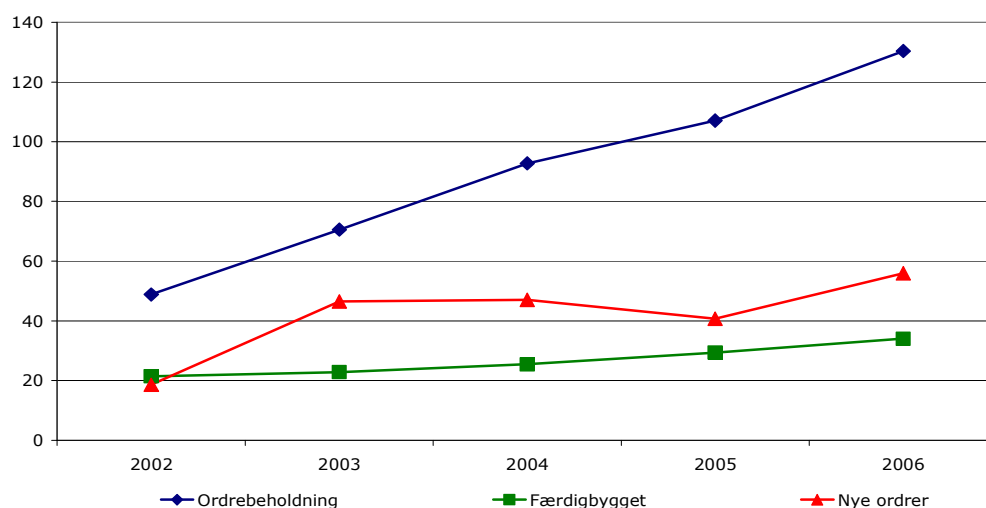


Ifølge de seneste oplysninger fra *Lloyd's Register Fairplay* steg mængden af ordrer på nye skibe betydeligt i 2006. Med nye ordrer på ca. 56 mio. kbt fordelt på 3.210 skibe (på 100 bt eller mere) var ordremængden i 2006 24 % større end i 2005 målt i antal skibe og 38 % målt i kbt. I forhold til rekordåret 2004 var mængden af nye ordrer i 2006 ca. 25 % større målt i antal skibe og ca. 19 % større målt i kbt.

2006 blev et nyt rekordår for skibsbygning

Også nybygningsaktiviteten steg i 2006. I løbet af året blev der afleveret 2.347 skibe, svarende til 34 mio. kbt. Dette var en stigning i forhold til 2005 på godt 10 % i antal skibe og ca. 16 % 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 9,6 mio. kbt. De europæiske værfter tegnede sig for ca. 5,4 mio. kbt fordelt på 516 skibe. Produktionen af nye skibe i Europa voksede med hele 23 % opgjort i kbt i 2006 mod en stigning globalt på 16 %. Dermed steg de europæiske værfters andel af nybygningsproduktionen fra 15,4 % i 2005 til 16,4 % i 2006 opgjort i kbt. Målt i antal færdigbyggede skibe faldt markedsandelen dog noget.

Ordrebeholdning, færdigbygget tonnage og nye ordrer i perioden 2002 til 2006, målt i mio. kbt



Nybygningerne var mange i 2006, men værfterne opnåede endnu flere ordrer på nye skibe – målt i såvel antal skibe som i kbt. Dermed steg den samlede ordrebeholdning markant i 2006, og ved udgangen af året udgjorde den 130,4 mio. kbt fordelt på 6.908 skibe. Dette var en stigning på ca. 22 % siden udgangen af 2005 – både i antal skibe og kbt.

Stigende ordrebeholdning

Målt i kbt havde Sydkorea den største andel af ordrebeholdningen pr. 31.12.2006. Den samlede ordrebog ved værfter i Sydkorea udgjorde 46,5 mio. kbt fordelt på 1.413 skibe, svarende til en markedsandel på 36 %

målt i kbt og ca. 21 % målt i antal skibe. Ser man på antal skibe, havde Kina flest i ordre med 1.650 skibe, svarende til ca. 24 % af det samlede antal skibe i ordre. De europæiske værfter havde ved udgangen af året 1.588 skibe i ordrebogen, svarende til 20,6 mio. kbt. Dermed havde de europæiske værfter en markedsandel på 23 % i antal skibe og 16 % i kbt.

Ordrebeholdning, færdigbygget tonnage og nye ordrer i 2002-2006 i mio. kbt

Ordrebeholdning	2002	%	2003	%	2004	%	2005	%	31.12.2006	%
EU - 25	7.867	16,1	7.981	11,3	9.688	10,4	13.056	12,2	13.654	10,5
Øvrige Europa	3.316	6,8	3.586	5,1	4.898	5,3	6.086	5,7	6.924	5,3
Kina	6.064	12,4	9.543	13,5	13.483	14,5	16.643	15,5	25.697	19,7
Syd Korea	15.098	30,9	26.623	37,7	33.968	36,6	37.595	35,1	46.544	35,7
Japan	13.620	27,9	19.255	27,3	25.683	27,7	27.952	26,1	29.372	22,5
Andre	2.836	5,8	3.569	5,1	5.041	5,4	5.768	5,4	8.233	6,3
Total	48.801	100,0	70.557	100,0	92.761	100,0	107.100	100,0	130.424	100,0

Færdigbygget	2002	%	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%
EU - 25	4.193	19,6	3.757	16,5	3.439	13,5	3.149	10,7	3.789	11,1
Øvrige Europa	1.134	5,3	1.221	5,3	1.394	5,5	1.381	4,7	1.778	5,2
Kina	1.561	7,3	2.604	11,4	2.929	11,5	4.343	14,8	5.149	15,1
Syd Korea	6.659	31,1	7.167	31,4	8.348	32,8	10.136	34,5	11.868	34,9
Japan	6.570	30,7	6.887	30,2	7.996	31,4	8.479	28,9	9.552	28,1
Andre	1.279	6,0	1.188	5,2	1.355	5,3	1.865	6,4	1.865	5,5
Total	21.396	100,0	22.824	100,0	25.461	100,0	29.353	100,0	34.001	100,0

Nye ordrer	2002	%	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%
EU - 25	1.453	7,8	3.503	8,1	5.347	11,4	6.437	15,8	3.575	6,4
Øvrige Europa	994	5,4	1.355	3,1	2.855	6,1	2.523	6,2	2.361	4,2
Kina	2.112	11,4	6.107	14,1	6.765	14,4	6.606	16,2	13.361	23,9
Syd Korea	5.611	30,2	18.810	43,3	15.732	33,4	13.571	33,3	21.884	39,1
Japan	6.999	37,7	12.335	28,4	14.280	30,4	9.446	23,2	11.192	20,0
Andre	1.387	7,5	1.355	3,1	2.055	4,4	2.122	5,2	3.571	6,4
Total	18.556	100,0	43.465	100,0	47.034	100,0	40.705	100,0	55.944	100,0

Tallene i dette nyhedsbrev må betragtes som foreløbige, idet *Lloyd's Register - Faiply* sædvanligvis foretager en revision af den udmeldte statistik senere på foråret.

Stål er en vigtig råvare i et industrialiseret samfund – ikke mindst inden for skibsbygning 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 varmvalset stålplader og tykke stålplader. Den europæiske (tyske) pris på varmvalset stål har ligget på omtrent 615 USD siden juli 2006, mens prisen i Asien er faldet. Konsekvensen er, at forskellen på den europæiske og den asiatiske pris på varmvalset stål nu er vokset til ca. 150 USD pr. ton. Den europæiske pris på varmvalset stål har ligget væsentligt højere end verdensmarkedsprisen i hovedparten af de seneste tre år.

Den europæiske (tyske) pris på tykke stålplader har fulgt prisudviklingen på verdensmarkedet, men på et meget højere niveau. I december 2006 lå den europæiske stålpris på ca. 900 USD pr. ton, hvilket var ca. 300 USD mere pr. ton end i Asien. En prisforskel af denne størrelse har været normen gennem mere end to år.

Forvridding i stålmarkedet

Høje priser på stål vil uvægerligt give sig til udtryk i høje priser på de færdigbyggede skibe, så hvis Europa skal kunne konkurrere på et globalt marked, må vi også have adgang til råvarerne til en konkurrencedygtig pris. Det er derfor med nogen forundring, at Foreningen har erfaret, at EU-kommissær Peter Mandelson ved et besøg i Kina for nyligt udtrykte bekymring over Kinas øgede eksport af stål til Europa. Danske Maritime mener, at dette er et helt forkert signal at sende. Kommissionen burde snarere opfordre til øget eksport af stål fra Kina til Europa. I øvrigt er Kinas eksport af stål til EU stadig meget begrænset, om end den procentuelt er vokset betydeligt de seneste par år.

Danske maritime arbejder aktivt for, at Europa skal få adgang til stål på konkurrencedygtige vilkår. Foreningen har derfor taget emnet op med EU-Kommissionen og danske myndigheder.

Europa-Parlamentets transportgruppe godkendte den 27. februar EU-Kommissionens direktivforslag om klassifikationsselskabernes arbejde. Transportgruppens støtte til direktivforslaget er samtidig en støtte til direktivforslagets artikel 20, hvori der lægges op til, at classeselskaber skal søge at harmonisere deres regler, så de gensidigt kan anerkende hinandens godkendelser og certifikater. Transportgruppens godkendelse af direktivforslaget er et vigtigt skridt i den rigtige retning i forhold til at få forslaget endeligt vedtaget. Danske Maritime glæder sig derfor over, at transportgruppen ser det som en vigtig opgave at forbedre og effektivisere klassifikationssystemet.

Danske Maritime arbejder for en forbedring af klassifikationsselskabernes arbejde – blandt andet igennem EMEC (European Maritime Equipment Council), som Danske Maritime er medlem af. Parallelt med processen i Europa-Parlamentet har EMEC aftalt med IACS (International Association of Classification Societies) at iværksætte et udvalgsarbejde med henblik på at lette og billiggøre klassifikationsprocessen for maritimt udstyr m.v. Foreningen deltager aktivt i dette arbejde.

Som reglerne er i dag, skal udstyrsproducenterne ofte have deres produkter igennem adskillige – stort set ens – godkendelsesprocedurer, fordi produktet skal godkendes hos flere klassifikationsselskaber. Det ville både medføre væsentlige besparelser og være langt mindre tidskrævende, hvis der blev opstillet harmoniserede regler baseret på høje internationale standarder. På denne måde ville produktet kun skulle igennem én certificeringsproces. Samtidig vil en forbedring af klassifikationssystemet medvirke til at øge sikkerheden.

Det forventes, at Europa-Parlamentet vil træffe beslutning om direktivet i april 2007. Herefter påregnes forslaget forelagt EU's ministerråd i løbet af anden halvdel af 2007.

**Direktiv om
classeselskabernes
arbejde vedtaget af
Europa-Parlamentets
transportgruppe**

EU-Kommissionen har igennem længere tid opfordret Polen til at udarbejde en plan for restrukturering af de tre største polske skibsværfter – Gdynia, Gdansk og SSN. EU-Kommissionen anklager Polen for at trække skibsværftssagen i langdrag og for at gøre processen kaotisk. Polen skal finde private investorer til skibsværfterne, så de kan gå en fremtid i møde, hvor de kan klare sig uden statsstøtte. Hvis ikke Polen fremlægger en bæredygtig restruktureringsplan, truer EU-Kommissionen med at kræve, at de 1,6 mia. USD, som de polske værfter har modtaget i statsstøtte, tilbagetrækkes, hvilket i givet fald kan få værfterne til at gå konkurs.

**Kommissionen
truer med at kræve
statsstøtte til
polske værfter
tilbagetrukket**

YIT A/S har i snart 25 år arbejdet med el-installationer og instrumentering på blandt andet skibe og andre maritime installationer i Danmark og udlandet. Og det går godt. Virksomheden oplever fremgang, hvilket kan ses på såvel en stigende omsætning som en udvidet medarbejderstab.

**Unikt koncept hos
YIT A/S**

En del af YIT's succes på det maritime område kan tilskrives virksomhedens unikke koncept, hvor værfterne tilbydes en samlet el-pakke. YIT tilbyder som udgangspunkt komplette el-pakker til værfter i Danmark og værfter i udlandet, der bygger for danske rederier, for at give dem muligheden for at anvende den velkendte danske kvalitet i deres skibe – uanset hvor i verden deres skibe bygges. El-pakken omfatter alt fra forstudier, engineering, dokumentation og indkøbsassistance til komplette løsninger omfattende generatoranlæg, distributionsanlæg, transformatorer, alarm- og kontrolanlæg, ledningsnet, motorer, pumper, stik og belysning. Desuden kan YIT forestå tilsynsfunktion, idriftsættelse og oplæring af driftspersonale på alle lokationer over hele verden.

Vidste du, at:

Danmark er førende i afviklingen af industrielle drivhusgasser?