

2003 blev et rekordår hvad angår omfanget af ordrer på nye skibe. Mange rederier - danske og udenlandske - realiserede en god indtjening bl.a. som resultat af høje fragtrater. Dette og forventninger om fortsat vækst i søtransporterne har øget rederiernes interesse for at bestille nye skibe. Også danske maritime produktionsvirksomheder nyder godt af væksten og har realiseret stor ordreindgang. Således har f.eks. MAN B&W Diesel en markedsandel på over 50% af fremdrivningssystemer for store søgående skibe, Hempel producerer en trediedel af den maling der bruges til nybyggede containerskibe og Mærsk Container Industri har godt 40% af det globale marked for kølecontainere. En stor del af de danske virksomheders produktion indgår i skibe bygget i Asien og giver dermed omsætning til danske virksomheder med beskæftigelse både her i landet og i udenlandske datterselskaber og hos licenstagere.

Stigningen omfanget af nye ordrer skyldes bl.a. vækst i verdenshandlen, herunder en betydelig stigning i transporter til og fra Kina, men også de øgede krav til skibes sikkerhed og miljøvenlighed indebærer en fremskyndet erstatning af ældre, enkeltskrogede tankskibe med nyere, sikrere skibe. Se yderligere om markedsudviklingen på side 3.

For danske og andre europæiske virksomheder er den lave dollarkurs eller den høje kurs for kroner og EURO dog et væsentligt problem. De væsentligste konkurrenter til europæiske maritime produktionsvirksomheder befinder sig i valutaområder, der enten er direkte bundet til dollarkursen (bl.a. Kina) eller som følger dollarens bevægelser. Resultatet er en svækkelse af konkurrenceevnen for bl.a. produktion i Danmark, og en deraf følgende flytning af produktion til lande med lavere produktionsomkostninger. Flere danske maritime industrivirksomheder har placeret væsentlige dele af produktionen i udlandet, og mere vil følge efter.

Hvis udviklingen skal imødegås må der skabes bedre vilkår for produktion i Danmark. Det må håbes, at bl.a. bestemmelserne om øget fleksibilitet i den nyligt forhandlede overenskomst mellem Dansk Industri og COindustri kan medvirke hertil. Overenskomsten gør det imidlertid ikke alene. Der er behov for en mangesidig indsats som bl.a. også omfatter øget satsning på forskning, udvikling og uddannelse samt yderligere tiltag for at gøre det mere attraktivt at producere i Danmark.

De særlige bestemmelser i IMO-aftalen "MARPOL Annex VI", der har til hensigt at begrænse luftforurening fra skibe, er endnu ikke trådt i kraft. Aftalen er ratificeret af 12 lande der tilsammen repræsenterer mere end

**Maritime markeder
i vækst
- og fremgang for
danske maritime
industrivirksom-
heder**

**- men
problematiske
konkurrencevilkår.**

**Udslip fra skibe -
EU og IMO**

halvdelen af verdensflåden, men yderligere tre lande skal ratificere aftalen før denne træder i kraft. Ikrafttræden vil ske 12 måneder efter den sidste ratifikation. EU-Kommissionen har fremlagt et forslag til en EU-strategi om begrænsning af skibes emissioner til luften, der i det store og hele følger IMO-aftalen.

For lande som Danmark med stor gennemsejling af skibe under ikke-EU flag er det afgørende, at luftforureningen reguleres af IMO-regler, som omfatter alle skibe, og ikke kun af EU-regler, der alene gælder skibe under EU-flag. Det er uforståeligt, at EU lande som Italien, England, Frankrig, Holland og Finland blokerer for ikrafttræden af Annex VI ved at undlade at ratificere, men internt i EU gennemfører tilsvarende regler.

EU-Kommissionen godkendte på sit møde den 26. november den danske CIRR-finansieringsordning. Ordningen har sammenhæng med den midlertidige danske støtteordning for bygning af udvalgte skibstyper (containerskibe, kemikalie- og produkttankskibe) idet statens "salg" af CIRR-finansieringsområdet for skibe for en årrække er med til at tilvejebringe det finansielle grundlag for den midlertidige støtteordning. Ordningernes formål er at ligestille danske værfter med værfter i konkurrerende EU-lande. Begge ordninger er sat i kraft den 15. december 2003.

Dansk støtte til skibsbygning i kraft

På sit møde den 21. januar 2004 vedtog EU-kommissionen et forslag til en forlængelse af den midlertidige ordning hvorefter medlemslandene kan yde støtte med 6% til bygning af containerskibe, produkt- og kemikalietankskibe og LNG-tankskibe i tilfælde, hvor der er konkurrence med koreanske værft om ordren. Støtteordningen foreslås forlænget med et år frem til udgangen af marts 2005, dog således at ordningen bringes til ophør, såfremt der forinden foreligger en endelig afgørelse på EU's sag i WTO mod Korea for ulovlig statsstøtte. Forslaget er planlagt behandlet på et møde i EUs ministerråd den 11. marts. Danske Maritime er modstander af forslaget, men udsigterne til at hindre vedtagelse synes p.t. ikke gode.

EU-forslag om forlænget støtteordning.

EU's forordning om støtte til skibsbygningsindustrien udløb med udgangen af 2003 bortset fra reglerne vedrørende midlertidig støtte til bygning af visse skibstyper. Kommissionen har vedtaget et nyt regelsæt til afløsning af forordningen. De nye regler har form af rammebestemmelser, hvilket i praksis repræsenterer et skridt i retning af en ligestilling af skibsbygning med andre erhverv i EU-sammenhæng. Der er dog på enkelte områder undtagelser. Således er der med de nye regler åbnet op for, at medlemslandene kan yde støtte til innovation med indtil 20% mod tidligere 10%, ligesom definitionen af innovation lægger op til en mere fleksibel fortolkning eller i praksis friere adgang for medlemsstaterne til at yde støtte til skibsbygningsindustrien. Danske Maritime ser heri en fare for at der ydes konkurrenceforvridende støtte,

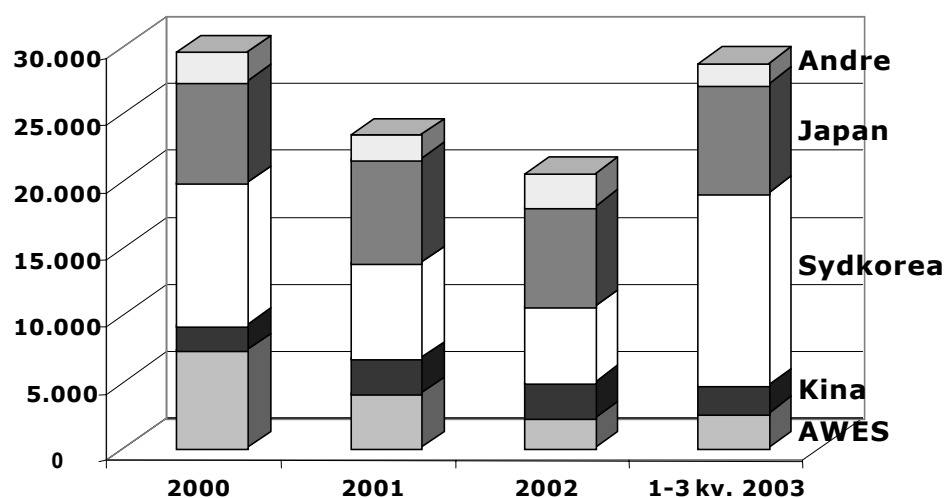
Nye rammebestemmelser i EU for værftsstøtte.

men på den anden side finder vi det positivt at der fokuseres mere på fremme af de vidensbaserede elementer i den maritime industri.

Omfanget af nye ordrer på skibe var i 2003 rekordstor. Ifølge Lloyd's Register - Fairplay blev der i årets første tre kvartaler kontraheret mere end 1500 skibe med en samlet tonnage på godt 31 mill. cgt. Endelige tal for fjerde kvartal foreligger endnu ikke, men den samlede ordretilgang for året forventes at overstige 40 mill cgt. Til sammenligning blev der i rekordåret 2000 i alt kontraheret 29,5 mill. cgt. Både AWES (omfatter de fleste europæiske lande), Japan og Sydkorea har i årets første tre kvartaler opnået en større tilgang af nye ordrer end i hele 2002. Størst fremgang ses

Markant vækst i tilgangen af nye ordrer

Tilgangen af nye ordrer i perioden 2000-2002 og 1.-3. kvartal af 2003, i '000 cgt



for Sydkorea, hvor ordretilgangen i de første tre kvartaler er 2½ gange større end i hele 2002 og 1/3 større end i rekordåret 2000. Målt i cgt. udgør containerskibe, med 37 % af de nye ordrer, den største skibstype efterfulgt af råolietankskibe, bulkcarriers, kemikalietankskibe og produkttankskibe. Også målt efter antal skibe er containerskibe med 295 skibe den væsentligste skibstype i ordretilgangen.

Ifølge Lloyd's Register - Fairplay udgjorde nybygningsproduktionen i de første tre kvartaler af 2003 ca. 1000 skibe på tilsammen godt 16 mill. cgt. Med baggrund i disse og andre foreliggende informationer om produktion og ordrebeholdning kan den samlede produktion i 2003 indikativt skønnes at ville udgøre 22 - 24 mill. cgt. mod 21,3 mill. cgt. i 2002.

Gradvist stigende nybygningsaktivitet

Færdigbygget tonnage 2000-2002 og 1.-3. kv. 2003 i '000 cgt.

	2000	%	2001	%	2002	%	1-3kv.2003	%
AWES	4.824	3,7	4.901	24,3	4.896	22,9	2.694	16,8
Kina	1.146	5,6	1.367	6,8	1.562	7,3	1.532	9,5
Sydkorea	6.482	31,9	6.095	30,2	6.659	31,1	5.444	33,9
Japan	6.409	31,5	6.477	32,1	6.570	30,7	5.314	33,0
Andre	1.485	7,3	1.346	6,7	1.711	8,0	1.097	6,8
Total	20.346	100,0	20.187	100,0	21.396	100,0	16.081	100,0

Bem.: Foreløbige tal.

Som en konsekvens af hændelserne i USA den 11. september 2001 er der i IMO indgået en aftale om en udvidelse af SOLAS-aftalen om sikring af skibe og havnefaciliteter, International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), som træder i kraft den 1. juli 2004. Dansk lovgivning til gennemførelse af koden trådte i kraft den 1. januar 2004. Koden berører de fleste af foreningens medlemsvirksomheder

ISPS-koden omfatter udover sikkerhed på skibe, også sikkerhed i havne og havnefaciliteter, herunder tillige anlæg, der ikke normalt opfattes som en havn i gængs forstand. Således vil f.eks. værftsanlæg være omfattet. Det er endnu uklart i hvilket omfang dette vil få indflydelse på værfternes dagligdag og på leverandører af maritimt udstyr til værfter og til skibe i havne.

ISPS-koden pålægger såvel skibet som havnefaciliteten ansvar for, at der ikke bringes gods eller personer ombord, der kan anvendes til terror rettet mod skibet eller rettet mod mål efter afskibningen. Spørgsmålet om kontrol af gods eller anden form for last pakket eller emballeret hos afskiber, er kun indirekte omtalt i ISPS-koden, men det forventes at der i tilknytning til bekendtgørelsen udarbejdes en vejledning, som nærmere vil redegøre for, hvorledes afskibende virksomheder og havnefaciliteter bør forholde sig i forhold til ISPS-koden.

Vi byder velkommen til "ACTA A/S", Odense, producent af skibskraner m.v. og til "Petersen og Sørensen Motorværksted A/S" i Svendborg med dattervirksomheden "P&S Flydedokken" i Århus, servicering af maritime motorer samt reparation og nybygning af skibe, der begge er optaget som medlemmer af Danske Maritime pr 1. oktober 2003. Ligeledes byder vi velkommen til "Group 4 Falck Maritime Safety & Security" der i den 1. januar 2004 indtrådte i foreningen.

IMO-konvention til sikring mod terrorisme: ISPS

Nye medlemmer

Vidste du, at:

- dansk maritim industri omsætter for ca. 30 milliarder kr. årligt
- der er ca. 1000 industrivirksomheder med maritim produktion i Danmark
- de beskæftiger ca. 25.000 medarbejdere i Danmark.