tidligere været baggrund for omfattende subsidier til skibsbygning og deraf følgende forvridninger af markedet.

En særlig gruppe med tilknytning til JECKU er CESS – Committee on Expertise in Shipbuilding Specifics. Gruppen, hvis medlemmer består af repræsentanter fra JECKU-landene, har til formål at koordinere værftsindustriens synspunkter på tekniske spørgsmål. Eksempelvis drøftes skibsbygningsrelaterede spørgsmål i relation til IMO- og klasseregler for overfladebehandling af tanke og andre lukkede rum i skibe. Danske Maritime er aktiv i dette arbejde gennem CESA Technical Advisory Committee (TAC) og gennem CESA's repræsentation i IMO, hvor Foreningen ofte deltager. En uhensigtsmæssig udformning af tekniske regler om skibes konstruktion kan have væsentlige økonomiske konsekvenser for maritime producenter – inklusive værfter – og kan bl.a. påvirke konkurrenceforholdene mellem virksomheder.

COREDES

CESA's forskningsgruppe COREDES blev i slutningen af 2006 omstruktureret, især



med henblik på at sikre flere ressourcer til arbejdet. Der blev etableret en fast næstformandspost, og mødefrekvensen og udvalgsstrukturen blev justeret med henblik på et højere aktivitetsniveau. Foreningen deltager aktivt i det nye samarbejde. Foreningen har ligesom andre medlemmer af COREDES og EMEC (se nedenfor) mulighed for at påvirke Kommissionens prioriteringer og indbydelser til indlevering af forskningsprojekter. Det kan eksempelvis anbefales, at visse emner op- eller nedprioriteres. COREDES' aktiviteter er for tiden reelt en kontinuerlig opdatering af den Strategic Research Agenda, der udgjorde COREDES' bidrag til 7. Rammeprogram, og som formidles til EU-Kommissionen via teknologiplatformen WATERBORNE.

EMEC

Danske Maritime er medlem af EMEC – European Maritime Equipment Council. EMEC har i det forløbne år bl.a. fokuseret på metoder til forbedring og simplificering af klassifikationsselskabernes procedurer for godkendelse af maritimt udstyr. Nogle af disse procedurer har over årene udviklet sig til at være unødvendigt arbejdsmæssigt og omkostningsmæssigt belastende, bl.a. som følge af en omfattende duplikering af prøver og certifikater, hvilket ikke bidrager til den maritime udvikling eller sikkerhed. EMEC har i denne sammenhæng deltaget i drøftelser med EU-Kommissionen og relevante grupper i Europa-Parlamentet om et direktivforslag om nye bestemmelser om skibsinspektion og opgaver for de maritime administrationer. Forslaget lægger bl.a. op til, at klassifikationsselskaberne skal arbejde hen imod en harmonisering af deres regler og

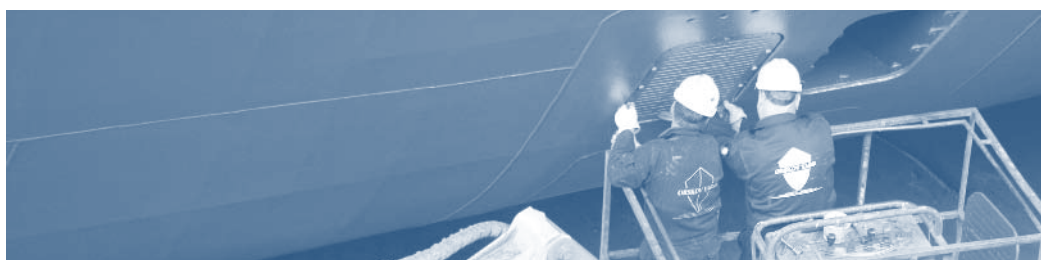
aftale, hvordan de gensidigt kan godkende hinandens certifikater. Danske Maritime støtter forslaget, som, hvis det vedtages, kan føre til både besparelser og – gennem øgede kvalitetskrav – en styrkelse af den maritime sikkerhed og den europæiske maritime industris konkurrenceevne. Direktivforslaget ventes at blive behandlet i Ministerrådet i andet halvår 2007. Side-løbende med drøftelserne med Kommissionen og Parlamentet har EMEC også haft drøftelser med IACS (International Association of Classification Societies) om direktivforslaget, ligesom der er etableret en fælles arbejdsgruppe med det formål at rationalisere og simplificere klassifikationsprocessen under det eksisterende regelsæt. Flere af Foreningens medlemsvirksomheder deltager i dette arbejde, og en af virksomhederne har allerede konstateret betydelige besparelser på udgifterne til klassifikation.

EMECrid

Ligesom CESA har arbejdsgruppen COREDES, har EMEC en arbejdsgruppe, der koordinerer overvejelser om forskningspolitik og kanaliserer bidrag og projektforslag til EU-Kommissionen via den maritime teknologiplatform WATERBORNE. Komiteen kaldes EMECrid og samarbejder tæt med COREDES. Der holdes fælles årlige møder, og indholdet af prioriteringer afstemmes så vidt muligt mellem de to organisationer.

MIF

Gennem CESA og EMEC deltager Danske Maritime også i MIF (Maritime Industries Forum), der er et netværk for hele den



europæiske maritime sektor. MIF virker i praksis som en meget uformel organisation omfattende en række arbejdsgrupper og et plenarmøde med intervaller på et til to år. Sidste plenarmøde blev afholdt i Oslo i oktober 2006, hvor dagsordenen bl.a. omfattede emner relateret til EU's maritime grønne bog. I tilknytning til mødet var der arrangeret et møde mellem EMEC og IACS (International Association of Classification Societies) vedrørende klassifikation af maritimt udstyr. Her blev det aftalt at indlede en dialog med henblik på at effektivisere og simplificere klassifikationsprocesserne.

Europæisk maritim politik

Kommissionens grønne bog om en samlet europæisk maritim politik blev udsendt i juni 2006. Med grønningen lagde Kommissionen op til udformning af en samlet maritim politik og åbnede for hørings-svar fra såvel medlemslande som andre interesserede. Høringsrunden udløb med juni 2007. Foreningen har i flere sammenhænge udtalt sig om Kommissionens initiativ. Foreningen deltog den 24. april 2007 i en høring i Folketinget med baggrund i Grønningen. Umiddelbart herefter – den 26. april 2007 – var EU-kommissær Joe Borg, der er ansvarlig for Grønningen, på besøg i København og var indbudt af Søfartsstyrelsen til et møde med samtlige danske interessenter, herunder Danske Maritime. Foreningen har ved disse lejligheder budt Kommissionens initiativ velkomment, idet en holistisk tilgang til den maritime politik på EU-niveau åb-

ner muligheder for at skabe synergi ved at kæde initiativer af betydning for de mange forskellige maritime sektorer sammen. Foreningen har også peget på, at det vil være interessant, dersom der kan oprettes en fælles enhed for maritime spørgsmål, som vil kunne agere koordinerende og skabe og bevare overblikket over det samlede maritime område.

Hidtil har maritime emner især været behandlet i en række forskellige enheder i Kommissionen: Generaldirektoratet for Transport, Generaldirektoratet for Erhvervs- og Virksomhedspolitik, Generaldirektoratet for Konkurrence eller Generaldirektoratet for Handel. Hvert af disse generaldirektorater fokuserer i deres øvrige arbejde især på forhold inden for EU, og det gør det nødvendigt til stadighed at minde om skibsfartens og de maritime industriers globale natur. De maritime erhverv udgør samtidig en politisk mindre vægtig del af de enkelte generaldirektoraters arbejde. I Generaldirektoratet for Transport behandles således fly- og bane-transport, hvor mange medlemsstater optræder som ejere. Der behandles rumfart, hvis politiske bevågenhed ikke har meget med transportbehov at gøre, og der behandles vejtransport, som især i Tyskland har en lokalpolitisk vægt, der langt overskygger den maritime industri. Det vil derfor være en fordel for globale erhverv som de maritime, hvis de maritime emner tilknyttes et enkelt sted i EU, hvor man kan se sammenhængen og arbejde ud fra en global tilgang.

Foreningen kan dog ikke støtte Kommissionens forslag om yderligere koordinering af medlemsstaternes maritime interesser i IMO. I IMO vedrører emnerne ofte sikkerhed og kræver en høj standard af faglig viden. Denne viden kan man ikke være sikker på at finde i Kommissionen, så længe EU ikke er en flagstat. Oprettelsen af et maritimt agentur kan ikke sikre den nødvendige viden om maritime forhold. Dette ses tydeligt af Kommissionens behandling af sagen om koreanske





sikkerhedsventiler, hvor det er lykkedes producenten at forvirre Kommissionen. En samlet optræden i IMO af EU's medlemsstater er slet ikke ønskelig, idet organisationen ikke bør fastsætte regler efter de mest tungtvejende økonomiske interesser, men derimod på et sagligt teknisk grundlag. Det er væsentligt, at de forskellige medlemsstater fortsat har mulighed for at fremsætte deres synspunkter, som bl.a. afspejler den viden, der findes i de forskellige medlemsstaters maritime erhverv. Græske rederier har ikke nødvendigvis samme opfattelse som danske, og det forekommer usagligt, hvis et fælles syn skulle gennemtvinges af de stemmевægte, som EU-medlemmerne er tildelt med henblik på interne afgørelser. Det er derfor væsentligt, at de enkelte flagstater og de maritime organisationer bevarer retten til en saglig bred debat i IMO, og ikke via EU's kompetenceregler tvinges til at gøre debatten magtpolitisk.

Konkurrenceforhold

Statsstøtte

Statsstøttereform i EU

I august 2005 fremsatte EU-Kommissionen en handlingsplan for ændringer på statsstøtteområdet, som den ønsker at gennemføre i løbet af perioden 2005-2009. Handlingsplanen indeholdt en række meget generelle forslag og tanker, som alle har grundlag i EF-traktatens statsstøtteregler, hvorefter Kommissionen har det afgørende skøn angående, hvorvidt en støtte skal anses for konkurrenceforvridende eller tillades. Kommissionen

ønsker at strømline sine procedurer og at gøre reglerne klarere, således at der kommer færre anmeldelser. Det er også hensigten at fremskynde beslutningsprocessen i statsstøttesager.

Hovedformålet er mindre – og mere målrettet – statsstøtte, hvilket principielt er i god overensstemmelse med Danske Maritimes politik og holdning på statsstøtteområdet. Dog har Danske Maritime måttet fremhæve over for EU-Kommissionen, at hurtigere beslutninger kan betyde, at de enkelte tiltag undersøges mindre grundigt, hvilket øger risikoen for konkurrenceforvridning. En klar angivelse af undtagelser kan endvidere opfattes som en anbefaling af at indføre støtteordninger i overensstemmelse med Kommissionens regelformulering. Dersom medlemsstaterne søger at gå så tæt som muligt på grænserne for det tilladte, forekommer det nødvendigt, at der sikres en indsigt i støtten. Danske Maritime modsætter sig derfor, at stadigt større områder af statsstøtten undtages fra krav om anmeldelse, og at visse typer af støtte ikke kan ophæves af Kommissionen, selv om den måtte vise sig i praksis at være konkurrenceforvridende.

Danske Maritime er meget betænkelig ved, at der ydes støtte til enkeltvirksomheder. Det er vigtigt, at myndigheder ikke ved generelle godkendelser drager for vidtrækkende slutninger fra enkelttilfælde – selv typiske tilfælde. Kommissionen mener f.eks., at støtte til små og mellemstore virksomheder som regel ikke vil være konkurrenceforvridende, og at støtte på under 200.000 € heller ikke i hovedreglen vil være konkurrenceforvridende. Imidlertid er der, i hvert fald i den maritime sektor, en del virksomheder, der falder ind under EU's definition af små og mellemstore virksomheder, men som ikke desto mindre er engageret i international konkurrence. For sådanne små virksomheder vil støttebeløb på 200.000 € ofte være meget væsentlige og vil kunne skade, hvis de eksempelvis ydes til en konkurrent i forbindelse med en konkret

kontrakt. På landbrugsområdet er dette anerkendt, også af Danmark, og mange af de generelle undtagelser anvendes af denne grund ikke på landbruget. Det bør naturligvis også være muligt at sikre, at små virksomheder i international konkurrence på andre områder ikke stilles over for statsstøtte, blot fordi en sådan støtte på nogle felter ikke ville give problemer.

I forbindelse med de generelle undtagelser kunne det derfor være ønskeligt, om konkurrerende virksomheder fik mulighed for at påvise det, hvis der i konkrete sager sker en fordrejning af konkurrencen, og at Kommissionen – når den modtager sådanne henvendelser – har mulighed for at tage sagen op og forhindre, at støtten udbetales. Danske Maritime kunne ikke støtte forslaget om forhøjelse af de minimis-grænsen, som blev fremsat i 2007, og Foreningen har fremsat overstående synspunkter i forbindelse med konkrete forslag under reformen.

Statsstøtte til skibsbygning

De eksisterende rammebestemmelser i EU for statsstøtte til skibsbygning har til hensigt at fjerne forskellene mellem reglerne for skibsbygningsindustrien og for andre industrisektorer. Der er således stort set ikke længere særordninger, der tillader statsstøtte til skibsbygning, når der ses bort fra, at der frem til udgangen af marts 2008 kan leveres skibe, som indtil marts 2005 blev kontraheret under den nu udløbne TDM-ordning. Imidlertid gør der sig stadig særlige faktorer gældende for skibsbygning. Dette er en del af baggrunden for, at der er indført særlige rammebestemmelser for statsstøtte til skibsbygning på visse områder. På foranledning af bl.a. Danske Maritime er reglerne for støtte til

skibsbygning på nogle af disse områder strammere end for andre erhverv.

De aktuelle rammebestemmelser trådte i kraft den 1. januar 2004 med en gyldighedsperiode frem til udgangen af 2006. Efter længere tids drøftelser besluttede Kommissionen i november 2006 at forlænge rammebestemmelserne med to år frem til udgangen af 2008. Forlængelsen blev begrundet med, at der endnu var for lidt erfaring med den særlige innovationsstøtteordning for skibsbygning, og at der derfor var behov for mere tid for at vurdere, om innovationsstøtteordningen burde afvikles eller gøres permanent.

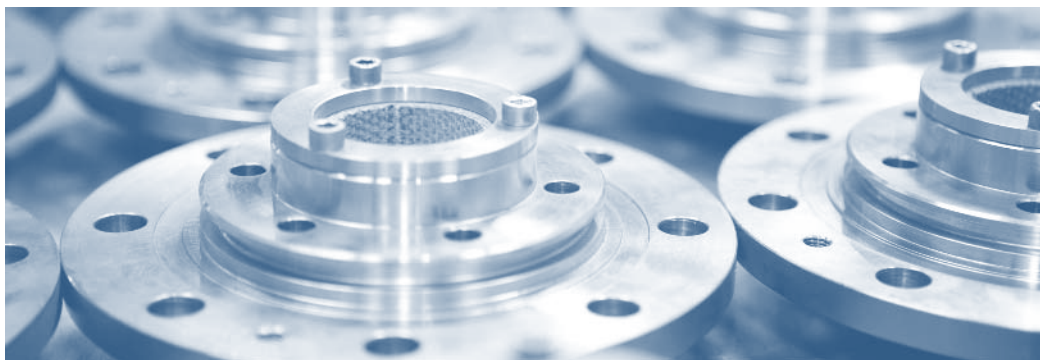
Ifølge reglerne om støtte til innovation kan der ydes støtte med indtil 20 % af udgifterne til innovative dele af udviklingen af produkter og produktionsprocesser. Ifølge rammebestemmelserne retter innovationsstøtte sig mod værfterne, men dette er ikke nødvendigvis ensbetydende med, at leverandører til værfter ikke kan opnå del i innovationsstøtten. Kommissionen har hidtil godkendt innovationsstøtteordninger i Tyskland, Frankrig, Holland, Italien og Spanien.

Danske Maritime ser gerne, at reglerne om støtte til innovation til skibsbygning strammes op og om muligt indarbejdes i de nye generelle, horisontale regler for forskning, udvikling og innovation, som EU har under overvejelse.

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

Industrien har igennem Leadership 2015-arbejdet foreslået at etablere en europæisk garantiordning igennem Den Europæiske Investeringsbank, EIB. Danske





Maritime mener, at en ordning på denne måde kan være en god idé, idet den kan sikre, at garantiordningerne ikke bliver konkurrenceforvridende. Forslaget om en garantiordning var på ny til drøftelse på konkurrenceevnerådsmødet den 21.-22. maj 2007, hvor Rådet gav opbakning til, at Kommissionen arbejder videre med sagen.

EU-Kommissionen har i det forløbne år behandlet flere konkrete sager om statsstøtte til skibsbygning. En væsentlig sag vedrører støtte til de tre største værfter i Polen. Værfterne modtog støtte både før og efter Polens indtræden i EU den 1. marts 2004, men Kommissionen har alene forholdt sig til den støtte, der er ydet efter, Polen indtrådte i EU. Kommissionen konstaterede medio 2007, at der var enighed med den polske regering om omfanget af kapacitetsreduktioner ved to af de polske værfter. Kapacitetsreduktioner er en forudsætning for, at Kommissionen kan godkende den statsstøtte, der er ydet, og den efterfølgende privatisering og restruktureringsplan. Foreningen har i forbindelse med høringer udtalt sig til støtte for Kommissionens arbejde med at påse reglernes overholdelse således, at den konkurrenceforvridende effekt af statsstøtte kan begrænses mest muligt.

I forbindelse med forhandlingerne om optagelse af Kroatien i EU er Kommissionen i dialog med de kroatiske myndigheder om restruktureringsplanen af den kroatiske skibsbygningsindustri. Skibsbygning er en meget vigtig industri i Kroatien, men også en stærkt subsidieret industri. Der er dermed behov for ændringer, som kan blive ganske omfattende. Foreningen følger udviklingen i denne sag, der potentielt kan indebære en betydelig statslig støtte i forbindelse med en restruktureringsplan.

Reglerne om tildeling af regionalstøtte til skibsværfter er mere restriktive end reglerne for tilsvarende støtte til andre sektorer. Kommissionen har i det forløbne år behandlet en række sådanne sager. Foreningen har her været involveret i en konkret sag om støtte til Volkswerft i Stralsund. Foreningen medvirkede i denne sag til at belyse de faktiske forhold omkring støtten, som faldt inden for de gældende regler, men hvor der var opstået en række misforståelser i sagsbehandlingen. Efter Foreningens intervention blev støtten godkendt af Kommissionen.

Sagerne om statsstøtte inden for skibsbygningssektoren illustrerer vigtigheden af, at der i EU opretholdes et regelsæt og et kontrolapparat, der kan gribe ind og stoppe konkurrenceforvridende subsidier.

Skibsbygning og OECD

Der har gennem en længere årrække været forhandlet i OECD om en aftale om afvikling af statsstøtte i form af subsidier og andre konkurrenceforvridende foran-

staltninger i de deltagende lande. Forhandlingerne har de seneste år foregået i en særlig forhandlingsgruppe, SNG, Special Negotiating Group. Ved et møde i september 2005 konstaterede forhandlerne, at synspunkterne hos de toneangivende lande var for langt fra hinanden til, at en aftale var realistisk mulig, og forhandlingerne blev derfor suspenderet for at parterne kunne genoverveje positionerne og evt. genoptage forhandlingerne på et senere tidspunkt.

Sideløbende med suspensionen af forhandlingerne i SNG besluttede OECD at afvikle sine aktiviteter inden for en række sektorområder, herunder skibsbygning, med udgangen af 2005. På initiativ af en række medlemsstater blev det imidlertid i foråret 2006 aftalt at videreføre OECD's aktiviteter på skibsbygningsområdet på lavt blus baseret på et særligt budget tilvejebragt af de deltagende lande.

Danske Maritime støtter, at OECD's aktivitet på skibsbygningsområdet videreføres for derigennem at bevare en platform for dialog mellem de væsentligste skibsbygningslande.

Et første møde i dette nye set-up blev afholdt i juli 2006 og i december 2006 afholdtes en workshop med deltagelse af en række væsentlige skibsbygningslande uden for OECD, herunder Kina. Også skibsbygningsindustrien medvirkede i workshoppen. I forbindelse med møderne i 2007 er der fra asiatiske deltagere udtrykt ønske om en genoptagelse af de tidligere suspenderede forhandlinger. EU's stilling hertil var medio 2007 endnu ikke kendt, men Danske Maritime støtter en genoptagelse af drøftelserne.

Sideløbende har OECD drøftet forslag om en række tilpasninger og revisioner af OECD's regler om det offentlige deltagelse i eksportkreditfinansiering af nye skibe – herunder asiatiske forslag om at gøre reglerne mere fleksible og derigennem åbne op for en øget statslig støtte

til eksportkreditfinansiering. Danske Maritime har taget afstand fra de forslag, der kan åbne op for flere subsidier til skibsfinansiering.

Immaterielle rettigheder

De fleste nye idéer inden for skibsbygning, såvel hvad angår skibe som udstyr, er opstået i Europa. I de senere år har europæiske organisationer, herunder især CESA og EMEC, beskæftiget sig med de såkaldte immaterielle rettigheder. Det er oftest patenter og varemærker, der tænkes på, men i de maritime brancher er der mange idéer, der ikke umiddelbart lader sig placere i de rene juridiske kategorier. En serie af mindre ændringer kan tilsammen udgøre en nyskabelse, der giver et produkt væsentligt bedre egenskaber. Hver af disse ændringer er måske ikke patenterbare, og et patent vil i visse situationer blot henlede konkurrenters opmærksomhed på idéen uden at beskytte imod kopiering. Spørgsmålet om beskyttelse af idéer er derfor – blandt andet på dansk initiativ – bragt op i en arbejdsgruppe i EMEC. Også CESA har etableret en arbejdsgruppe, der søger at afdække problematikken. Det er blandt andet foreslået, at CESA kunne etablere et såkaldt Common Management Centre til overvågning af patentrettigheder. EU-Kommissionen har bedt et konsulentfirma gennemføre en undersøgelse af problemer omkring immaterielle rettigheder i europæisk skibsbygningsindustri.

Foreløbig tilråder CESA's arbejdsgruppe en øget opmærksomhed fra værfternes side – blandt andet ved at man specifikt gør





købere og samarbejdspartnere, herunder klassifikationsselskaber, opmærksomme på, at værftets tegninger og idéer ikke må videregives til andre. Også uden patent- og anden beskyttelse skønnes sådanne advarsler at reducere mængden af informationer, der overføres til konkurrenter. Selv hvor udstyr ikke er beskyttet af lokale retsregler, kan et europæisk patent gøre nytte, idet man ved hjælp af EU's toldregler har mulighed for at forhindre, at reservedele fremstillet i strid med europæiske rettigheder indføres i EU til montering på skibe i europæiske havne. Under bygningen af et nyt skib med piratkomponenter, vil der altså skulle tages højde for, at skibet under sin senere drift kan opleve forsinkelser, når det måtte få behov for reparationer i europæiske havne.

Forvridninger i stålmarkedet

Stål er en vigtig råvare i et industrialiseret samfund – ikke mindst inden for skibsbygning og produktion af offshoreinstallationer m.v. er stål ganske simpelt uundværligt. For at konkurrere globalt er det afgørende for den europæiske produktionsindustri at være på lige fod med konkurrenterne, når det gælder adgang til stål i de rette mængder, kvaliteter og til konkurrencedygtige priser. Imidlertid har stålprisen i Europa i et stykke tid været bemærkelsesværdigt højere end verdensmarkedsprisen. Dette gælder eksempelvis for varmvalsede stålplader og tykke stålplader. Prisen på varmvalsede coils har således i de seneste tre år ligget ca. 150 USD højere end i Fjernøsten, mens forskellen for visse typer tykke plader har været på omkring det dobbelte.

Europæiske skibsværfter bygger skibe af høj kvalitet og benytter sig af højteknologiske produktionsmetoder, men en teknologisk førerposition er ikke nok til at sikre den europæiske skibsbygningsindustri konkurrenceevne. Høje priser på materialer vil uvægerligt give sig til udtryk i høje priser på de færdigbyggede skibe, så hvis Europa skal kunne konkurrere på et glo-



balt marked, må vi også have adgang til råvarerne til en konkurrencedygtig pris. Foreningen har taget denne problematik op med danske myndigheder m.fl.

EU's konkurrenceevneråd for industri

Den 21. og 22. maj mødtes EU's konkurrenceevneråd for industri i Bruxelles, hvor blandt andre Økonomi- og Erhvervsminister Bendt Bendtsen deltog. Forinden havde EU-Kommissionen den 25. april udsendt en statusrapport om LeaderSHIP 2015-initiativet, som er en strategi udarbejdet for skibsbygningsindustrien. Da LeaderSHIP 2015 blev til i 2002-2003 var den udtænkt som en positiv vision for Europas maritime industrier på baggrund af en tro på branchens kapacitet og innovative potentiale.

Et af fokuspunkterne i LeaderSHIP 2015-strategien er netop skabelse af lige konkurrencevilkår på verdensplan inden for skibsbygning. Dette punkt er yderst relevant i dag, hvor europæiske værfter skal konkurrere med værfter i eksempelvis Asien, hvor produktionsomkostningerne i nogle lande er væsentligt lavere end herhjemme i Danmark og i det øvrige Europa. Hvis Europa som skibsbygningsregion skal kunne konkurrere med resten af verden, er det nødvendigt, at alle har adgang til råvarer på samme vilkår og til samme priser.

I forbindelse med mødet i EU's konkurrenceevneråd udsendte ORGALIME (The European Industries Association - Mechanical, Electrical, Electronic, Metalworking & Metal Articles Industries) og CESA



(Community of European Shipyards' Association) den 18. maj en fælles pressemeddelelse. Heri tilskyndede de to organisationer konkurrenceevnerådet til at arbejde for bedre konkurrencevilkår for maskinindustrien og skibsværfter i Europa ved at sikre adgang til råvarer, herunder især stål, til konkurrencedygtige priser.

På baggrund af Kommissionens statusrapport tilkendegav EU's konkurrenceevneråd deres støtte til LeaderSHIP 2015-strategien.

Forvridningen på stålmarkedet er ikke kun et problem inden for skibsbygningsindustrien. Andre industrier, der benytter stål som en vigtig råvare er også ofre for skævvridningen på markedet.

Danske Maritime arbejder fortsat aktivt for, at Europa skal få adgang til stål på konkurrencedygtige vilkår.

Klassifikationsdirektiv

Danske Maritime støtter EU-Kommissionens forslag til revision af direktivet om godkendte klassifikationsselskaber. Direk-

tivet stiller visse krav, for at klassifikationsselskaber må benyttes af medlemsstaterne til myndighedsopgaver, og som noget nyt har Kommissionen, bl.a. på EMEC's initiativ, foreslået, at klassifikationsselskaber skal arbejde hen imod en anerkendelse af hinandens certifikater. I dag kan producenter af maritimt udstyr risikere at skulle have udstyr godkendt af op mod 10 forskellige klassifikationsselskaber, selvom hver af prøverne reelt opfylder samme krav og ofte er helt identiske. Forslaget møder stor modstand fra klassifikationsselskaberne, der tilsyneladende har fået den opfattelse, at de ved forslaget pålægges et uoverskueligt ansvar. Foreningen finder det naturligt, at klassifikationsselskaber accepterer andre klassifikationsselskabers certifikater – i hvert fald i samme omfang, som myndigheder gør det. Samtidig går Foreningen ud fra, at certifikaterne alene skal accepteres som det, de er, nemlig en udtalelse fra et klassifikationsselskab – ikke som en garanti for produktet. Alene det udstedende selskab bærer ansvaret for, at certifikatet er korrekt. En godkendelse fra et andet klassifikationsselskab indebærer alene, at der vises tillid til det første klassifikationsselskab, herunder at certifikatet ikke er falsk. Der opstår ikke noget yderligere ansvar for klassifikationsselskab nr. 2, som ikke allerede påhviler klassifikationsselskab nr. 1. Skulle der vise sig at være alvorlige fejl ved certifikatet, vil det endelige ansvar naturligvis påhvile det klassifikationsselskab, der oprindeligt udstedte det.

Den 25. april 2007 behandlede Europa-Parlamentet EU-Kommissionens direktivforslag. Herunder vedtog Parlamentet den bestemmelse, der foreskriver, at klassifikationsselskaberne skal samarbejde med henblik på en ensartet fortolkning af internationale konventioner og aftale vilkår for en gensidig anerkendelse af certifikater. Inden direktivet kan træde i kraft, skal det også godkendes af EU's ministerråd. Det forventes, at ministerrådet vil tage stilling til direktivforslaget i efteråret i 2007.



I forbindelse med behandlingen af direktivforslaget i Europa-Parlamentet har Danske Maritime sammen med Danmarks Rederiforening via en fælles henvendelse opfordret danske medlemmer af parlamentet til at støtte forslaget.

Koreanske sikkerhedsventiler

Den koreanske virksomhed Tanktech Co. har igennem en årrække markedsført sikkerhedsventiler til tankskibe. Ventilerne, der ikke lever op til IMO's krav, er påført et EU Rat-mærke, der skal angive, at de sikkerhedsmæssigt er i orden, men Søfartsstyrelsen fandt i 2004 så alvorlige fejl, at ventilerne måtte fjernes fra danske skibe. I beretningsperioden var ventilerne fortsat forbudt på danske skibe og omfattet af advarsler eller begrænsninger i nogle få andre lande, men forbudet er ikke fulgt op – hverken globalt eller i de øvrige EU-lande. Denne tøven skal ses på baggrund af, at EU-Kommissionen har erkendt, at det danske forbud er berettiget.

Der mangler tilsyneladende en bestemmelse i EU-retten, der sikrer ensartede regler i EU's medlemslande, og som pålægger medlemsstaterne at gribe ind over for udstyr, der med rette er forbudt af en anden medlemsstat. Det er tydeligvis ikke nok, at der udstedes advarsler. Det kan tilsyneladende lykkes producenter at skabe så megen forvirring, at de fleste myndigheder blot afventer en afklaring, som ingen dog synes at føle sig forpligtet til at tilvejebringe. Også i IMO-sammenhæng er der åbenbart ingen garanti for, at en advarsel følges op af andre lande. Resultatet er, at ventilerne fortsat fremstilles i Sydkorea og påmonteres skibe der. Er skibene til dansk flag, må ventilerne udskiftes, men er skibene til visse andre EU-flag, kan de sejle med de usikre ventiler.

Ventilerne er godkendt af Bureau Veritas med anvendelsesbetingelser. Bureau Veritas har dog afslået at tildele identiske ventiler samme godkendelse, hvis de fremstilles i Europa. Det er beklageligt, at

klassifikationsselskaberne tilsyneladende ikke kan sikre, at inspektører i Sydkorea når til samme resultat under deres arbejde som deres europæiske kolleger. Det er også bekymrende, at en ventil, som Søfartsstyrelsen med rette anser for risikofyldt, ikke automatisk forbydes i resten af verden og da især i resten af Europa.

Servicedirektiv

I december 2006 blev EU's servicedirektiv vedtaget. Kommissionens første forslag fra januar 2004 lagde op til en væsentlig liberalisering af handlen med tjenesteydelser, hvilket ville have lettet f.eks. salg af vedligeholdelsesopgaver fra Danmark til andre EU-lande. I en verden, hvor industriens produkter oftere indgår i samlede pakkeløsninger, der også omfatter service, ville forslaget klart have været til fordel for innovative og konkurrencedygtige virksomheder, såsom de danske maritime producenter. Debatten i Danmark blev desværre i vidt omfang afsporet af en misforstået frygt for, at direktivet ville svække det overenskomstbaserede aftalesystem på arbejdsmarkedet og åbne for social dumping. Kritikken medførte en del ændringer, hvoraf en del blot bekræftede det, der allerede længe havde været gældende efter udstationeringsdirektivet, mens andre begrænsede rækkevidden af servicedirektivet selv. Danske Maritime håber, at danske arbejdsgivere og arbejdstagere opnår samme grader af fleksibilitet, som tilfældet bliver i de øvrige medlemslande, når den nationale implementering af direktivet påbegyndes.



EU's 7. rammeprogram for forskning

EU's 7. rammeprogram for forskning blev vedtaget i december 2006 og kommer til at omfatte 5 "kald", hvor der opfordres til indsendelse af projektforslag. Fristen for indsendelse er sat til at udløbe i henholdsvis 2007, 2008, 2010, 2011 og 2012. Kommissionen skulle efter vedtagelsen af rammeprogrammet udarbejde et "Annual Work Programme", men arbejdsprogrammet kom ikke på plads, selvom rammeprogrammet allerede er i gang. Det samlede budget blev større end for det foregående program, men den forventede fordeling på de enkelte emner tyder på, at der til den maritime industris formål formentlig vil blive anvendt midler på nogenlunde samme niveau som under det 6. rammeprogram. Foreningen nærer håb om, at der vil kunne afsættes tilstrækkelige midler også til produktionsteknologi. Det første kald blev åbnet i december 2006 og skulle udløbe i maj 2007, men på grund af visse indkøringsvanskeligheder blev fristen for indlevering af forslag udskudt til juni 2007. I de to samarbejdende forskningsorganer COREDES (under CESA) og EMECRID (under EMEC) forberedes nu input til det næste udbud, der forventes åbnet i udgangen af 2007, og hvortil Kommissionen søger emner fra teknologiplatformen WATERBORNE, som COREDES og EMECRID deltager i.

REACH

Den 18. december 2006 vedtog EU en ny kemikalielovgivning, REACH (Registration, Evaluation and Authorization of Chemicals). REACH giver virksomhederne ansvaret for at dokumentere forsvarlig brug af kemikalier i processer og produkter. Formålet med de nye regler er at samle reguleringen af kemikalier i et regelsæt, der gælder både for producenter og brugere af kemiske stoffer og produkter. Reglerne skønnes at indebære 70.000 -

80.000 registreringer over de kommende 11 år.

Forordningen træder i kraft 1. juni 2007. Herefter begynder fristerne at udløbe for virksomheder, der fremstiller/importerer/bruger kemikalier. I første omgang oprettes et kemikalieagentur i Helsingfors, der skal stå for registrering og godkendelse. Alle stoffer, der fremstilles eller importeres i mere end 1 ton pr. år pr. producent/importør skal registreres. For stoffer over 10 tons skal der udarbejdes kemiske sikkerhedsrapporter og sikkerhedsdatablade. Sker det ikke, må stofferne ikke markedsføres. Der begynder en såkaldt præregistrering af alle stoffer 1. juni 2008. Den skal være afsluttet 1. december samme år. Først til den tid kan man skabe et nogenlunde overblik over de mest udbredte kemikalier. Reglerne gennemføres i øvrigt over en periode på 15 år. I løbet af denne periode er der forskellige ikrafttrædelsestidspunkter for forskellige delelementer af forordningen.

De fleste danske industrivirksomheder og brancher vil blive berørt af REACH som producent, importør eller bruger af kemikalier. For Danske Maritimes medlemmer kan der opstå problemer med for





lidt eller for sen information. Bliver en bestemt anvendelse ikke registreret af producenten, eller bliver stoffer fjernet fra markedet, kan det blive nødvendigt at ændre produktionsmetoder – måske med kort varsel. Foreningen har derfor fulgt forslaget under dets udarbejdelse og har bl.a. argumenteret for udformning af bestemmelser, der sikrer, at brugerne – herunder virksomhederne – får adgang til de relevante informationer om de enkelte stoffer og substanser.

AFS-Konventionen

Anti-fouling-konventionen (AFS-Konventionen), der blev forhandlet på plads i IMO i 2001, og som især skal forbyde anvendelsen af TBT-holdig bundmaling på skibe, er endnu ikke trådt i kraft. EU's forordning var tænkt som en overgangsordning, og forbudet mod TBT håndhæves derfor ikke over for skibe under fremmed (ikke-EU) flag. Dette skal ændres med udgangen af 2007, idet EU's forordning fastslår, at alle skibe, der anløber en EU-havn eller sejler under EU-flag fra 1. januar 2008 ikke må anvende TBT i bundmalinger. Der findes imidlertid intet system til at kontrollere dette, før konventionen træder i kraft. Uanset hvor TBT-fri en bundmaling de måtte have, kan skibe under f.eks. Panamaflag ikke have et AFS-certifikat, før konventionen er trådt i kraft, og de kan heller ikke have det tilsvarende EU-certifikat, når de ikke sejler under et af EU-landenes flag. AFS-Konventionen træder i kraft 12 måneder efter, den er ratificeret af 25 lande med tilsammen mindst 25 % af verdens handelsflåde. En del EU-lande har ikke ratificeret konventionen – måske bl.a. fordi EU har vedtaget egne regler. De EU-lande, der mangler at ratificere konventionen, kan tilsammen sikre en ikrafttræden af AFS-Konventionen, men det kan ikke længere nås inden 1. januar 2008.

Foreningen har ved brev af 25. januar 2007 til den relevante kommissær, næstformand for Kommissionen Jacques Bar-



rot, foreslået, at Kommissionen lægger pres på medlemsstaterne for at sikre en så snarlig ikrafttræden som muligt. Andre organisationer har også udtalt bekymring over den manglende ikrafttræden, herunder INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners) og ICS (International Chamber of Shipping).

IPPC-direktivet

EU-Kommissionen har siden slutningen af 2005 arbejdet med en revision af IPPC-direktivet (Integrated Pollution Prevention and Control), der bl.a. vedrører luftforurening med organiske opløsningsmidler.

Et af de forslag, der har været fremsat, er en udvidelse af direktivets område, der hidtil har været baseret på virksomhedernes produktionsomfang. Det blev under revisionen blandt andet foreslået, at værfter skulle omfattes uanset størrelse og produktion. Foreningen finder det u hensigtsmæssigt, at regulering i nogle tilfælde baseres på betegnelsen for et produkt, mens den i andre fastlægges efter omfanget af en proces. Den luftforurening, der stammer fra overfladebehandling af stålplader, er uafhængig af, om stålet er vindmølletårne, skibssegmenter eller hele skibe. Efter forslaget ville et skibsværft være omfattet uanset størrelse, mens en underleverandør, der alene bygger skibsskrog, kun vil være omfattet, hvis virksomheden har en vis størrelse. Foreningen har fremført sin kritik igennem flere kanaler, men forslaget genfindes stadig i den rapport, som Kommissionen i juni 2007 har ladet udarbejde om revisionen.

MEDLEMSVIRKSOMHEDERNES AKTIVITET

Værfter

Nybygning

Når et nyt skib bygges, involverer det langt mere end de aktiviteter, der foregår på værfterne. Gennemsnitligt kan op mod to tredjedele af omsætningen ved bygning af nye skibe henføres til leverandører til værfterne. Den internationale konkurrence inden for skibsbygning indebærer, at værfterne i alle lande indkøber udstyr og materialer globalt. Danske maritime leverandører har bl.a. i kraft af teknologi og kvalitet en stærk global position. Danske værfter benytter på samme måde af underleverandører, også i udlandet, og en stor og konkurrencedygtig dansk marineudstyrsindustri udgør en vigtig del af den maritime industri.

Omfanget af nybygningsaktivitet er en indikator for udviklingen på markedet for udstyr og andre leverancer til skibsbygning. Nybygningsproduktionen ved Foreningens medlemsværfter er illustreret i figur 1, mens den globale nybygningsaktivitet omhandles i afsnittet *Internationale markedsforhold*.

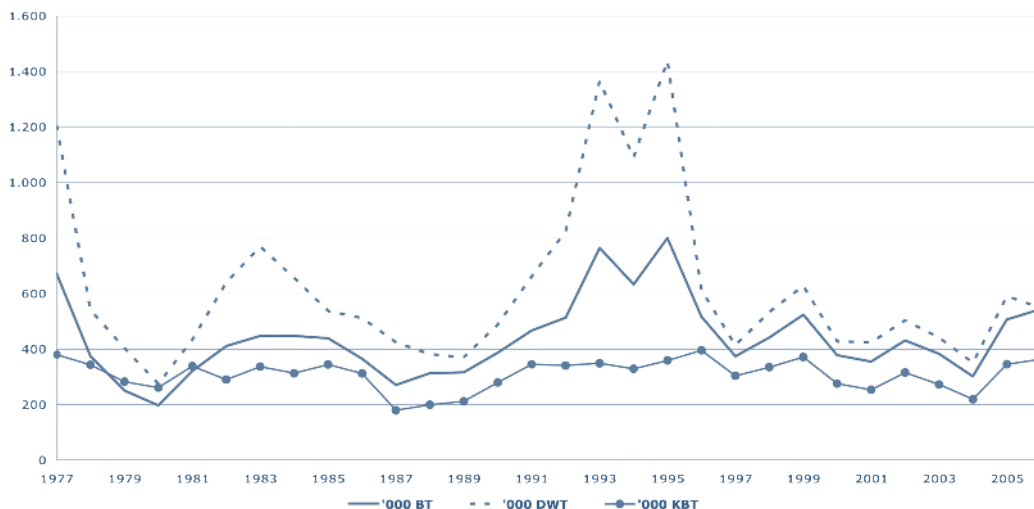
I 2006 afleverede Foreningens medlemsværfter 9 skibe på i alt 364.000 kbt eller 550.000 bt. I 2005 afleverede værfterne 10 skibe på i alt 346.000 kbt eller 507.000 bt. Den afleverede tonnage fra medlemsværfterne i 2006 er nærmere specificeret i bilag 2 og 3.

Værdien af den afleverede tonnage androg 2,9 mia. kr. i 2006, mens den i 2005 androg 3,9 mio. kr.

Skibsreparation

Reparationssektoren har været præget af et højt aktivitetsniveau i beretningsperioden. Dette skyldes i høj grad det gode fragtmarked, hvor kort leveringstid, kvalitet af arbejdet og leveringssikkerhed spiller en stor rolle. Belægningen ved medlemsværfterne var derfor generelt god i perioden, og visse danske værfter har endog måttet afvise ordrer på grund af fuld belægning på dokkerne. Flere værfter har investeret i nye reparationsdokke for at imødekomme den store efterspørgsel.

Figur 1: Skibsproduktion ved Foreningens medlemsværfter 1977-2006



Kilde: Danske Maritime



Ordretilgang og -beholdning

Tilgangen af nye ordrer i 2006 androg 25 skibe på tilsammen 1.286.000 bt eller 1.320.000 dwt. I 2005 androg tilgangen af nye ordrer 14 skibe på tilsammen 1.280.000 bt. eller 1.322.000 dwt. Opgjort i kompenserede bruttoton var ordretilgangen i 2006 på 875.000 kbt mod 843.000 kbt i 2005. Ordretilgang og ordrebeholdning for perioden 1990-2006 er angivet i tabel 1.

Ordrebeholdningen ved udgangen af 2006 var på 23 handelsskibe, hvortil kom 8 orlogsfartøjer og 3 patruljeskibe til forsvaret. Den samlede ordrebeholdning ved Foreningens medlemsværfter ved udgangen af 2006 omfattede således 34 skibe på tilsammen 1.637.000 bt eller 1.636.000 dwt mod i alt 18 skibe på tilsammen 895.000 bt. eller 866.000 dwt ved udgangen af 2005. Det skal bemærkes, at dødvægttonnage er et mål, der ikke eksisterer for alle skibstyper, herunder specialskibe og militærfartøjer. Den samlede værdi af ordrebeholdningen på nye skibe var ved udgangen af 2006 11,7 mia. kr. mod 5 mia. kr. ved udgangen af 2005. Dermed steg værdien af værfternes samlede ordrebeholdning med over 130 % i 2006.

Ordrebeholdningen ultimo 2006, specificeret på skibstyper, findes i bilag 1.

Maritimt udstyr

Den rekordhøje efterspørgsel på det internationale nybygningsmarked for skibe gav i 2006 gode vilkår for producenter af maritimt udstyr og komponenter. Denne vækst var ligesom de foregående år primært drevet af øget transport til og fra Kina. Danske Maritimes medlemmer står for betydelige leverancer til skibe bygget i de asiatiske lande såvel som i de europæiske lande, og Foreningens medlemmer nød generelt godt af udviklingen.

Aftersales service

Danske Maritime har i en erfa-gruppe med en række medlemsvirksomheder igennem de sidste par år arbejdet på at udvikle et aftersales servicekoncept. Erfa-gruppen har i samarbejde med DTU (Danmarks Tekniske Universitet) fået udarbejdet to rapporter om aftersales service med et meget tilfredsstillende resultat for alle involverede parter.

Tabel 1: Ordretilgang og -beholdning ved Foreningens medlemsværfter

Årstal	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
2002	16	24	11	60	24	47	29	116
2003	7	205	253	140	21	414	480	313
2004	8	211	257	158	14	120	134	120
2005	14	1.280	1.322	843	18	895	866	618
2006	25	1.286	1.320	875	34	1.637	1.636	1.123

Kilde: Danske maritime



Et aftersales servicekoncept vil kunne skabe en synlig konkurrencefordel for Foreningens medlemmer, idet de i kraft af et højt videns- og kvalitetsniveau har en stærk position på verdensmarkedet.

Efter at have undersøgt, hvilke muligheder der eksisterer for at videreudvikle ideen, har aftersales-gruppen konkluderet, at der bør sigtes mod at etablere et innovations-konsortium. Der kan søges medfinansiering af et innovationskonsortium under Videnskabsministeriet, og det kræves, at virksomhederne samarbejder med mindst én uddannelsesinstitution. DTU er meget interesseret i projektet, da det er meget interessant i forbindelse med forskningen på DTU samtidig med, at et aftersales service-koncept vil være et instrument, som erhvervslivet vil få stor gavn af. CBS (Copenhagen Business School) har også interesse i projektet, og således vil både DTU og CBS deltage sammen med interesserede medlemsvirksomheder.

De enkelte virksomheder

ACTA A/S havde et travlt år og opnåede en stigning i indtjeningen på 15 % i 2006. ACTA A/S forventer også at øge indtjeningen i 2007. Aktiviteten var særligt høj på FPSO-området (Floating Production, Storage and Offloading), hvor Norge var et betydningsfuldt marked. ACTA A/S øgede i beretningsperioden antallet af ansatte i såvel Danmark som Kina, hvor antallet blev fordoblet. Udover aktiviteterne i Danmark og Kina har ACTA A/S også produktion i Polen.

Bladt Industries A/S havde i 2006 et højt aktivitetsniveau på alle områder. Den høje oliepris gjorde, at der i beretningsperioden var stor aktivitet i offshore- og vindmølleaktiviteterne. Bladt Industries A/S havde i 2006 en ordrebeholdning, der strakte sig godt ud i fremtiden, hvilket betød, at virksomheden ikke havde mulighed for at tage nye ordrer før et stykke ind i 2007.

Damcos A/S opnåede i 2006 en stigende omsætning såvel som en stigende ordrebeholdning. Beretningsperioden var generelt præget af et meget højt aktivitetsniveau. Etableringen af egen fabrik i Kina fortsatte i 2006, og Damcos A/S forventer, at antallet af ansatte i Kina vil blive øget i 2007.

Damcos A/S blev i beretningsperioden solgt til Emerson Electric Co. med overtagelse den 5. januar 2007. Med overtagelsen blev Emerson Process Management Marine Solutions skabt, som er en division, der tilbyder Marine Tank Management løsninger, hvor Damcos, Rosemount Tank Radar (tidligere Saab Tank Radar AB) og SF-Control-produkter er integreret. Dette giver rederier og offshore-operatører bedre løsninger fra én total-leverandør. Virksomhederne har længe arbejdet tæt sammen, og Emerson Process Management Marine Solutions er en naturlig forlængelse af samarbejdet for at udvide tilbudene til kunderne.

Udover aktiviteterne i Danmark og Kina, har Emerson Process Management Marine Solutions, også produktionsfaciliteter i Korea, Sverige og Finland og et globalt salgs- og servicenetværk.

I beretningsperioden udløb garantiperioden for den sidste nybygning leveret fra Danyard Aalborg A/S. Aktiviteten i selskabet er efterhånden så begrænset, at det ikke længere er relevant for Danyard Aalborg A/S at opretholde et medlemskab af Danske Maritime, hvorfor selskabet er udtrådt af Foreningen pr. 1. juli 2007.



Hempel A/S havde en betydeligt stigende omsætning i 2006. Hempel A/S var imidlertid ramt af stigende råvarepriser på især olie, zink og kobber.

Hempel A/S formåede i beretningsperioden at øge sine markedsandele, og på marineområdet opnåede virksomheden en fremgang på 12 % i 2006. Pr. 1. januar 2007 overtog Hempel A/S den tyske virksomhed Lacor, som dermed blev en del af Hempel Tyskland, hvorved den geografiske dækning af det tyske marked blev øget.

Hempel A/S har en væsentlig del af produktionen i udlandet henholdsvis på egne fabrikker og i form af licensproduktion ved andre virksomheder.

Karstensens Skibsværft A/S, som er et af Danmarks betydeligste værfter og en af Skagens største arbejdspladser, havde et godt år i 2006, hvor værftet øgede omsætningen med ca. 14 %. Karstensens Skibsværft A/S havde høj aktivitet inden for såvel nybygning som reparation og større ombygninger, og inden for nybygning har værftet beskæftigelse frem til 2009. For at styrke produktionsmulighederne er værftet i gang med at øge kapaciteten ved at etablere en ny tørdok, som ventes at være klar til brug i efteråret 2007.

Karstensens Skibsværft A/S driver desuden reparationsværftet NUUK Værft med ca. 50 ansatte i Grønland.



Knud E. Hansen A/S havde et travlt år i 2006 med mange nye projekter. Knud E. Hansen A/S beskæftigede sig i beretningsperioden blandt andet med design af yachts, containerskibe, Multi-Purpose, RoRo/RoPAX og krydstogtskibe.

Ultimo 2006 blev Knud E. Hansen A/S solgt til danske ML Group af sin hidtidige ejer Semcon. Den danske skibsdesignvirksomhed, som har eksisteret med succes i snart 70 år, fortsætter i sin nuværende form i det nye ejerskab, og første halvår af 2007 har været yderst positivt resultatmæssigt. Desuden er der etableret kontor i London som første skridt i en serie enheder uden for Danmark.

MAN Diesel A/S havde et højt aktivitetsniveau i beretningsperioden, og regnskabet for 2006 viste et rekordoverskud. Ordrebeholdningen er høj hos MAN Diesel A/S og strækker sig et godt stykke ind i 2009.

MAN Diesel er i gang med at samle de enkelte selskaber i koncernen til ét europæisk aktieselskab (SE), og som led heri blev det tyske selskab omdannet til et SE-selskab den 1. september 2006 under navnet MAN Diesel SE med hjemsted i Augsburg. Samtidig skiftede det danske selskab navn til MAN Diesel A/S.

Hovedparten af virksomhedens produktion foregår i udlandet i form af licensproduktion.

Mærsk Container Industri AS introducerede i forrige beretningsperiode den nye køleenhed Star Cool, og i denne beretningsperiode har virksomheden erfaret, at den tegner til at blive en succes. Køleenheden, der giver en energibesparelse på op til 30 % i forhold til konkurrerende produkter, produceres dels på selskabets fabrik i Qingdao, Kina, dels hos en samarbejdspartner i Beijing. Udvikling og test af enheden foregår i Mærsk Container Industri AS i Danmark. Til servicering af de



nye køleunits er der globalt etableret 16 service- og reservedelscentre.

Med udgangen af 2006 producerede Mærsk Container Industri AS ikke længere køleenheder i Danmark. Afdelingen i Danmark varetager nu følgende opgaver: Salg, R&D, Finans, Kommunikation, IT, HR, QC og Star Cool service samt produktudvikling.

I Kina produceres kølecontainere hos Maersk Container Industri Qingdao Ltd. (MCIQ) og tørlastcontainere hos Maersk Container Industri Dongguan Ltd. (MCID).

Novenco A/S, som udvikler og producerer ventilationsanlæg og brandsikrings-systemer, blev medlem af Foreningen i efteråret 2006. Novenco A/S opnåede i 2006 en rekordhøj omsætning og stod ved indgangen til 2007 med en betydelig ordrebeholdning. Virksomheden forventer en fortsat stigning i omsætning og resultat i 2007.

Novenco A/S har kontor for brandbekæmpelsesudstyr i Shanghai, Kina, og i foråret 2007 etablerede virksomheden endnu et kontor i Shanghai for luftbehandlingsudstyr og kølesystemer til det maritime marked. Novenco A/S vil i indværende år etablere produktion af luftbehandlingsudstyr i Kina. Herudover har Novenco A/S afdelinger i Holland, Norge, Sverige, Italien, Singapore, Korea og England.

Odense Staalskibsværft A/S afleverede i 2006 to 7.000 teu containerskibe og to 11.000 teu containerskibe til A.P. Møller – Mærsk A/S. Værftet indgik i årets løb kontrakt på tre patruljeskibe til Søværnets Materielkommando, ligesom værftet ved udgangen af 2006 stadig havde et antal containerskibe til A.P. Møller – Mærsk A/S i ordrebeholdningen. Værftet formåede at øge byggehastigheden i beretningsperioden.

Odense Staalskibsværft A/S driver datterselskaberne *Loksa Shipyard Ltd.*, Loka, Estland, og *Baltija Shipbuilding Yard JSC*, Klaipeda, Litauen. Odense Staalskibsværft A/S solgte datterselskabet Volkswerft Stralsund GmbH i Tyskland medio 2007.

Orskov Yard A/S havde et travlt år i 2006. Værftet, der udelukkende koncentrerer sig om ombygninger og reparationer, havde i beretningsperioden fuld belægning på dokkene. Orskov Yard A/S fordoblede sit årsresultat i regnskabsperioden 2005/06 sammenlignet med 2004/05.

I efteråret 2006 købte værftet en ny flydedok, som efter ombygning blev taget i brug i oktober 2006.

Petersen og Sørensen Motorværksted A/S, der udfører skibs- og smedearbejde samt motoroverhaling, havde endnu et travlt år i 2006. Aktiviteten på motorværkstedet var høj, hvilket betød, at det kunne være vanskeligt at skaffe den nødvendige kvalificerede arbejdskraft.

Petersen og Sørensen Motorværksted A/S udfører reparationer over hele verden, og med løbende serviceaftaler med rederier og færgeoperatører har virksomheden opnået stor fleksibilitet og erfaring med at løse akutte problemer.

Pres-Vac Engineering A/S havde et rimeligt aktivitetsniveau i 2006/2007, herunder en tilfredsstillende udvikling inden for virksomhedens deep-well pumpeprogram. Men inden for sikkerhedsventiler hersker



fortsat ulige konkurrencevilkår, og dette er skadeligt for virksomheden. Dog har Pres-Vac Engineering A/S haft så travlt, at det har været et alvorligt problem at skaffe den fornødne arbejdskraft.

Royal Denship A/S havde et travlt år i 2006. Virksomheden har formået at oparbejde et godt brand, og markedet for superyachts har i beretningsperioden været præget af en positiv udvikling, hvilket har betydet så megen travlhed hos Royal Denship A/S, at kapaciteten er begyndt at blive et problem for værftet. Derfor overvejer Royal Denship A/S nu at bygge yachts uden for Danmark, så efterspørgslen i højere grad kan imødekommes.

Søby Værft AS, som kunne fejre 75 års jubilæum den 6. oktober 2006, etablerede i beretningsperioden en ny tørdok. Den nye tørdok er 24 m. bred, 115 m. lang og 6 m. dyb, og med denne nye dok råder Søby Værft over tre tørdokke, som primært skal klare reparations- og vedligeholdelsesopgaver. Søby Værft A/S havde generelt høj aktivitet og fyldte ordrebøger i hele beretningsperioden.

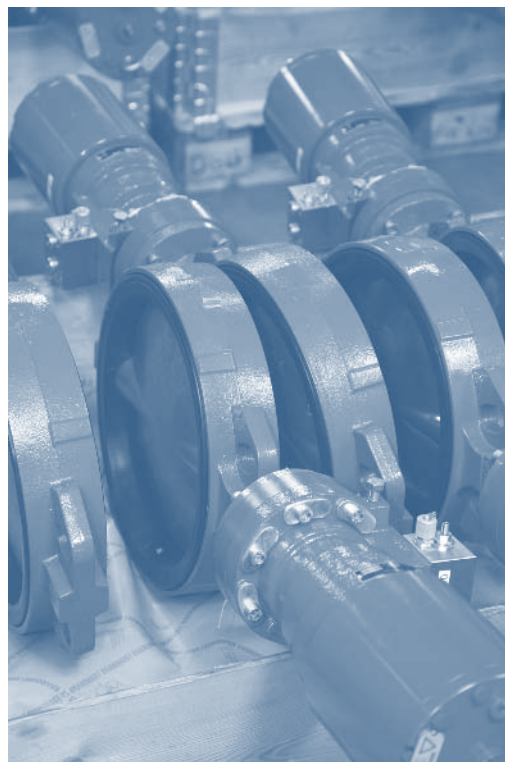
VIKING Life-Saving Equipment A/S havde meget høj aktivitet i beretningsperioden – såvel i Danmark som i udlandet. Blandt andet betød nye internationale krav til beskyttelsesdragter og andet personligt sikkerhedsudstyr øget travlhed hos VIKING Life-Saving Equipment A/S. I maj 2007 vandt VIKING Life-Saving Equipment A/S en prestigefyldt international pris for et innovativt evakuerings-system til færger. Safety at Sea-prisen gik til designet af en minisliste, der tager højde for de menneskelige stressfaktorer ved en evakuering.

På verdensplan har VIKING Life-Saving Equipment A/S mere end 1.100 medarbejdere i et netværk af 40 branchekontorer, og virksomheden har 270 autoriserede servicestationer over hele verden.

YIT A/S havde et højt aktivitetsniveau på alle områder i 2006, ligesom virksomheden øgede sine markedsandele i perioden. En udfordring for YIT A/S var imidlertid, at det var svært at skaffe kvalificeret arbejdskraft i tilstrækkeligt omfang. Dette sammenholdt med den store aktivitet på markedet betød, at virksomheden måtte selekttere kraftigt mellem forespørgslerne for at være i stand til at kunne udføre sagerne med den tilstedeværende kapacitet.

YIT A/S har tidligere udviklet et nyt koncept til marinemarkedet, hvor virksomheden tilbyder værfter i ind- og udland en samlet elpakke. Projektet med dette koncept har udviklet sig positivt, og YIT A/S er derfor i gang med at udvide projektet til at omfatte flere lande.

YIT A/S arbejdede i beretningsperioden med stigende aktivitet inden for Marine Service, og i foråret 2007 rundede YIT A/S i alt 100 skibe leveret i de ca. 25 år, virksomhedens marineaktivitet har eksisteret. Blandt de afleverede skibe i foråret 2007 var 2 af de i alt 6 skibe, som YIT



Tabel 2: Beskæftigelse ved Foreningens medlemmer pr. 1. januar 2007

	Funktionærer	Timelønnede	I alt
Udstyrsproduktion, offshore m.v.	2.370	1.910	4.280
Skibsnbygning	640	2.980	3.620
Skibsreparation	80	370	450
I alt	3.090	5.260	8.350

Kilde: Danske maritime

A/S leverer el-pakker til ved ASL værftet i Singapore. Endvidere har YIT A/S i beretningsperioden blandt andet leveret elinstallationer til verdens største container-skibe.

Aarhus Værft A/S havde en god aktivitet i beretningsperioden – både på området for superyachts og inden for nybygning og reparation. Dette gjorde det muligt for værftet at øge kapaciteten ved at investere i en ny flydedok, som blev taget i brug medio 2007.

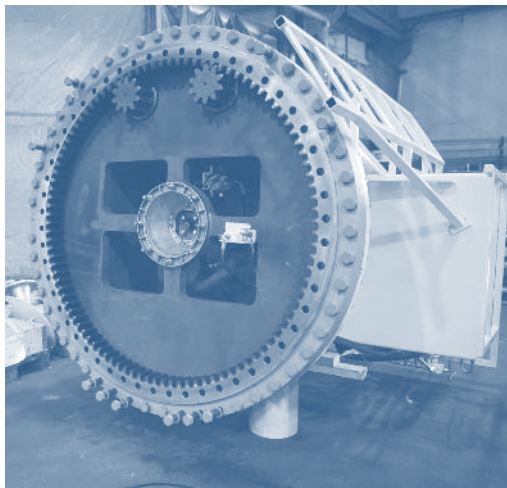
medlemsvirksomheder 8.350 personer, jf. tabel 2.

Udover den direkte beskæftigelse arbejder der et betydeligt antal medarbejdere på værfterne, som er ansat hos leverandører til værfterne. Dette er eksempelvis personer, der udfører elinstallationsarbejder, isoleringsarbejder, malerarbejde m.v. Det samlede antal beskæftigede ved maritim produktion er således væsentligt større, end opgørelserne over Foreningens medlemmer viser.

Beskæftigelse

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

Pr. 1. januar 2007 var det samlede antal medarbejdere ansat ved Foreningens





REKRUTTERING OG UDDANNELSE

Rekruttering

Trængt arbejdsmarked

Arbejdsmarkedet er i dag meget trængt, da udbuddet af kvalificeret arbejdskraft er mærkbart mindre end behovet. Mange arbejdsgivere må derfor ofte lede længe, før de finder en kvalificeret medarbejder til et ledigt job.

Det Blå Danmark – herunder den maritime industri – er ingen undtagelse, når det drejer sig om mangel på arbejdskraft. Det går godt for den maritime industri, som er den landbaserede del af Det Blå Danmark, men manglen på kvalificeret arbejdskraft lægger en dæmper på udviklingshastigheden. I lyset af dette har sektoren iværksat en række tiltag for at informere om de mange spændende uddannelses- og jobmuligheder, der findes i Det Blå Danmark. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at der i Det Blå Danmark er gode muligheder for at veksle mellem job til søs og på land, ligesom både rederier og den maritime industri byder på en række attraktive job – eksempelvis som ingeniør eller maskinmester. I 2006 foretog Foreningen en intern undersøgelse, som viste, at der formentlig alene blandt Foreningens medlemmer vil være behov for 100 nye medarbejdere årligt over de næste ca. 5 år inden for de tekniske fag såsom ingeniører og maskinmestre.



Foreningen afholdt den 23. januar en personale- og uddannelsesdag med temaet "Mangel på arbejdskraft". Formålet var at informere om nye tiltag på uddannelses- og personaleområdet samt at give medlemmerne mulighed for at udveksle erfaringer. Arrangementet inkluderede en række foredrag, som alle berørte den store udfordring, virksomhederne har med at skaffe kvalificeret arbejdskraft; et problem som ser ud til at blive endnu større fremover. Der var deltagere fra en stor del af medlemskredsen samt fra FORCE, Danmarks Tekniske Universitet, Dansk Industri og Danmarks Rederiforening. Det er hensigten at afholde tilsvarende møder halvårligt for at drøfte udfordringer og muligheder på uddannelses- og personaleområdet.

Problemet med manglende tilgang af kvalificeret arbejdskraft er aktuelt for de fleste af Foreningens medlemsvirksomheder.

World Careers

Foreningen deltager i Det Blå Danmarks rekrutteringskampagne *World Careers*, der omfatter segmenterne SKIB, SHIPPING, MARITIM INDUSTRI, OFFSHORE og MARITIM SERVICE. Kampagnen har som målsætning at øge opmærksomheden omkring de mange uddannelses- og karrieremuligheder, der eksisterer inden for Det Blå Danmark, og dermed øge antallet af potentielle ansøgere til ledige job i erhvervet.

Rekrutteringskampagnen blev igangsat i september 2006. Siden er der iværksat en lang række initiativer målrettet folkeskoler, ungdomsuddannelser samt unge på udvalgte videregående uddannelser. Blandt andet er der oprettet en hjemmeside, www.worldcareers.dk, som informerer om de mange uddannelses- og karriere muligheder inden for Det Blå Danmark, ligesom World Careers har

været repræsenteret på en række uddannelses- og karrieremesser landet over.

Uddannelse

Stilladsuddannelse

Odense Staalskibsværft A/S, Danske Maritime og AMU-center Esbjerg Syd udformede i beretningsperioden en ny skibsværftsstilladsmontøruddannelse. Hvor der tidligere var en fælles stilladsmontøruddannelse, er der nu etableret en uddannelse målrettet skibsværftsstilladsmontører. Dermed er uddannelsen mere fokuseret på de stilladstyper, der benyttes på skibsværfter, og på de særlige forhold, der gælder for arbejdet på værfter m.v. Dette betyder, at de timer, som værfternes medarbejdere er på kursus, giver et optimalt udbytte, som kan bruges i hverdagen. Eftersom skibsværftstilladsmontøruddannelsen er mere fokuseret, er den også en uge kortere end det mere generelle stilladskursus.

Maritim Masteruddannelse

DTU har gennem 2006 arbejdet på at søsætte en ny maritim teknisk uddannelse, som kan tages sideløbende med et arbejde og sigter mod medarbejdere med en teknisk baggrund. Uddannelsen forventes at give deltagerne en arbejdsbelastning på ca. 20 timer ugentligt, hvis der følges tre kurser per semester.

Foreningen støtter tiltaget og er glad for, at uddannelsen nu er klar til at tage

studerende ind. Den maritime masteruddannelse er et godt supplement til de eksisterende uddannelses- og videreuddannelsesmuligheder for ansatte i maritime erhverv.





INTERNATIONALE MARKEDSFORHOLD

Ordretilgang for nye skibe

På grund af den høje efterspørgsel på det internationale nybygningsmarked for skibe steg mængden af ordrer på nye skibe betydeligt i 2006. Med nye ordrer på ca. 60,8 mio. kbt fordelt på 3.642 skibe (på 100 bt eller mere) var ordremængden i 2006 godt 40 % større end i 2005 målt i antal skibe og næsten 50 % målt i kbt. I forhold til rekordåret 2004 var mængden af nye ordrer i 2006 ca. 40 % større målt i antal skibe og ca. 29 % større målt i kbt.

Kontraheringerne blev overvejende placeret hos værfter i asiatiske lande, hvor Sydkorea opnåede 36 %, Japan godt 19 % og Kina 26 % af den totale kontrahering målt i kbt. Sammenlagt opnåede de tre lande således ca. 81 % af ordretilgangen i 2006 mod ca. 73 % i 2005. Europas andel af kontraheringer var i 2006 godt 12 % opgjort i kbt og knapt 20 % opgjort i antal skibe. Hvor Europas andel af nye ordrer var stigende i 2004 og 2005, opgjort i kbt, faldt den i 2006.

Gennemsnitsstørrelsen på kontraherede skibe steg fra ca. 15.700 kbt i 2005 til ca. 16.700 kbt i 2006.

Nybygning af skibe

Også nybygningsaktiviteten voksede i 2006. I løbet af året blev der afleveret 2.395 skibe, svarende til 34,4 mio. kbt –

en stigning i forhold til 2005 på godt 12 % i antal skibe og ca. 17 % i kbt. Målt i kbt havde Sydkorea den højeste nybygningsaktivitet på 11,9 mio. kbt fordelt på 378 skibe. Målt i antal skibe havde Japan flest afleveringer i 2006 med 529 afleverede skibe, svarende til 9,5 mio. kbt.

I 2006 blev der færdigbygget 266 flere skibe end det foregående år. Ud af de 2.395 skibe, som blev afleveret i 2006, blev de 1.410 – eller 59 % - bygget i Kina, Korea eller Japan. Der blev bygget flere skibe i Kina end i Japan i 2006, men skibene bygget på kinesiske værfter var dog betydeligt mindre end de skibe, som blev bygget i Japan.

De mest betydningsfulde skibsbygningsnationer i verden har igennem flere år været Sydkorea og Japan, og dette er fortsat tilfældet. Dog har Kina igennem de seneste år præsteret en betydelig vækst i skibsbygningsaktiviteterne og forventes inden for få år at nå samme produktionsniveau som Korea og Japan. I 2006 udgjorde disse landes produktion en andel på henholdsvis 35 % (Sydkorea), 28 % (Japan) og 15 % (Kina) af verdens samlede færdigbyggede tonnage i kbt.

De europæiske værfters produktion voksede i 2006 med 28 % i forhold til 2005, ligesom andelen af den samlede nybygningsproduktion steg fra godt 15 % i 2005 til ca. 17 % i 2006.

Tabel 3: Ordretilgang globalt 2002-2006

	2002		2003		2004		2005		2006	
	antal	mio. kbt	antal	mio. kbt	antal	mio. kbt	antal	mio. kbt	antal	mio. kbt
EU – 25	251	1.453	318	3.503	371	5.347	478	6.437	395	4.841
Øvrige Europa	156	994	133	1.355	262	2.855	254	2.523	317	2.663
Kina	158	2.112	367	6.107	480	6.765	517	6.606	1.106	15.805
Sydkorea	213	5.611	577	18.810	513	15.732	450	13.571	699	22.010
Japan	434	6.999	631	12.335	680	14.280	536	9.446	653	11.865
Andre	213	1.387	153	1.355	264	2.055	362	2.122	472	3.634
<i>I alt</i>	<i>1.425</i>	<i>18.556</i>	<i>2.179</i>	<i>43.465</i>	<i>2.570</i>	<i>47.034</i>	<i>2.597</i>	<i>40.705</i>	<i>3.642</i>	<i>60.818</i>

Kilde: Lloyd's Register of Shipping

Tabel 4: Afleverede skibe globalt 2002-2006

	2002		2003		2004		2005		2006	
	antal	mio. kbt	antal	mio. kbt	antal	mio. kbt	antal	mio. kbt	antal	mio. kbt
EU - 25	315	4.193	285	3.757	330	3.439	344	3.149	328	4.020
Øvrige Europa	145	1.134	162	1.221	157	1.394	182	1.381	209	1.792
Kina	154	1.561	206	2.604	216	2.929	420	4.343	503	5.274
Sydkorea	239	6.659	255	7.167	283	8.348	326	10.136	378	11.940
Japan	397	6.570	405	6.887	430	7.996	469	8.479	529	9.458
Andre	289	1.279	227	1.188	313	1.355	388	1.865	448	1.888
I alt	1.539	21.396	1.540	22.824	1.729	25.461	2.129	29.353	2.395	34.372

Kilde: Lloyd's Register of Shipping

Stigende ordrebeholdning

Den samlede ordrebeholdning voksede markant i 2006, og ved udgangen af året udgjorde den 138 mio. kbt fordelt på 7.518 skibe. Dette var en stigning på ca. 32 % opgjort i antal skibe og 29 % opgjort i kbt i forhold til udgangen af 2005.

Målt i kbt havde Sydkorea den største andel af ordrebeholdningen pr. 31.12.2006. Den samlede ordrebog ved værfter i Sydkorea udgjorde 48 mio. kbt fordelt på 1.451 skibe, svarende til en markedsandel på 35 % opgjort i kbt og ca. 19 % opgjort i antal skibe. Opgjort i antal skibe havde Kina flest i ordre med 1.893 skibe, svarende til ca. 25 % af det samlede antal skibe i ordre.

Markedstrend

Skibsbygningsmarkedet har siden midten af halvfemserne været præget af en aggressiv prispolitik og voldsomme kapacitetsudvidelser. Den seneste udvikling tyder på, at prisudviklingen har vendt, og priserne er begyndt at stige i takt med, at ordrebøgerne er fyldt op mange år frem i tiden.

Figur 2 på næste side viser et prisindeks i løbende priser i USD for nye olietankskibe og bulkcarriers. Det fremgår af kurven, at prisniveauet for 2002 var det laveste siden 1987. I 2003 vendte udviklingen til en svagt stigende tendens, og i 2004 satte stigningen for alvor ind.

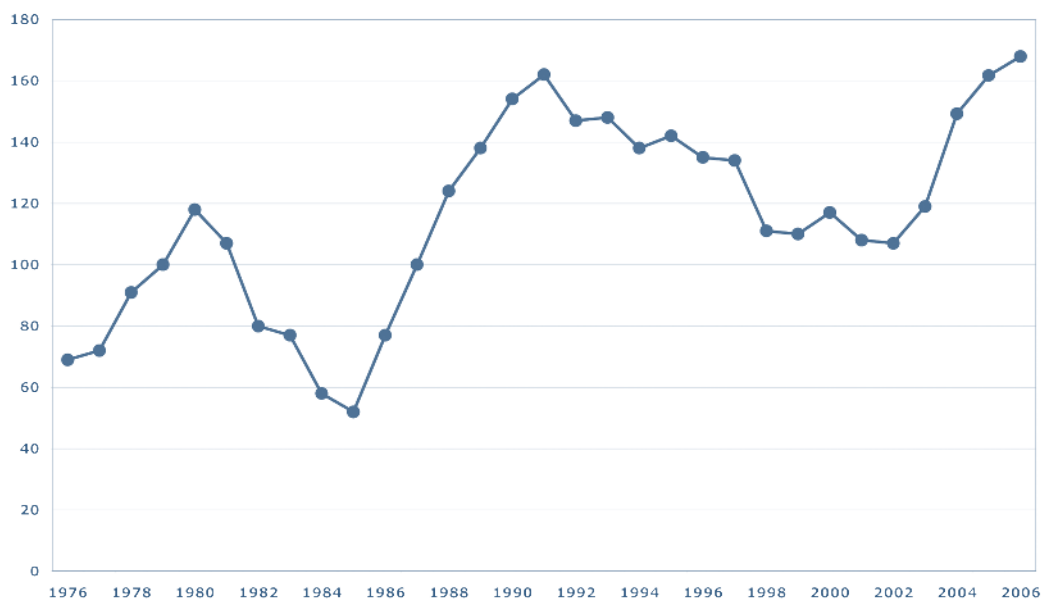
Tidligere har Korea været det land, som har ekspanderet kraftigst, men nu har Kina til hensigt at udvide betydeligt i kampen for at blive den mest betydelige skibsbygningsnation i verden.

Kina har allerede mere end fordoblet sin produktion. Målt på afleveret tonnage er Kinas produktion øget 10 gange siden 1995. Væksten i kinesisk skibsbygning giver nye markedsmuligheder for danske producenter af maritimt udstyr og af materialer til skibsbygning. Flere førende danske producenter er allerede godt placeret på det kinesiske marked, dels baseret på produktion i Kina, dels baseret på eksport fra Danmark.

Flere iagttagere peger på Indien som den kommende aktør på markedet med en stigning i skibsbygningsproduktion på op til 30 % om året. Holder denne prognose, vil den indiske produktion udgøre 15 % af verdensmarkedet i 2020.

Ordrebeholdningen har aldrig før været så stor og haft så lang en leveringshorisont. Hvor nye skibe traditionelt har haft en leveringstid på mellem et og tre år fra kontrakt til aflevering, er denne i dag væsentligt forlænget, da man ser nye



**Figur 2: Nybygningspriser – tankskibe og bulk carriers**

Kilde: Clarkson Shipping Review & Outlook

ordrer kontraheret med levering mere end fire år frem i tiden.

Selvom udviklingen er betydelig i den asiatiske del af verden, er Europa fortsat godt med og har stigende markedsandele. Dette skyldes blandt andet, at de europæiske producenter har formået at specialisere sig i produktion af skibe, som kræver større knowhow og mindre samlebåndproduktion. Også spredning af produktionen til udlandet har betydning for den europæiske konkurrencedygtighed. Denne tendens med mere og mere outsourcing vil formentlig over årene udgøre en større del af den europæiske skibsbygningsproduktion.

Foreliggende analyser fra OECD og CESA m.fl. peger på, at der de seneste år er indgået ordrer på en større mængde nye skibe, end væksten i søtransporterne reelt nødvendiggør. Der er derfor udsigt til, at kontraheringsaktiviteten i de kommende år vil ligge på et lavere niveau, end det har gjort de seneste 2-3 år. Da ordretilgangen i 2006 og de foregående år var meget høj, vil der dog være en høj leveringsaktivitet de kommende år. Gennemsnitsstørrelsen på nybyggede skibe ligger

på godt 14.400 kbt. i 2006, hvilket er en kraftig stigning i forhold til 1995, hvor den var ca. 7.500 kbt.

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

Udviklingen på markedet giver de danske producenter af maritime produkter gode muligheder for at profilere, at de kan producere mere sikkert og konkurrencedygtigt udstyr til skibene.

Økonomi og søtransport

Økonomisk udvikling

Den økonomiske vækst i OECD-landene var ifølge OECD i 2006 på 3,2 % mod en vækst på 2,7 % i 2005. OECD forventer,

at medlemslandene i 2007 vil opleve en samlet økonomisk afmatning til et niveau omkring ca. 2,5 %, og at den globale økonomi derefter vil forblive stabil og udvise en vækst på ca. 2,7 % igen i 2008.

Sydkorea havde en økonomisk vækst på 5,0 % i 2006 mod 4,0 % i 2005. Japan havde i 2006 en vækst på 2,8 % mod 2,7 % i 2005. Den økonomiske vækstrate i Japan forventes at falde i de kommende år, hvor der forventes en vækstrate på ca. 2,0 %. I Kina havde man i 2006 en vækstrate på 10,6 % mod 10,2 % i 2005. Den økonomiske vækstrate i Kina forventes at være nogenlunde stabil i 2007 og 2008 med en vækst på hhv. 10,3 % og 10,7 %

I forhold til de økonomiske vækstrater er væksten i den industrielle produktion dog en bedre indikator for tonnageefterspørgslen i international søtransport. I OECD-landene steg den industrielle produktion med 4,5 % i 2006 mod kun 2,2 % i 2005 ifølge OECD. I Kina havde man en vækst i den industrielle produktion på 14,7 % i 2006, hvorimod Korea havde en vækst på 2,3 %, Japan 4,8 % og Europa 4,0 %.

Forventninger til søtransport

Mængden af international søtransport udgjorde ifølge Fearnley's 6.982 mio. tons

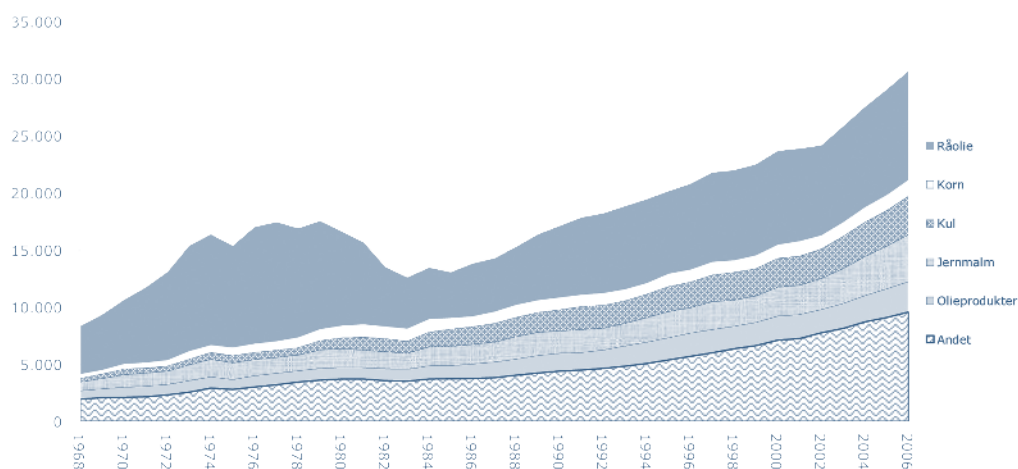
i 2006. Dermed steg den med 4,8 % i forhold til året før, hvor søtransporten var 6.662 mio. tons. Fearnley's forventer en moderat vækst de kommende år på ca. 3,6 % årligt.

Den internationale søtransport af råolie målt i tons steg med 1,6 % til 1.814 mio., og søtransporten af olieprodukter steg med 4,4 % i mio. tons. I ton-miles steg transporten af råolie med 3,0 % til 9.516 mia. ton-miles, og transporten af olieprodukter steg med 4,98 % til 2.635 mia. ton-miles. Stigningen i ton-miles for råolie reflekterer en kraftig stigning i importen af råolie til Kina for andet år i træk og en stigende eksport af råolie fra Mellemøsten.

Den samlede transport af de tre væsentligste bulkvarer – jernmalm, kul og korn – steg i 2006 med 7,2 % til 1.728 mio. tons og med 8,6 % i ton-miles. Også for disse varer var Kina en væsentlig drivkraft.

For korn var der en stigning fra 251 mio. tons i 2005 til 262 mio. tons i 2006, og i ton-miles var der en stigning på 3,7 % fra 1.385 mia. ton-miles til 1.436 mia. ton-miles. Transporten af jernmalm steg markant med 9,0 % til 711 mio. tons og med 11,0 % målt i ton-miles. Kultransporter

Tabel 3: Verdens søtransport i ton-miles



Kilde: Fearnley's



udviste også en pæn fremgang på 6,3 % i tons og 7,9 % i ton-miles.

Udviklingen i international søtransport i ton-miles siden 1968 er illustreret i Figur 3. Den samlede stigning i transporterne siden lavpunktet i 1983 andrager 143 % opgjort i ton-miles og 126 % i tons. Foruden udviklingen i søtransport frem til 2006 viser grafen den estimerede udvikling i de kommende to år fra Fearnley's, der forventer en stabil vækst for 2007 og 2008.

Handelsflåden

Verdensflåden blev i årene 1982-1988 reduceret fra 702 mio. dwt til 637 mio. dwt på trods af, at de internationale søtransporter steg med 19 %. Siden da er han-

delsflåden vokset med ca. 2 % i gennemsnit pr. år.

I 2006 voksede handelsflådens tonnage med næsten 7 % opgjort i dwt. For bulk carriers voksede flåden mere end søtransporten. Omvendt voksede flåden af olietankskibe mindre end transportbehovet. Fragtraterne for bulk var dog generelt stærke – især i slutningen året. De nåede dog ikke helt det samme høje niveau som i 2004. Fragtraterne for olietransporter var på et fornuftigt, men noget ekstraordinært, niveau. Flåden omfattede pr. 31.12.2006 skibe med en samlet tonnage på 1.015 mio. dwt for skibe større end 100 bt.

Transporteffektivitet

Det internationale søtransportarbejde voksede i perioden 1982-2006 forholds-mæssigt mere end flåden, således at transporteffektiviteten målt som ton-miles pr. dwt blev øget med 2 % årligt fra 1982 til 2006.

Transporteffektiviteten har siden da været nogenlunde stabil på omkring 30.500 mio. tonne-miles.

Omfanget af ophugget tonnage faldt betydeligt i 2005 og 2006. I 2006 blev der

Tabel 5: Transporteffektivitet af verdens handelsflåde

År	Verdens handelsflåde mio dwt	Søtransport i ton-miles mia. ton-miles	Effektivitet tonne-miles pr dwt
1970	339	10.654	31.446
1982	702	13.551	19.303
2000	792	23.693	29.915
2001	813	23.891	29.386
2002	822	24.172	29.406
2003	847	25.854	30.524
2004	889	27.574	31.017
2005	951	29.094	30.593
2006	1.014	30.686	30.262

Kilde: Lloyd's Register of shipping & Fearnley's

ophugget 6,68 mio. dwt mod 12 mio. dwt i 2004 og 24,7 mio. dwt i 2003. De 6,68 mio. dwt, der blev ophugget i 2006, er det laveste niveau siden 1991. Derudover blev yderligere 1,7 mio. dwt olietankskibe fjernet fra flåden på grund af ombygninger. Af tab er der rapporteret 1,05 mio. dwt handelsskibstonnage i 2006.

Valutaudviklingen

Da betydelige dele af international samhandel afregnes i US-dollar, er den maritime industri meget følsom over for udviklingen i dollarkursen i forhold til de nationale valutaer. Den amerikanske dollar er gennem det seneste år blevet voldsomt devalueret, og ikke siden 1994 har den danske krone været så stærk i forhold til US-dollar.

Dette påvirker de danske eksportvirksomheders konkurrenceevne i negativ retning. I perioden fra januar 1990 til august 2007 mistede de danske eksporterhverv således 25 % i konkurrenceevne målt direkte på valutakurserne uden modregning for billigere import som følge af valutakursudviklingen. I samme periode blev Koreas

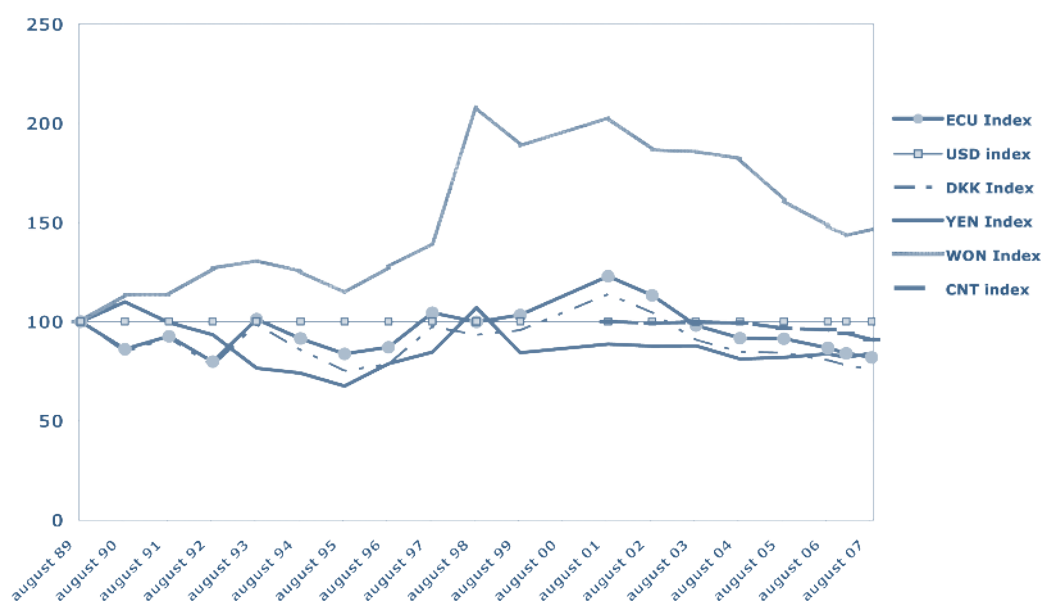


konkurrenceevne styrket med næsten 44 %, mens den japanske konkurrenceevne blev svækket med 15 % i perioden fra august 1989 til august 2007.

Den forskelligartede kursudvikling har medført, at den europæiske industri er blevet svækket konkurrencemæssigt over for Japan og Korea. Konkurrenceevnen over for Kina er på tilsvarende måde forringet med 10 %, idet Kina opretholdt et fast vekselkursforhold mellem sin valuta (CNT) og USD.

Figur 4 illustrerer udviklingen i den valutariske konkurrencesituation over de seneste 18 år. Effekten af devalueringen i Korea er dog noget mindre, end grafen umiddelbart giver indtryk af, idet devalueringen også indebærer, at udgifter til import af råvarer og skibsstyr m.v. fordyres målt i national valuta.

Figur 4: Valutakursudviklingen fra august 1989 til august 2007



Kilde: Danmarks Nationalbank

Bilag 1

Ordrebeholdning ved Foreningens medlemsværfter 31.12.06

Skibstype	Antal	Bt	Dwt	Kbt
Containere	12	1.619.598	1.629.606	1.052.739
Superyachts	5	2.450	500	12.250
Trawlere	6	5.415	5.400	17.410
Handelsskibe i alt	23	1.627.463	1.635.506	1.082.399
Orlogsfartøjer	8	4.522	850	15.410
Patruljeskib	3	5.100		25.500
I alt	34	1.637.085	1.636.356	1.123.309

Heraf:

Danske rederier	26	1.633.970	1.635.356	1.108.399
Udenlandske rederier	8	3.115	1.000	14.910

Fordelt på værfter:

Karstensens Skibsværft A/S	8	9.415	6.100	30.210
Odense Staalskibsværft A/S	15	1.624.698	1.629.606	1.078.239
Søby Værft AS	6	522	150	2.610
Aarhus Værft A/S	5	2.450	500	12.250
I alt	34	1.637.085	1.636.356	1.123.309

Bilag 2

Færdigbygget ved Foreningens medlemsværfter 01.01.06 - 31.12.06

Skibstype	Antal	Bt	Dwt	Kbt
Containere	4	539866	543802	350912,9
Trawlere	4	4189	5500	13066
Handelsskibe i alt	8	544.055	549.302	363.979
Orlogsfartøjer	1	87	25	435
I alt	9	544.142	549.327	364.414

Fordelt på værfter:

Karstensens Skibsværft A/S	4	4189	5500	13066
Odense Staalskibsværft A/S	4	539866	543802	350912,9
Søby Værft AS	1	87	25	435
I alt	9	544.142	549.327	364.414

Bilag 3

Afleveret tonnage fra Foreningens medlemsværfter i 2006

Værft	Skibstype	BT	DWT Rederi	Skibsnavn
Odense Staalskibsværft A/S	Container	172000	156901 A.P.Møller - Mærsk	ESTELLE MÆRSK
Odense Staalskibsværft A/S	Container	97933	115000 A.P.Møller - Mærsk	GERD MÆRSK
Odense Staalskibsværft A/S	Container	97933	115000 A.P.Møller - Mærsk	GEORG MÆRSK
Odense Staalskibsværft A/S	Container	172000	156901 A.P.Møller - Mærsk	EMMA MÆRSK
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	2450	3000 Niels Jensen	ISAFOLD
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	399	450 Hellström Fisk	SILVA
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	1240	2000 Flemming Pedersen	CATTLEYA
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	100	50 Hillhead Trawler	CRYSTAL RIVER
Søby Værft A/S	Orlogsfartøj	87	25 Søværnet	MHV900

Danske Maritime

Danmark

Adresse: Amaliegade 33B
1256 København K.
Telefon: 33 13 24 16
Telefax: 33 11 10 96
E-mail: mail@danskemaritime.dk
Hjemmeside: www.danskemaritime.dk

Bruxelles

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

Administration

Direktion:	Thorkil H. Christensen	Adm. direktør, civiløkonom
Jura, miljø, adm.:	Michael Prehn	Cand.jur.
Erhvervsøkonomi, uddannelse:	Jenny N. Braat	Cand.merc.
Kommunikation, adm.:	Cecilie Lykkegaard	Cand.comm
Sekretariat:	Anne Holst Thorsner	Sekretær



DANSKE MARITIME

Danske Maritime
Amaliegade 33B
1256 København K
Tlf.: 33 13 24 16
Fax: 33 11 10 96

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

E-mail: mail@danskemaritime.dk
Web: www.danskemaritime.dk