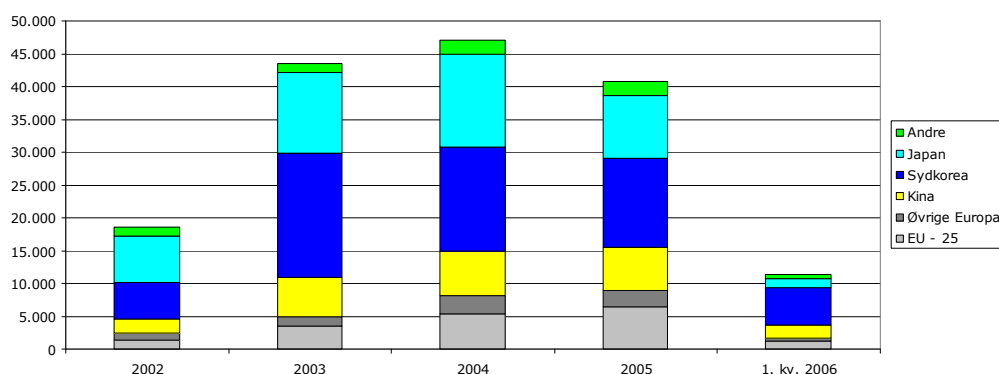


Der er travlhed på skibsbygningsmarkedet på verdensplan. Ifølge *Lloyd's Register Fairplay* blev der indgået kontrakt om bygning af 618 skibe – svarende til 11,4 mill. kbt – i løbet af årets første kvartal. Det er ca. 10 % mere end kvartalsgennemsnittet i 2005.

Det var endnu en gang Sydkorea, der med kontrakter om bygning af 174 nye skibe, svarende til godt 28 % af det samlede antal ordrer, fik flest ordrer i årets første kvartal. Målt i kbt modtog Sydkorea ordrer på 5,7 mill. kbt, hvilket svarer til halvdelen af periodens nye ordrer. Kina modtog nye ordrer på 148 skibe, svarende til 1,9 mill. kbt, mens EU's andel faldt til 70 skibe, svarende til knapt 0,7 mill. kbt.

Mange ordrer i årets første kvartal

Nye ordrer 2002 - marts 2006 i '000 kbt - fordelt på skibsbygningsregioner



Omfanget af afleveret tonnage var ligeledes højt i årets første kvartal – og på nogenlunde samme niveau som i 2005. Hvor der i 2005 blev afleveret godt 530 skibe i gennemsnit i hvert kvartal – svarende til 7,3 mill. kbt – blev der i første kvartal af 2006 afleveret 520 skibe – svarende til 8,1 mill. kbt. Dermed var den kompenserede brutotonnage for afleverede skibe lidt højere i årets første kvartal sammenlignet med kvartalsgennemsnittet i 2005.

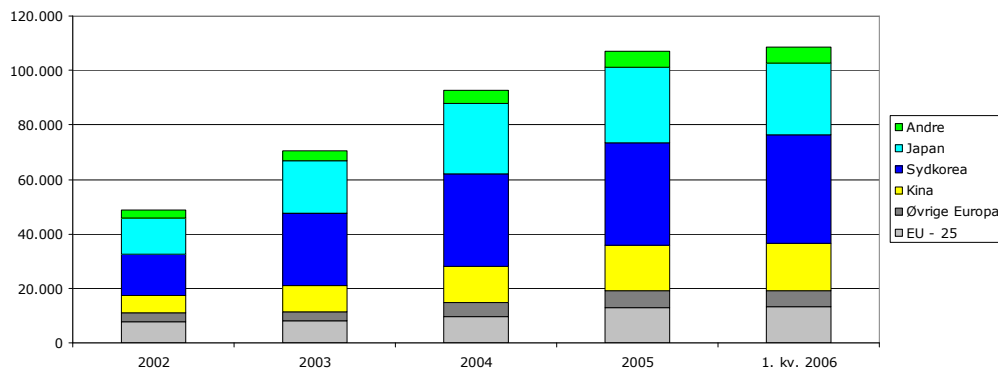
Ordrebeholdningen var ved udgangen af første kvartal af 2006 rekordstor. Som diagrammet på næste side viser, har ordrebeholdningen været stigende over en årrække, og ultimo marts måned var den samlede ordrebeholdning på 5.712 skibe, svarende til 108,7 mill. kbt. Målt i kbt havde Sydkorea over en tredjedel af den samlede ordrebeholdning, mens Japan havde 24 %, og Kina havde 16 %. EU's værfter havde en andel på godt 12 % af ordrebeholdningen målt i kbt. Ser man på antal skibe,

Høj nybygningsaktivitet

Rekordstor ordrebeholdning

havde Sydkorea, Japan og Kina hver ca. 20 % af den samlede ordrebeholdning, mens EU havde næsten 15 %.

**Ordrebeholdning ultimo 2002 - ultimo marts 2006 i '000 kbt
- fordelt på skibsbygningsregioner**



EU-kommissionen vedtog i juni sidste år at bakke fuldt op om den danske regerings beslutning om at forbyde anvendelsen af sydkoreanske sikkerhedsventiler af typen NEW-ISO-HV på danske skibe. Ventilerne, som fremstilles af virksomheden TANKTECH Co., skal forhindre dannelse af overtryk og/eller undertryk i tankskibes lasttanke og forhindre flammegennemslag ved brand, men de koreanske ventiler lever langt fra op til de internationale krav, som er fastsat af IMO – International Maritime Organisation. I forbindelse med godkendelsen af det danske forbud skal de øvrige EU-medlemslande – ifølge udstyrsdirektivets artikel 13 – indføre de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger mod TANKTECH-ventilerne, og som udstyrsdirektivets vogter skal Kommissionen tilskynde medlemslandene til det. Danske Maritime kan desværre konstatere, at dette endnu ikke er sket, hvorfor ventilerne stadig er tilladt i de fleste lande.

Den danske producent af sikkerhedsventiler Pres-Vac Engineering A/S, Danske Maritime og de danske myndigheder har bistået Kommissionen med oplysninger om sagen under dens behandling og arbejder stadig aktivt for, at de farlige koreanske ventiler bliver forbudt globalt.

EU-Kommissionen har vedtaget at indlede en undersøgelse af, hvorvidt den græske stats støtte til Hellenic Shipyards S.A. er lovlig eller ej. Værftet har gennem flere år har modtaget tilskud, garantier og lån. Værftet har desuden modtaget støtte til militær produktion, og Kommissionen mistænker, at dele af denne støtte kan være brugt til fremme af civil produktion på værftet. Hellenic Shipyards har også tidligere været i Kommissionens søgelys på grund af statsstøttesager.

**Manglende
opfølgning fra
Kommissionen om
farlige koreanske
ventiler**

**Kommissionen
indleder
undersøgelse om
støtte til græske
Hellenic Shipyards**

Den 7. juni offentliggjorde Kommissionen en grøn bog om den maritime sektor i bred forstand. Grøn bogen har været under udarbejdelse siden marts 2005 og har fået titlen: "En fremtidig europæisk havpolitik for EU: en europæisk vision for havene". Det er meningen, at grøn bogen skal danne udgangspunkt for formulering af en samlet maritim EU-politik.

Europæisk grøn bog om den maritime sektor

Der lægges i grøn bogen op til, at der med fordel kan fastlægges en integreret havpolitik, som er fælles for de mange forskellige maritime sektorer, og som kan frigøre uudnyttede potentiale i form af vækst og arbejdspladser, samtidig med at havmiljøet beskyttes bedre. Spørgsmålet, der lægges ud til debat, er så: Hvordan skal man gribe dette an?

Søfartsstyrelsen har sendt grøn bogen i høring med høringsfrist den 7. august. På baggrund af de indkomne hørings svar vil Søfartsstyrelsen udarbejde et notat med den foreløbige danske holdning. Danske Maritime bidrager naturligvis med et hørings svar. Søfartsstyrelsen forventer at holde et stormøde med alle hørte parter i september – evt. efterfulgt af temamøder i løbet af efteråret, hvor der vil være mulighed for at gå mere i detaljer i forhold til udvalgte emnefeltter.

Grøn bogen vil endvidere blive drøftet i forskellige EU-fora – blandt andet ved Maritime Industries Forums plenarmøde i Oslo den 5.-6. oktober, hvor Kommissionen forventes at blive stærkt repræsenteret. Danske maritime bidrager desuden til arbejdet med grøn bogen via de europæiske foreninger for henholdsvis skibsværfter og producenter af maritimt udstyr CESA og EMEC.

At outsourcing kan betyde vækst for danske virksomheder, er Damcos et glimrende eksempel på. Damcos har åbnet en filial med produktion i Shanghai for at komme tættere på kunderne. Dette har betydet vækst for Damcos, som fra 2004 til 2005 øgede omsætningen hele 15 %. Dette var ikke mindst pga. de lavere omkostninger, der er forbundet med produktion i Asien frem for i Danmark. At det går godt med udflytningen af dele af produktionen kan også mærkes herhjemme, for succesen i Asien er med til at sikre arbejdspladser på Damcos' hovedadresse i Næstved.

Damcos i vækst på grund af outsourcing til Asien

Den 18. maj slog MAN B&W Diesel A/S dørene op for et nyt teknisk og kulturelt oplevelsescenter: DieselHouse. DieselHouse er beliggende på H.C. Ørsted Værket på Elværksvej i København, og centralt placeret i det nye oplevelsescenter finder man MAN B&W's store dieselmotor fra 1932. Motoren, der i 30 år var verdens største, vil blive sat i gang én gang om måneden, så besøgende kan opleve den imponerende maskine i drift. Kronprins Frederik indviede attraktionen, og blandt andre Trafik- og Energiminister Flemming Hansen deltog i begivenheden.

DieselHouse – et teknisk og kulturelt oplevelsescenter

Søby Værft modtog i foråret endnu en ordre fra Søværnets Materielkommando. Denne gang lød ordren på fem nye fartøjer til marinehjemmeværnet. Værftet har tidligere modtaget en ordre på seks orlogsfartøjer til Søværnets Materielkommando, hvoraf de fire er afleveret. Med den nye ordre har Søby Værft nybygninger i ordrebogen frem til 2009.

**Søby Værft
modtager
nybygningsordre
fra Søværnet**

Efter et travlt forår er Danske Maritime nu ved at slå rødder i nye omgivelser. Foreningen flyttede den 4. april fra sin adresse på St. Kongensgade til Amaliegade 33 B. Med sin nye beliggenhed tilstræber Foreningen at øge synergien mellem de maritime erhvervsorganisationer.

**Danske Maritime er
kommet på plads i
nye lokaler**

Danske Maritime byder velkommen til VIKING LIFE SAVING EQUIPMENT A/S og Royal Denship A/S, som er indtrådt i Foreningen i foråret 2006.

**Velkommen til nye
medlemmer**

Vidste du, at:

Danmark og Europa er teknologisk førende i udviklingen af højteknologiske fartøjer til specialopgaver og bl.a. har udviklet

- LNG tankskibe
- LPG tankskibe
- dykkerskibe
- kabellæggere
- uddybningsfartøjer
- isbrydere
- verdens første dobbeltskrogede VLCC'er
- verdens største containerskibe