

Ifølge *Lloyd's Register Fairplay* blev der globalt set kontraheret 2.125 skibe, svarende til 38,9 mio. kbt (handelsskibe på 100 bt eller mere), i perioden januar til juni 2007. Til sammenligning blev der fra januar til juni 2006 kontraheret 28,3 mio. kbt fordelt på 1.458 skibe. Dermed steg ordretilgangen 46 % opgjort i antal skibe og 37,5 % opgjort i kbt i første halvdel af 2007 i forhold til samme periode i 2006. Den samlede mængde nye ordrer globalt var 60,8 mio. kbt fordelt på 3.642 skibe i 2006. Kontraheringsmængden i første halvdel af 2007 svarede således til godt 58 % opgjort i skibe og 64 % opgjort i kbt af den samlede ordretilgang i 2006 – eller næsten lige så meget som i hele 2005.

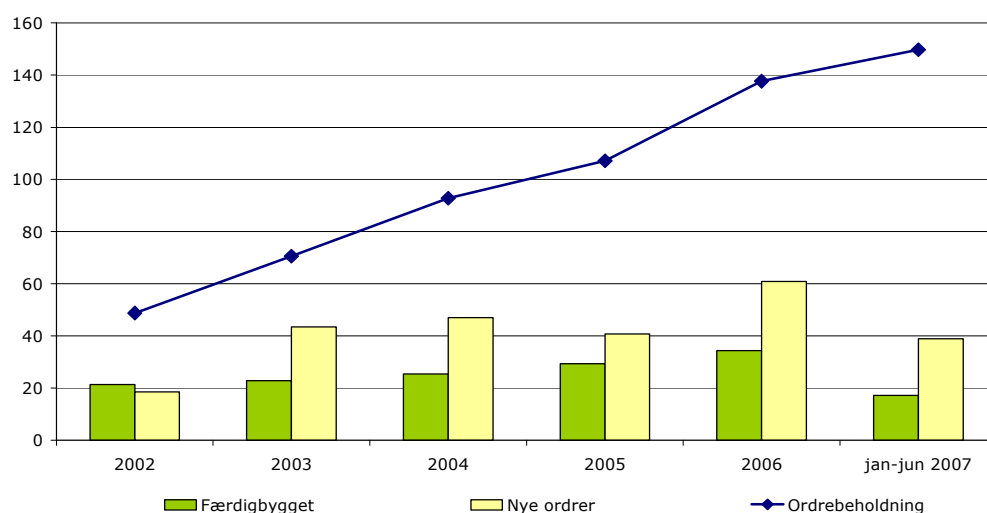
Stigende ordremængde på verdens værfter

Den 1. januar 2007 trådte et revideret kbt-system i kraft. Ifølge en måling foretaget 1. januar 2007 indebærer det nye system en reduktion i ordrebeholdningen globalt på 6 %, mens nedgangen i Europa er ca. 10 %. Særligt for store containerskibe og store krydstogtskibe resulterer det nye kbt-system i en noget lavere kbt-tonnage.

Også nybygningsaktiviteten var høj i årets første halvdel, hvor der blev afleveret 1.263 skibe, svarende til 17,1 mio. kbt. Til sammenligning blev der i samme periode i 2006 afleveret 17,4 mio. kbt fordelt på 1.139 skibe. Tages der hensyn til det ændrede kbt-system, er der reelt afleveret en større tonnage i første halvdel af 2007, selvom tallene indikerer en svag reduktion i produktionen

Ordrebeholdningen voksede fra 137,6 mio. kbt fordelt på 7.445 skibe ved udgangen af 2006 til 149,8 mio. kbt fordelt på 8.673 skibe ved udgangen af juni 2007 – en ny rekord! Således steg ordremængden knapt 9 % opgjort i kbt og 16,5 % opgjort i antal skibe i årets første halvdel.

Ordrebeholdning, færdigbygget tonnage og nye ordrer i perioden 2002 til juni 2007, målt i mio. kbt



Den 10. oktober udsendte EU-Kommissionen en Blå Bog om en integreret maritim politik for EU. Den maritime Blå Bog, som bygger på en omfattende offentlig høring, der varede fra juni 2006 til juni 2007, er en handlingsplan, der beskriver Kommissionens arbejdsprogram inden for det maritime område i Europa i de kommende år. I den Blå Bog nævnes en række fokusområder – blandt andet inden for forskning og miljø. Det anføres også, at EU vil arbejde for en mere effektiv international styring af maritime anliggender, herunder indtrængende opfordre medlemsstaterne til at ratificere de relevante instrumenter. Hele den maritime Blå Bog kan læses på Foreningens hjemmeside: www.danskemaritime.dk.

EU-Kommissionen udsender maritim Blå Bog

Den 17. september 2008 træder konventionen om anti-fouling systemer, AFS-konventionen, i kraft. Konventionen forbyder det giftige stof TBT (tributyltin) i bundmaling. AFS-konventionen blev allerede forhandlet på plads i IMO i 2001. Med AFS-konventionen lagde IMO op til, at anvendelse af de skadelige anti-begroningssystemer skulle forbydes på skibe senest fra den 1. januar 2003. For at konventionen skulle træde i kraft, måtte 25 lande med tilsammen mindst 25 % af verdens handelsflåde ratificere konventionen, og det er nu endelig sket – fem år efter planen.

AFS-konventionen træder i kraft

Danmark ratificerede som et af de første lande konventionen, og Danske Maritime har siden da arbejdet for, at EU-Kommissionen skulle lægge pres på de lande, der endnu ikke havde ratificeret konventionen – bl.a. ved jævnligt at opfordre danske ministre til at presse deres europæiske kolleger til at sikre ratifikation af AFS-Konventionen. Foreningen foreslog endvidere ved brev af 25. januar 2007 til EU-kommissær Jacques Barrot, at Kommissionen lagde pres på medlemsstaterne for at sikre en snarlig ikrafttræden. Det var imidlertid først, da Panama den 17. september 2007 ratificerede AFS-konventionen, at datoen for den internationale ikrafttræden lå fast, nemlig 12 måneder senere: den 17. september 2008.

Danske Maritime glæder sig over, at AFS-konventionen nu træder i kraft, men finder det paradoksalt, at ikke alle EU-lande endnu har ratificeret konventionen. Det er formentlig de interne EU-regler, der forbyder TBT, der har medvirket til at fjerne fokus fra den nationale ratifikation. Men den lokale EU-regel er ikke tilstrækkelig til at sikre, at skibe, der ikke sejler under EU-flag, omfattes af forbudet. Det er derfor nødvendigt, at Kommissionen i fremtiden lægger pres på de medlemsstater, der ikke ratificerer vedtagne IMO-konventioner.

I Europa er prisen på stål så meget højere, end den er i Asien, at det godt kan betale sig for europæiske producenter at få stål fragtet hertil fra eksempelvis Kina frem for at købe det i Europa. Imidlertid arbejder de europæiske stålproducenter på at få EU-Kommissionen til at lægge en anti-dumping told på visse typer stål importeret fra Kina, Taiwan og Sydkorea, idet de hævder, at disse lande dumper prisen med mellem 25 og 30 %.

Adgang til stål på lige vilkår

Faktisk er prisen på visse typer stålplader i Europa hele 300 USD – eller mere end en tredjedel – højere pr. ton end i Kina. 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. Europæiske værfter konkurrerer i høj grad med værfter i fjernøsten. De høje europæiske stålpriser har stor betydning for skibenes endelige pris, og hvis EU-Kommissionen efterkommer de europæiske stålproducenters ønske om en anti-dumping told, kan det betyde en kraftig forringelse af de europæiske stålforbrugende producenters, herunder skibsværfters, konkurrenceevne.

Danske Maritime mener, det vil sende et helt forkert signal, hvis der lægges hindringer i vejen for importen af stål fra eksempelvis Kina. EU-Kommissionen burde snarere opfordre til øget eksport af stål fra Kina til Europa, så de europæiske stålforbrugende industrier har mulighed for at konkurrere på lige vilkår i en globaliseret verden.

Den 3.-12. oktober 2007 blev det 83. møde i IMO's Maritime Safety Committee afholdt i Bella Center i København. Mødet var veltilrettelagt og en succes for Danmark som værtsland. Flere af Danske Maritimes medlemmer udstillede i det område, hvor de delegerede opholdt sig i pauser mellem møderne, og var således meget synlige for deltagerne.

Et af emnerne på mødet var "Performance standard for protective coatings for void spaces on bulk carriers and oil tankers". Standarderne blev vedtaget med nogle mindre ændringer. Sagen om de koreanske ventiler, der anvendes uden for det område, de er afprøvet til, blev ligeledes drøftet på mødet. Debatten viste overvældende støtte til den danske holdning, der betragter de omtalte koreanske ventiler som ulovlige på grund af den sikkerhedsrisiko, de indebærer.

På mødet blev vicedirektør i Søfartsstyrelsen Christian Breinholt valgt som ny næstformand for IMO Maritime Safety Committee.

Institut for Maritim Forskning og Innovation på Syddansk Universitet tilbyder en masteruddannelse i transport og maritim management. Masteruddannelsen henvender sig til medarbejdere, der allerede har ledelseserfaring inden for eksempelvis udstyr, service, søfart, logistik, havnedrift eller transportvirksomhed. Uddannelsen er en samlet pakke, der kombinerer innovation og forretningsudvikling, supply chain management, international økonomi og human ressource management. Studiet foregår på deltid og strækker sig over to år. For at påbegynde uddannelsen, skal man have mindst én relevant mellemlang uddannelse. Derudover skal man have min. to års erhvervs erfaring.

Næste hold starter den 30. januar 2008. Yderligere oplysninger om uddannelsen og tilmelding findes på www.sdu.dk/mtmm.

**IMO Maritime
Safety Committee
i Bella Center**

**Master i transport
og maritim
management**

EU-Kommissionen godkendte i juli 2007 en plan for kapacitetsreduceringer på to af de tre omstridte statsejede polske værfter, nemlig Szczecin Shipyard og Gdynia Shipyard. Samtidig blev Gdynia Shipyard sat til salg. Planen er, at værftet skal sælges til private investorer, så det kan gå en fremtid i møde, hvor værftet kan klare sig uden statsstøtte. I forbindelse med salget vil værftets gæld til staten blive annulleret. Der foreligger endnu ingen afgørelse vedrørende et eventuelt salg af værftet.

EU-Kommissionen behandler stadig sagen vedrørende kapacitetsreduceringer på det tredje statsejede polske værft, Gdansk Shipyard.

EU-Kommissionen vurderede i september, at det portugisiske værft ENVC ikke kunne modtage statsstøtte under Temporary Defense Mechanism-ordningen (TDM-ordningen). Portugal ville ellers tildele værftet en støtte på godt 6,5 mio. euro i forbindelse med syv skibsbygningskontrakter, men TDM-ordningen var udløbet, da Portugal anmeldte den påtænkte støtte.

Søby Værft AS blev i september 2007 udnævnt til gazellevirksomhed af Dagbladet Børsen. Værftet blev dermed identificeret som en del af Danmarks vækstelite. En gazellevirksomhed defineres som en virksomhed, der i løbet af de seneste fire regnskabsår har haft kontinuerlig vækst i omsætning eller bruttoresultat, og som samlet set har mere end fordoblet omsætningen eller bruttoresultatet i perioden.

Gdynia Shipyard sat til salg

Kommissionen afviser statsstøtte til portugisisk værft

Søby Værft AS udnævnt til gazellevirksomhed

Vidste du, at:

Mere end hver tredje container i verden er malet med dansk maling?