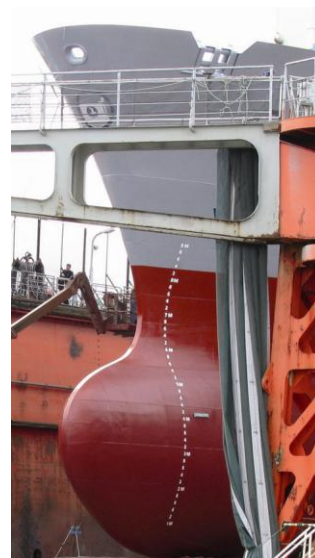


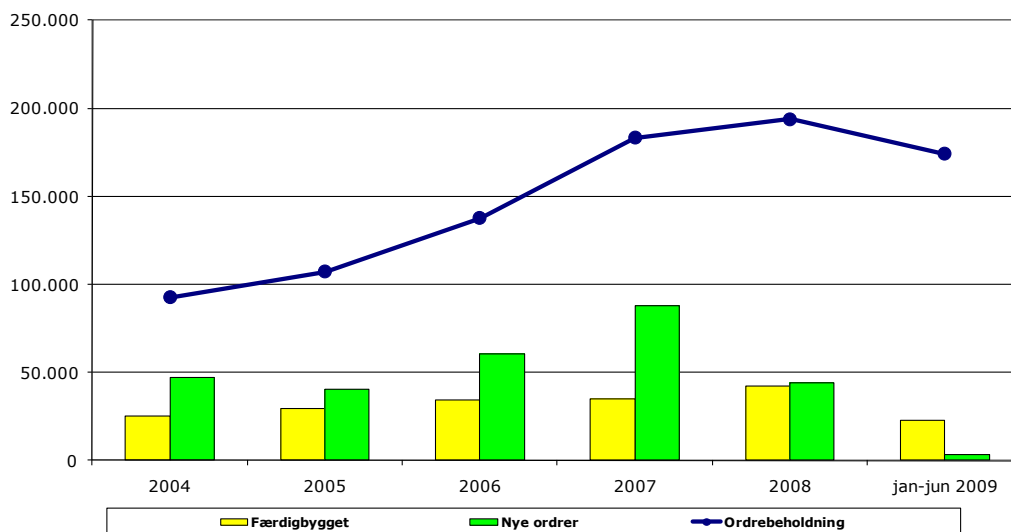
Stor produktion, men få nye kontraheringer

Ifølge *Lloyd's Register Fairplay* fortsatte det ekstremt lave kontraheringsniveau i årets første halvår. Globalt blev der blot kontraheret 296 skibe, svarende til 3,3 mio. kbt (handelsskibe på 100 bt eller mere), i perioden januar til juni 2009. I samme periode sidste år blev der til sammenligning kontraheret 29,9 mio. kbt fordelt på 2.235 skibe. Ser man på hele 2008, blev der indgået kontrakt om ca. 44 mio. kbt fordelt på 2.978 skibe.

Udover at kontraheringsniveauet fortsat er ekstremt lavt, er antallet af annullerede ordrer stigende. Ifølge data fra *Lloyd's Register - Fairplay* blev der i første halvår 2009 annulleret ordrer på 212 skibe. Hovedparten af disse skibe var bulk carriers, containerskibe og kemikalietankskibe. Omfanget af annulleringer skønnes dog reelt at være væsentligt større, idet langt fra alle annullerede ordrer pt. er registreret i statistikken fra *Lloyd's Register - Fairplay*. I juni estimerede DNV (Det Norske Veritas), at antallet af annulleringer lå på 564 skibe globalt, og ifølge markedsilder er der i 2009 frem til midten af august annulleret ordrer på mindst 248 skibe alene i Kina, herunder 177 bulk carriers. Det forventes, at antallet af annulleringer fortsat vil stige. Den stagnerede verdenshandel har medført, at en stigende del af flåden ligger stille, og mange rederier har valgt at oplægge skibe. I september blev det eksempelvis skønnet, at 12 % af verdens containerflåde lå stille.



Færdigbygget tonnage, nye ordrer og ordrebeholdning globalt i perioden 2004 - 2009, målt i '000 kbt



Nybygningsaktiviteten var fortsat høj i årets andet kvartal, og i perioden januar til juni 2009 blev der afleveret 1.679 skibe, svarende til 23 mio. kbt. I samme periode året før blev der afleveret 1.587 skibe, svarende til 21,3 mio. kbt.

Den samlede officielle ordrebog blev i årets første halvdel reduceret til 174 mio. kbt fordelt på 10.446 skibe ved udgangen af juni 2009. Ved udgangen af 2008 var ordrebeholdningen ved verdens værfter på sammenlagt 193,9 mio. kbt fordelt på 11.648 skibe.

I tillæg til at der som nævnt afbestilles tidligere beordrede skibe, sker der udskydelser af leveringen af et betydeligt antal skibe. Der er både tale om udskydelser aftalt mellem rederier og værfter og om forsinkelser fra værftsside og af rederiers overtagelse af færdigbyggede skibe, f.eks. som følge af rederiers manglende mulighed for at betale. Hvis det antages, at omfanget af leveringer vil være af nogenlunde samme omfang eller lidt større i andet halvår 2009, betyder det, at omkring 2.000 skibe på tilsammen mere end 20 mio. kbt, der var indeholdt i ordrebogen for levering i 2009, enten udskydes til senere levering eller helt afbestilles.

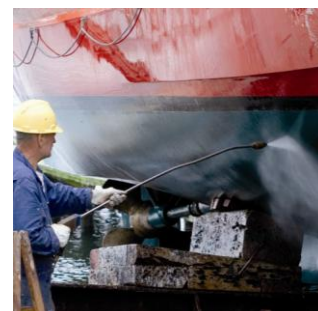
Det lave kontraheringsniveau kan også mærkes hos danske leverandører af maritimt udstyr i form af annullerede eller udskudte ordrer, ligesom der i årets tre første kvartaler er indgået færre nye ordrer til udstyrsproducenterne.

Arbejdstilsynets særlige indsats over for skibsværfter i 2009

Arbejdstilsynet har gennemført en tilsynsrunde blandt skibsværfter som et led i velfærdsaftalen af 20. juni 2006. I aftalen konstateres, at der i en række job og brancher er en særlig risiko for nedslidning og dermed tidlig tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet. Skibsværfter blev udpeget som en af disse nedslidningstruede brancher på trods af, at der ikke findes data, der indikerer, at netop denne branche skulle kategoriseres således.

Resultatet af tilsynsrunden er da også, at der ikke er fundet forhold, der tyder på, at branchen er særligt nedslidningstruet. Undersøgelsen blev gennemført af to geografisk adskilte grupper af tilsynsførende, der begge rapporterede om en god modtagelse og et godt arbejdsmiljø på værfterne. Der var naturligvis enkelte tilfælde, hvor der var forhold, der kunne kritiseres, men de forhold, der blev påtalt, var ikke branchetypiske, og som eksempler kan nævnes en påtale om et tungt løft over lang afstand og manglende beredskab til psykologisk opfølgning over for ansatte efter en drukneulykke i havnen, hvor en turist var faldet i vandet.

Danske Maritime har i hele dette forløb stillet sig undrende over for, hvorfor værftsindustrien er kategoriseret som en særligt nedslidningstruet branche. Foreningen har søgt at få en forklaring på udvælgelsen, men det



materiale, vi har modtaget fra Arbejdstilsynet, viser ikke nogen overhyppighed af førtidspension eller efterløn blandt ansatte på værftet.

Satsning på maritim forskning, udvikling og innovation ønskes!

I november 2009 indgik Regeringen og Dansk Folkeparti en aftale om Finansloven 2010. I aftalen lægges op til, at der afsættes betydelige beløb til forskning, udvikling og innovation – særligt med henblik på at udvikle grønne teknologier til gavn for klima og miljø. Det er vigtigt, at disse midler også bliver brugt på maritim forskning, udvikling og innovation.

Søtransport er den absolut mest miljøvenlige transportform, og behovet for miljøvenlige løsninger er mere indlysende end nogensinde før – ikke mindst set i lyset af det forestående klimatopmøde i København, COP15. Men at søtransport er miljøvenlig, er ikke ensbetydende med, at der ikke er grund til og behov for at gøre den endnu mere miljøvenlig. Når ikke mindre end 90 % af verdenshandlen transporteres til søs, har selv små miljømæssige forbedringer inden for søtransport stor betydning for den globale klimapåvirkning.

Også driftsøkonomisk er der indlysende fordele ved at udvikle stadigt mere miljøvenlige skibe, skibskomponenter og produktionsmetoder. Det siger sig selv, at jo billigere det er at transportere varer til søs, jo mere vil vi rent faktisk være i stand til at gøre det – og dermed flytte så meget af transporten som muligt til havet. Ikke mindst i krisetider, som den vi befinder os midt i, er det essentielt at skære ned på driftsomkostningerne, og det er derfor vigtigt ikke at gå i hi under krisen, når det gælder forskning, udvikling og innovation. Tværtimod bør man øge fokus på disse områder – ikke mindst fra politisk hold. Netop dette var et af budskaberne, da Danske Maritime sammen med Danmarks Rederiforening og CO-industri i oktober afholdt den store maritime konference på Christiansborg *Nye udfordringer i det Blå Danmark*. Økonomi- og erhvervsminister Lene Espersen fremhævede da også i sit oplæg maritim forskning som et yderst vigtigt fokusområde, og et politisk panel bestående af Lars Christian Lilleholt (V), Claus Hansen (S) og Peter Skaarup (DF) lagde vægt på, at forskning, udvikling og innovation var områder, der fortjente særlig opmærksomhed.

Det Blå Danmark gør allerede meget inden for forskning, udvikling og innovation, blandt andet via Green Ship of the Future, som er en privat paraply af forskningsprojekter, der med ambitiøse mål sigter efter at gøre Det Blå Danmark endnu mere grønt, end det i forvejen er.

På de syv have

Søndag den 25. oktober blev det første afsnit af TV-serien "På de syv have" sendt på DR2. "På de syv have" fortæller i en dokumentarserie på i alt seks



afsnit historien om Danmark som søfarts- og skibsbygningsnation igennem mere end 1.000 år.

Projektet "På de syv have" er lavet med støtte fra Undervisningsministeriet og Den Danske Maritime Fond og består udover de seks udsendelser af et website, hvor man kan se og læse mere om Det Blå Danmark nu og igennem tiderne. Se mere på www.dr.dk/syvhave.

Miljøpris til Novenco

Næstved Kommunens Agenda 21 Råd belønner årligt et initiativ, der fremmer grøn livsstil og bæredygtig udvikling med en Agenda 21 pris. Den 28. oktober gik årets Agenda 21 pris til Novenco, der producerer og leverer ventilations- og kølesystemer til skibe. Novenco fik miljøprisen, fordi de igennem de sidste 10 år har gjort en ekstraordinær indsats for at reducere energiforbruget, og på bare tre år har virksomheden reduceret sit elforbrug med 7 % og varmforsøget med 8 %. Sammenlagt svarer dette til en besparelse på næsten 700 tons CO₂.



Årsberetning fra CESA

CESA's (Community of European Shipbuilders' Association) årsberetning er udkommet og kan hentes elektronisk på Foreningens hjemmeside www.danskemaritime.dk.

Vidste du, at:

den danskforankrede maritime produktion står for 1,5 % af det danske bruttonationalprodukt årligt?