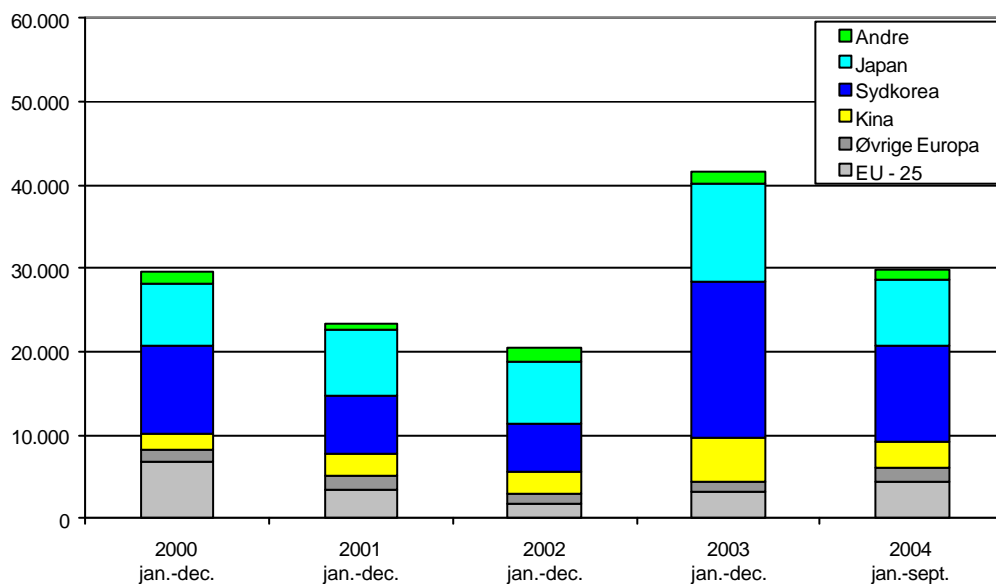


Den maritime industri har vind i sejlene for tiden – i hvert fald når det gælder nye ordrer på skibe og på udstyr og materialer til bygning af skibe. Ifølge de seneste statistikker fra Lloyd's Register - Fairplay er der indgået kontrakt om bygning af mere end 1500 skibe med en samlet tonnage på godt 30 mill. kbt i de tre første kvartaler af 2004. Dermed er den positive udvikling i tilgangen af nye ordrer i 2003 forsat i 2004. Ikke mindst for EU-landene ser det godt ud. Her er der i løbet af årets tre første kvartaler indgået kontrakt om bygning af ca. 260 skibe, hvilket svarer til ca. 4,3 mill. kbt. Til sammenligning blev der i 2003 kontraheret knap 290 nye skibe i EU med en samlet tonnage på ca. 3,2 mill. kbt. Selvom dollarens fald har en stærk negativ indflydelse på værfternes økonomi, er fremgangen i ordremængden til EU-landene glædelig.

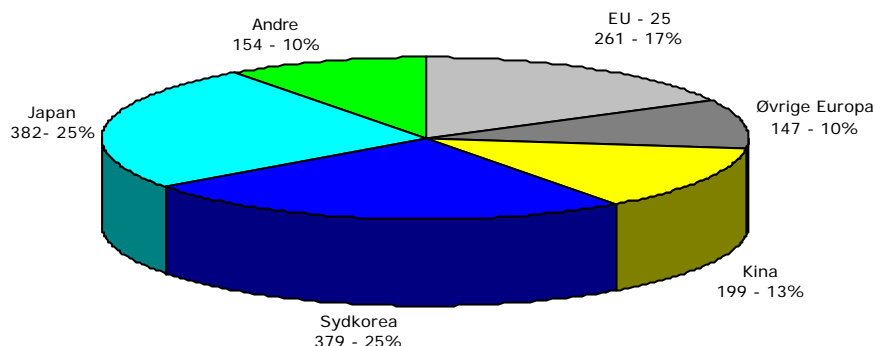
Stor efterspørgsel på nye skibe – ikke mindst hos europæiske værfter

Nye ordrer 2000-2003 og jan.-sept. 2004 i 1.000 kbt fordelt på skibsbygningsregioner



EU er ellers i den seneste tid nærmest blevet afskrevet som skibsbygningsregion og er blevet omtalt som en region, der står i skyggen af blandt andre Kina, som spås en lys fremtid. I den henseende kan det noteres, at EU-landene rent faktisk har fået flere nye ordrer end Kina i årets tre første kvartaler. Som cirkeldiagrammet på næste side viser, var EU-landenes andel af nye ordrer i de tre første kvartaler af 2004 17%, mens Kinas andel var 13%.

Nye ordrer jan.-sept. 2004 i antal skibe fordelt på skibsbygningsregioner



EU er globalt dominerende inden for bygning af roro-fartøjer, krydstogtskibe og andre passagerfartøjer, ligesom EU har en betydelig produktion af containerskibe og skibe til offshore-sektoren. Ligeledes står virksomheder i Danmark og det øvrige EU stærkt på det globale marked for skibsstyr og skibsbygningsaktiviteter. EU er bestemt en region af betydning, når det gælder skibsbygning, og såvel værfter som leverandører til værfter kan nyde godt af den seneste periodes markante fremgang i ordrevolumen.

EU-Kommissionen lægger op til, at det kommende 7. EU rammeprogram for forskning skal indeholde en fordobling af bevillingerne til forskning og udvikling, men Kommissionen er foreløbig ikke meget konkret med hensyn til prioritering af de konkrete forskningsemner. Indholdet af det 7. EU rammeprogram vil først i begyndelsen af 2005 blive foreslået af den nye EU-Kommission.

Den europæiske maritime industri er i høj grad vidensbaseret og har derfor store interesser i forskningsprogrammet. Det er naturligvis betydningsfuldt, at midlerne forøges, men det er også afgørende, at det kommende program både på kort og på lang sigt faktisk fremmer europæiske virksomheders konkurrenceevne. Hidtil har det været vanskeligt for ansøgere at vurdere, hvilke projekter der kan opnå accept, idet også velfunderede projekter, der opfylder formålene, kan risikere at blive afvist. Processen og kriterierne bør være mere gennemsigtige.

De erfaringer, der er gjort med det nuværende rammeprogram, tilsiger, at man ikke igen bør foretage en ny grundlæggende ændring af systemerne, men tilpasse de kendte former blandt andet ved at begrænse de administrative byrder, der i dag kan gøre det økonomisk problematisk at deltage i EU-projekter. En del af disse byrder skyldes uhensigtsmæssige og

Et kommende 7. EU rammeprogram for forskning

utidssvarende administrative forhold, der kan føre til, at EU-Kommissionen ikke overholder frister eller ikke fastholder centrale beslutninger af betydning for projekterne.

Inddragelsen af små og mellemstore virksomheder kan kun fremmes, hvis en højere del af de mindre virksomheders omkostninger dækkes, og hvis den administrative byrde for de deltagende virksomheder mindskes. Der må desuden være større fleksibilitet med hensyn til de projekter og programformer, der kan anvendes til de enkelte formål. Det er også vigtigt, at det kommende program giver mulighed for fortsættelse af projekter, der er påbegyndt under det nuværende rammeprogram.

Danske Maritime har i flere år arbejdet for at fjerne overimplementeringen af IPPC-direktivet i dansk lovgivning. Det er med stor tilfredshed, at Foreningen kan konstatere, at det nu er lykkedes.

Siden 1974 har Danmark haft et godkendelsessystem for virksomheder på en særlig liste over forurenende virksomheder – de såkaldte listevirksomheder. I 1999 blev godkendelsessystemet revideret for at implementere et nyt EU-direktiv – IPPC-direktivet, som er et direktiv om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening. Ved IPPC-direktivets implementering blev en række aktiviteter hos listevirksomheder i-mærkede, hvilket vil sige, at de blev kategoriseret som forurenende ifølge EU-lovgivning. Desværre blev IPPC-direktivet ikke bare implementeret i dansk lovgivning – enkelte dele af direktivet blev overimplementeret. Der blev nemlig ikke i det reviderede godkendelsessystem taget hensyn til, at nogle listevirksomheder med i-mærkede aktiviteter også havde selvstændige aktiviteter, der ikke var i-mærkede. Dette betød, at en listevirksomhed med i-mærkede aktiviteter kunne risikere at skulle ud i en offentlig høring, hvis virksomheden ville foretage ændringer, der kunne betegnes som væsentlige – eksempelvis i produkt- og materialevalg. Også selvom ændringerne intet havde at gøre med de forurenende aktiviteter. Dette var selvsagt ikke bare uhensigtsmæssigt og tidskrævende, men kunne tillige skade virksomhedens konkurrenceevne.

Danske Maritime har løbende arbejdet på at få miljøministeriet til at ændre på reglerne om godkendelse af listevirksomheder, således at overimplementeringen af IPPC-direktivet fjernes. Det er nu lykkedes. I september i år blev en ny bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomheder vedtaget, og den reviderede bekendtgørelse træder i kraft den 1. januar 2005.

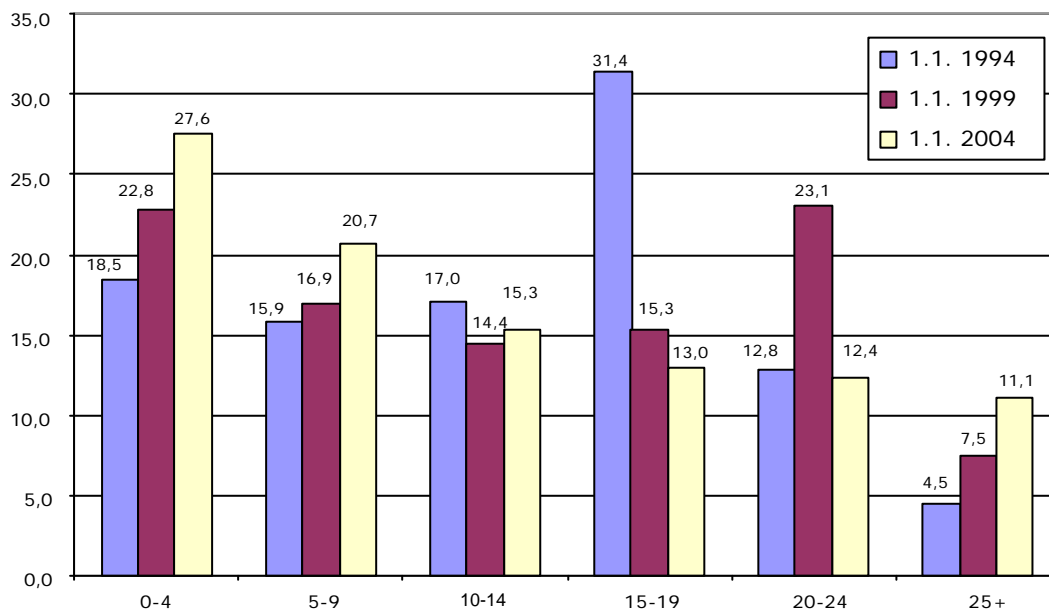
Som det ses af diagrammet på næste side, er den del af verdens handelsflåde, der er under 10 år gammel, blevet relativt meget større i løbet af det sidste årti. Ca. 1/3 af verdens samlede handelsflåde var mellem 15 år og derover i begyndelsen af 2004. Man må derfor formode, at behovet for at forny flåden nu er noget mindre, end for 10 år siden, hvor

Slut med over- implementering af IPPC-direktivet i dansk lovgivning

Handelsflådens aldersfordeling

næsten halvdelen af handelsflåden var 15 år og derover. I denne forbindelse skal det nævnes, at erstatning af skrottede skibe rundt regnet har udgjort ca. 2/3 af nybygningsaktiviteten i den umiddelbare fortid, mens 1/3 af nybygningsaktiviteten relaterer sig til udvidelse af flåden. Ifølge nye prognoser kan henholdsvis erstatning af skrottede skibe og udvidelse af flåden hver især påregnes at udgøre ca. halvdelen af nybygningsaktiviteten over det næste årti.

Verdens handelsflåde i mill. dwt pr. 1.1.1994, 1.1.1999 og 1.1.2004 opdelt i aldersgrupper



Danske Maritime ønsker læserne en Glædelig Jul og et Godt Nytår!

**Glædelig Jul og
Godt Nytår**

Vidste du, at:

- Danmark er blandt verdens ledende nationer, når det gælder miljøvenlig skibsbygning og skibsreparation?