

Valutakursudviklingen har i 2005 været gunstig for den maritime industri i Europa og Japan set i forhold til konkurrerende industrier i Sydkorea og Kina. Siden begyndelse af 2005 og frem til medio januar 2006 er værdien af koreanske Won øget med ca. 18% og værdien af kinesiske Yuan er øget med ca. 14% overfor danske kroner, Euro og japanske Yen. Selv når der tages hensyn til, at f.eks. danske virksomheder også importerer materialer og udstyr fra Sydkorea og Kina, indebærer udviklingen i valutakurser en styrkelse af den europæiske og herunder den danske maritime industris internationale konkurrenceevne overfor virksomheder i Sydkorea og Kina.

I Skagen er Karstensens Skibsværft A/S langt fremme med planer om at investere i en ny tørdok, som vil gøre det muligt at reparere og bygge skibe på op til 100 meter eller mere. Karstensens Skibsværft A/S har gennem flere år haft overskud, og 2004 var det bedste regnskabsår i værftets historie. Værftet har 7 skibe i ordre til levering frem til 2008, herunder to inspektionsskibe til Søværnet. Også hos Søby Værft A/S er der travlt, og værftet har påbegyndt anlæg af en ny tørdok for at styrke værftets konkurrencemuligheder inden for reparationssektoren. Ud over aktiviteter med reparation og vedligeholdelse af skibe har værftet en ordre på 6 orlogsfartøjer til Søværnet.

I forbindelse med omdannelsen af Skibskreditfonden til Dansk Skibskredit A/S er der etableret en fond, Den Danske Maritime Fond. Fonden har som formål "at støtte initiativer og tiltag, der kan tjene til at udvikle og fremme dansk skibsfart og/eller dansk værftsindustri". Den Danske Maritime Fond fik ved omdannelsen af Skibskreditfonden 10% præferenceaktier i det nye Dansk Skibskredit A/S, og midlerne til fondens virke hentes fra udbyttet fra disse aktier. Ansøgninger og forespørgsler kan rettes til Den Danske Maritime Fond, Amaliegade 33 B, 1256 København K, www.dendanskemaritimefond.dk.

Også i 2006 vil bidragene til Arbejdsmarkedets erhvervssygdomssikring belaste virksomhederne urimeligt skævt. På trods af den generelle forbedring i arbejdsmiljøet pålægges der nogle arbejdsgivere betydelige takststigninger. Bidraget for et værft stiger i 2006 med 1.112 kr. pr ansat svarende til 11%, således at bidraget kommer op på 11.128 kr., eller 930% højere end de 1.080 kr., der var taksten i år 2000. Dette står i kontrast til udviklingen i præmier for flere andre grupper inden for metalindustrien til den fortsatte forbedring af arbejdsmiljøet i branchen. Den høje takst virker som en skat på arbejdspladser i Danmark, herunder i udpræget grad arbejdspladser inden for værftsindustrien.

**Valutakurs-
udviklingen
gavnlig for danske
eksporterhverv**

**Optimisme og
nyanlæg hos
danske værfter**

**Den Danske
Maritime Fond**

**AES bidrag stiger
fortsat**

EU-kommissionen gennemfører for tiden en officiel undersøgelse af polsk statsstøtte til rekonstruktion af værfterne i Gdynia, Gdansk og Szczecin. Det drejer sig om støtte fra såvel centrale som lokale myndigheder til Stocznia Szczecinska Nowa (New Szczecin Shipyard), Stocznia Gdynia (Gdynia Shipyard) og det tilhørende Stocznia Gdanska (Gdansk Shipyard). Kommissionen ønsker at klarlægge, hvorvidt der sker en reelt langsigtet og bæredygtig rekonstruktion og ikke blot ydes en form for driftsstøtte. I alle tilfælde har værfterne modtaget støtte både før og efter Polens indtræden i EU. Støtte tildelt før Polens medlemskab falder uden for Kommissionens beføjelser, men alle senere tildelte ordninger omfattes af undersøgelsen, herunder ordninger med baggrund i rekonstruktion påbegyndt før medlemskabet.

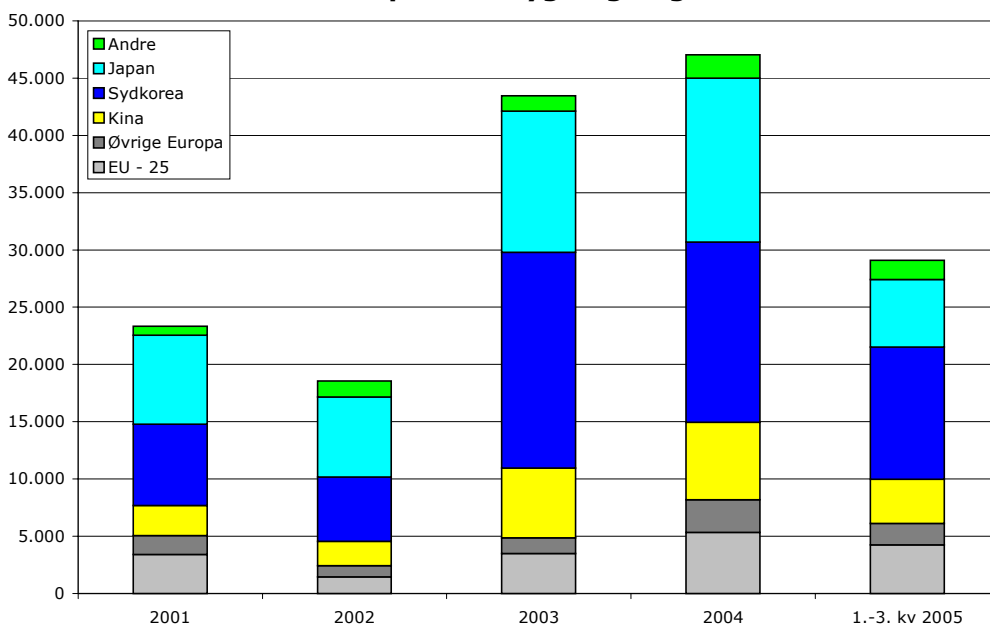
Danske Maritime har i et høringsvar til EU-Kommissionen udtrykt tillid til, at Kommissionen tilser, at der administreres i overensstemmelse med EU's regler og med princippet om mindst mulig statsstøtte, og anfører i øvrigt, at det med den nuværende markedssituation bør være muligt at rekonstruere værfterne på økonomisk rentabel vis uden statsstøtte.

Kommissionen har gennem nogen tid arbejdet på en grøn bog om den maritime sektor i bred forstand. Det er hensigten, at grønbogen skal danne udgangspunkt for en samlet maritim EU-politik. Grønbogen forventes at udkomme i foråret 2006. Danske Maritime har bidraget med informationer og synspunkter til arbejdet og håber, at en inddragelse af alle politikområder, der kan påvirke vore have og farvande – fra turisme over akvakultur til søtransport og maritim industri – kan bidrage til at styrke de førende positioner, som den europæiske skibsbygnings- og skibsstyrsindustri allerede har.

Polsk værftsstøtte genstand for officiel undersøgelse i EU

EU grøn bog om den fremtidige maritime politik

**Nye ordrer 2001 - september 2005 i '000 kbt
- fordelt på skibsbygningsregioner**



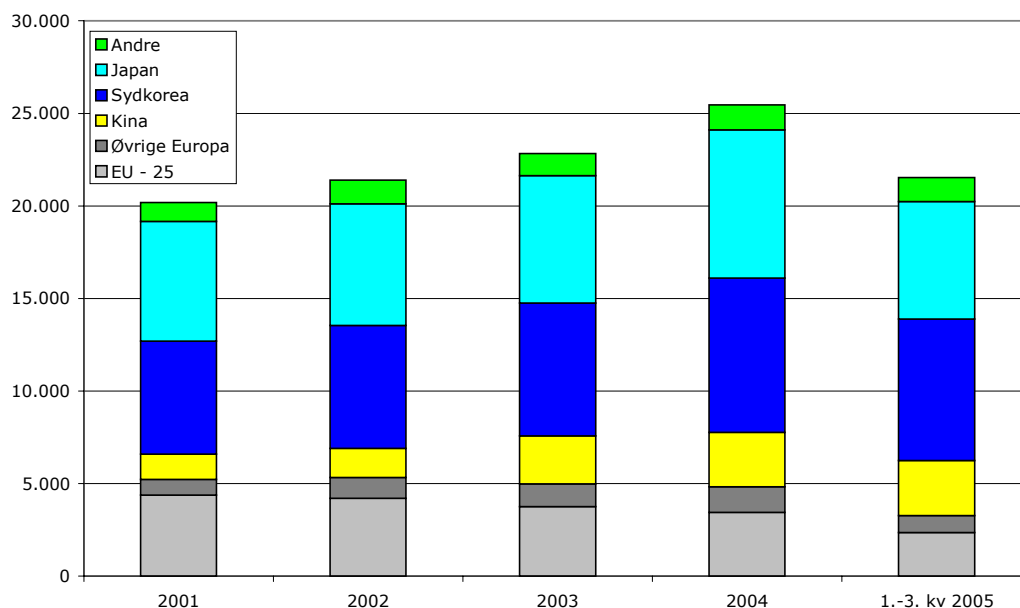
Der kontraheres, bygges og leveres fortsat et betydeligt antal skibe. Data fra Lloyd's Register Fairplay viser, at der i de første tre kvartaler af 2005 på verdensplan blev indgået kontrakt om bygning af 1.743 skibe svarende til 29,1 mill. kbt. Der var en vis opbremsning i antallet af nye ordrer hen over sommeren, men denne skete på baggrund af en forudgående rekordhøj vækst. Antallet af kontraherede skibe i de første tre kvartaler var endda lidt højere i 2005 end i 2004 (1.743 mod 1.522), mens den kompenserede bruttotonnage var lidt lavere (29,1 mill. kbt i 2005 mod 29,9 mill. kbt i 2004). Foreliggende indikationer tyder imidlertid på at opbremsningen i omfanget af nye ordrer er fortsat gennem fjerde kvartal 2005, hvorfor den samlede tilgang af nye ordrer i 2005 skønnes at være mindre end tilgangen i 2004.

Opbremsning i omfanget af ordrer på nye skibe

Ser man på skibsbygningsregioner, har EU-landenes værfter sikret sig ordrer på i alt 351 nye skibe svarende til 4,2 mill. kbt i de første tre kvartaler af 2005. Det er 20,1% af alle nye ordrer målt på antal skibe og 14,6% målt i kbt. I forhold til 2004 er der tale om en fremgang i markedsandel fra 14,4% målt på antal skibe og 11,4% målt i kbt.

I de første tre kvartaler af 2005 blev der, ifølge Lloyd's Register Fairplay, leveret 1.473 nye skibe svarende til 21,5 mill. kbt fra verdens værfter. Det er 355 skibe og 2,6 mill. kbt mere end i den tilsvarende periode i rekordåret 2004. EU-værfter tegnede sig for 2,4 mill. kbt fordelt på 234 skibe svarende til en markedsandel på 10,9% henholdsvis 15,9%.

Færdigbygget tonnage 2001 - september 2005 i '000 kbt - fordelt på skibsbygningsregioner



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. For at træde i kraft skal aftalen ratificeres af 25 lande med tilsammen mindst 25% af verdens handelsflåde. Indtil videre har kun EU-landene Danmark, Litauen, Norge, Polen, Spanien og Sverige samt tredjelandene Antigua & Barbuda, Bulgarien, Japan og Rumænien ratificeret aftalen. EU har imidlertid vedtaget egne regler på området, hvad der kan have medvirket til, at landene forhælder den nationale ratifikation. EU-reglerne gælder påføring af maling inden for EU på skibe under EU-flag, men da størstedelen af de skibe, der anløber EU's havne, sejler under fremmed flag og af ejerne kan sendes til vedligeholdelse uden for EU, er effekten af EU-reglerne forsvindende lille. Paradoksalt nok kan de "manglende" EU-lande alene udvirke IMO-reglernes ikrafttræden, da en ratifikation fra deres side ville sikre de nødvendige 25 lande og 25% af handelsflåden. EU spænder så at sige ben for sig selv, når man vedtager interne regler på et område, hvor reglerne skal omfatte alle lande for at have nogen effekt. Bortset fra den begrænsede fordel for miljøet er den nuværende situation også til skade for EU-værfters konkurrenceevne, da vedligeholdelsesarbejder med TBT-holdig bundmaling blot kan udføres på værfter uden for EU. Danske Maritime opfordrer endnu en gang til, at Danmark forstærker indsatsen for at tilskynde de resterende EU-lande til at ratificere ikke blot AFS-Konventionen, men alle IMO konventioner. Det forekommer sandsynligt, at det vil kræve ændringer i EU's praksis.

IMO-regler til udfasning af TBT-holdig bundmaling til skibe stadig ikke trådt i kraft

Separate EU-regler på området

EU spænder ben for havmiljøet og egne virksomheder

Danske Maritime arbejder for en løsning

Vidste du, at:

- globalt blev der i 2003 lastet/losset mere end 300 millioner ISO standard containere
- heraf håndterede de 3 største havne i EU 19 millioner
- Mærsk Container Industri er den eneste producent i Europa af maritime kølecontainere