



Danske Maritime  
Årsberetning 2010-2011



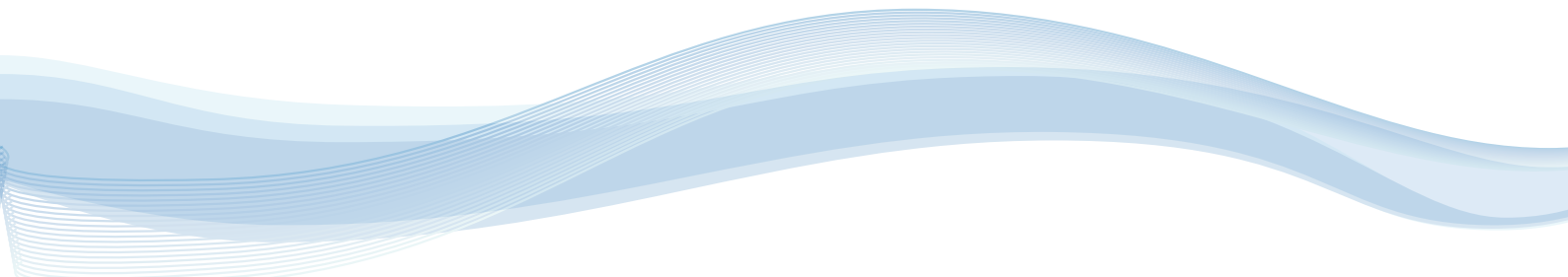
## **Medlemmer af Danske Maritime pr. 1. juni 2011:**

Alfa Laval Aalborg  
Emerson Process Management Marine Tank Management - Damcos  
FAYARD  
Gertsen & Olufsen  
Karstensens Skibsværft  
KLINGER Danmark  
Lloyd's Register ODS  
Lyngsø Marine  
Maersk Container Industry  
MAN Diesel & Turbo  
Marstal Værft  
NoreqActa  
Novenco  
Novenco Fire Fighting  
Odense Maritime Technology - OMT  
Odense Staalskibsværft  
Orskov Yard  
Persolit Entreprenørfirma  
Petersen & Sørensen Motorværksted  
Pres-Vac Engineering  
SELCO  
Søby Værft  
VIKING Life-Saving Equipment  
YIT



# **Danske Maritime**

## **Årsberetning 2010-2011**







# INDHOLD

<b>■ Maritim industri er en nøgleindustri</b>	<b>4</b>
<b>■ Danske Maritimes medlemmer</b>	<b>9</b>
<b>■ Klima og miljø i fokus</b>	<b>15</b>
<b>■ Lige konkurrencevilkår</b>	<b>18</b>
<b>■ Personale, uddannelse og arbejdsmiljø</b>	<b>24</b>
<b>■ Internationale markedsforhold</b>	<b>26</b>
<i>Anvendte forkortelser</i>	<b>32</b>

## **Bilagsfortegnelse**

- Bilag 1: Ordrebeholdning ved Foreningens medlemsværfter pr. 31.12.2010  
(efter skibstype og fordelt på værfter i antal, bt og dwt)
- Bilag 2: Afleveret tonnage fra Foreningens medlemsværfter i 2010  
(efter skibstype og fordelt på værfter i antal, bt og dwt)
- Bilag 3: Afleverede skibe fra Foreningens medlemsværfter i 2010  
(værft, skibstype, tonnage og rederi for hvert skib)

## FORORD

Danske Maritime går ind en ny beretningsperiode med en ny administrerende direktør ved roret. Jenny N. Braat har overtaget posten efter Thorkil H. Christensen, som efter mere end 36 år i Foreningen, har valgt at fratræde sin stilling for at gå på pension.

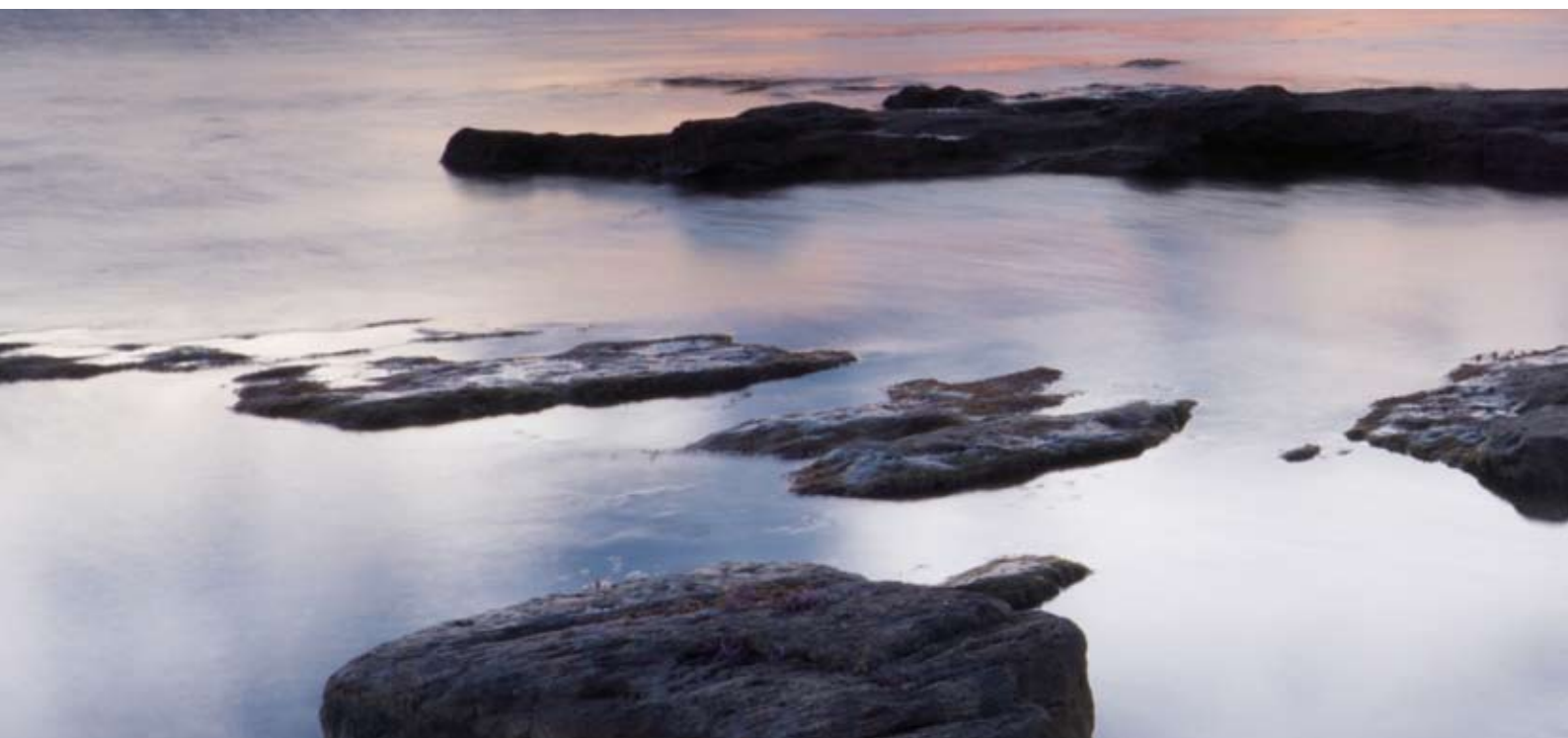
Jenny N. Braat har været ansat hos Danske Maritime siden 1989 og har bred erfaring i den maritime industri. Hendes solide maritime erfaring og politiske tæft vil være med til at sikre, at Danske Maritime med uformindsket styrke kan fortsætte sin indsats for at fremme dansk maritim industris konkurrenceevne.

Danske Maritime repræsenterer og arbejder for en lang række succesfulde og globalt orienterede virksomheder, der virker i en branche i rivende udvikling. Den eksisterende flåde er i dag større end nogensinde. Gennemsnitalderen på skibene er lav, og de skibe, der sejler på verdens have nu, skal sejle i mange år fremover. Efter en årrække med historisk mange kontraheringer efterfulgt af en kriseperiode med så godt som ingen kontraheringer er skibsbygningsmarkedet ved at finde et mere stabilt leje.

I Danmark er det på nybygningssiden især specialfartøjer, der efterspørges. Omfanget af den øvrige eksisterende handelsflåde betyder, at såvel leverandører af maritimt udstyr som reparationsværfter er travlt beskæftigede for at sikre, at de eksisterende skibe kan blive ved med at sejle i mange år. De skal løbende vedligeholdes, komponenter skal udskiftes og opdateres, og skibene skal både overholde de krav, der stilles i forhold til miljø- og klimavenlig søtransport i dag, og være klar til at overholde de regler, der forudses at træde i kraft fremover.

Danske maritime producenter er globalt førende på mange områder. Dansk maritimt udstyr er kendt for kvalitet, og i Danmark har såvel maritime udstyrsleverandører som værfter en førerposition på miljø- og klimafrenten.

Hele Det Blå Danmark arbejder sammen om konstant at udvikle innovative grønne løsninger, der øger bæredygtigheden hos en i forvejen særdeles miljø- og klimavenlig transportform. Dette er udgangspunktet for et nyt og innovativt retrofit-projekt, som Danske Maritime med støtte fra Den Danske Maritime Fond har søsat i år, og som



allerede på meget kort sigt vil kunne medvirke til en betydelig reduktion i udslip af f.eks. CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og SO<sub>x</sub>.

Dansk maritim industri er en mangeårig succes-historie. Hvis vi skal sikre, at den danske maritime industri kan fortsætte og udvikle sin succes og dermed skabe vækst og flere arbejdspladser, er det afgørende, at industriproduktionen står højt på den erhvervspolitiske dagsorden.

Det kræver gode uddannelser, mere fokuseret forskning og et højt innovationsniveau, hvis ikke Danmark skal miste flere arbejdspladser til udlandet, end der skabes herhjemme. Megen forskning og udvikling sker i forbindelse med produktionen, og jo mere vi giver slip på produktionen, jo mere må vi desværre sande, at vi giver slip på mulighederne for at forske og udvikle herhjemme.

En anden forudsætning for en positiv udvikling i branchen er, at der dæmmes op for ulovlig og konkurrenceforvridende statsstøtte til skibsbyg-

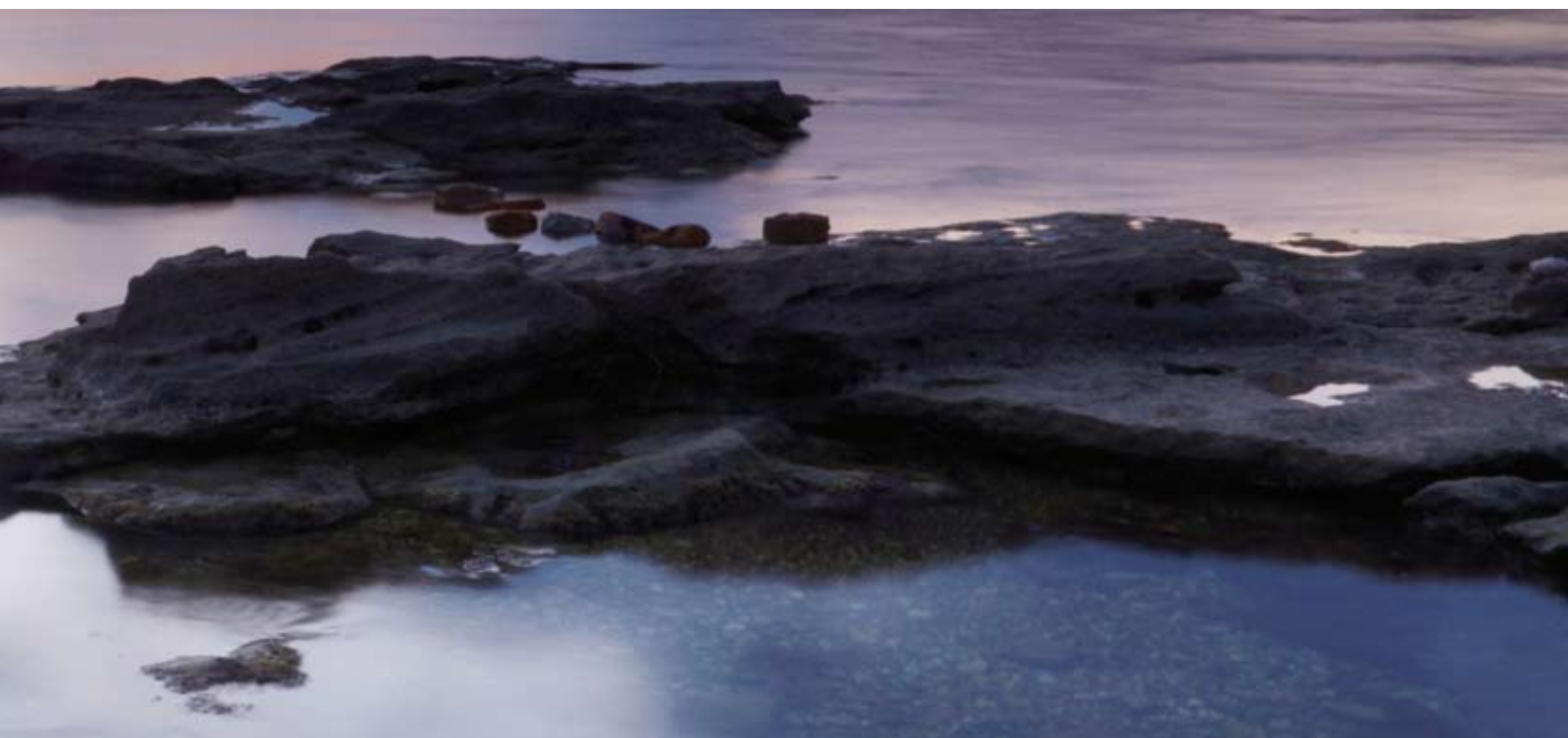
ningsområdet. I de senere år har vi set, at der er blevet iværksat en lang række nationale støtteordninger. Denne udvikling er meget uheldig for hele branchen. Det er et stort problem, når lokale støtteordninger er med til at skævvride hele markedet ved at forbedre konkurrenceevnen hos visse værfter. Danske Maritime arbejder for, at der ikke ydes konkurrenceforvridende støtte til skibsbygningsområdet, hverken herhjemme eller i andre lande – i overensstemmelse med den politik, der igennem mange år har eksisteret på området fra dansk side.

Danske Maritime vil fortsætte sit arbejde for at sætte den maritime produktionsindustri på den politiske dagsorden og for at sikre de bedst mulige rammevilkår for den maritime industri i Danmark. Og Foreningen vil fortsat kæmpe for, at maritime virksomheder kan konkurrere på lige vilkår såvel nationalt som internationalt og yderligere styrke deres position som en succesfuld industri med fokus på viden, vækst, innovation og kompetence.

**Jenny N. Braat**  
**Adm. direktør**

**Thorkil H. Christensen**  
**Tidl. adm. direktør**

**Thomas S. Knudsen**  
**Formand**





## MARITIM INDUSTRI ER EN NØGLEINDUSTRI

Dansk maritim industri er en mangeårig succeshistorie, og den danske maritime industri er blandt de mest innovative i verden. Det gode innovationsmiljø har igennem mange år været med til at styrke danske virksomheders indtjening og konkurrenceevne. Ikke mindst på området for miljø- og klimavenlige produkter og løsninger er danske maritime virksomheder i front.

I Danmark betragter vi vores samfund som et videnssamfund. Men vi kan ganske simpelt ikke være et videnssamfund, hvis vi ikke samtidig er et produktionssamfund. Desværre har vi igenem en årrække set, at industriproduktionen er blevet nedprioriteret. Der har hersket et uheldigt, men udbredt, synspunkt om, at al produktion alligevel ville blive flyttet til udlandet før eller siden, og at der ikke var nogen særlig grund til at forsøge at forhindre dette i at ske.

Men der er grund til bekymring. Ifølge en ny rapport fra Danmarks Vækstråd om Danmark som produktionsland er hvert tredje job i industrien forsvundet i løbet af de seneste to årtier. For hver gang, der udflyttes ti job til udlandet, skabes der blot et enkelt job herhjemme. For bare fem-ti år siden blev der oprettet seks nye job i Danmark ved udflytningen af ti job til udlandet. Det vid-

ner om en mildest talt foruroligende udvikling. I første omgang er det virksomhedernes kerneområder, der flytter ud af landet, altså selve produktionen. Men i stigende grad flytter også hjælpefunktioner samt forskning og udvikling uden for landets grænser. Der er derfor god grund til at råbe vagt i gevær og dæmme op for den faretruende udvikling, inden det er for sent!

Danske Maritime er glad for, at økonomi- og erhvervsminister Brian Mikkelsen i forbindelse med offentliggørelsen af rapporten fra Danmarks Vækstråd har meldt ud, at det er vigtigt at bevare industriproduktion i Danmark. Produktionsindustrien bør have høj politisk prioritet, både på europæisk plan, men i særdeleshed også på nationalt dansk plan. Vi har brug for, at der i Danmark er et dedikeret erhvervsministerium, der varetager industriens interesser og sørger for, at danske og europæiske regler ikke bliver en klods om benet på danske produktionsvirksomheder. Reglerne skal derimod hjælpe virksomhederne til at få de bedst mulige konkurrencevilkår.

Videns- og produktudvikling sker i tilknytning til produktionen. Det er derfor vigtigt, at de, der bestemmer erhvervsvilkårene i Danmark, skaber de bedste rammer for en bæredygtig produk-

tionsindustri. For hvis vi skærer vores produktionskompetencer fra, er det bare et spørgsmål om tid, før innovationen og konkurrenceevnen flytter med.

### **Konkurrencedygtige produkter**

Maersk Line placerede tidligere i år en meget stor ordre på i første omgang 10 superavancerede containerskibe hos et sydkoreansk værft. Mange af underleverandørerne til disse containerskibe vil højst sandsynligt være danske. Ikke fordi det danske rederi har en nationalistisk inspireret forkærlighed for danske underleverandører, men fordi mange danske maritime leverandører simpelthen er førende på deres område. Det gælder bl.a., når man ser på faktorer som kvalitet, klima og miljø.

Men de er i konstant skarp konkurrence med underleverandører over hele verden, og derfor er det afgørende, at de danske politikere til stadighed arbejder for rammevilkår, der sikrer en fair konkurrence også for danske virksomheder.

### **Forskning i industrien**

I Danmark blev der i 2009 investeret 51,1 mia. kr. på forskning og udvikling. Heraf bestod de 34,7 mia. kr. af erhvervslivets egne midler. I 2011 forventes erhvervslivets forskningsinvesteringer at beløbe sig til et sted mellem 38,6 og 41,5 mia. kr. Industrien er den sektor, der investerer mest i forskning og udvikling samlet set, og den maritime del af industrien er blandt de erhverv, der hvert år investerer store summer i forskning og udvikling for til stadighed at sikre og styrke konkurrenceevnen over for konkurrerende virksomheder og lande. Og der er god grund til at investere i forskning og udvikling. En undersøgelse fra 2010 af Forsknings- og Innovationsstyrelsen viser, at værditilvæksten pr. medarbejder er mere end 20 % højere i fremstillingsvirksomheder med forsknings- og udviklingsaktiviteter sammenlignet med fremstillingsvirksomheder uden forsknings- og udviklingsaktiviteter.

Det er positivt, at forskningsviljen blandt virksomhederne herhjemme er stor. Men vi ser tegn på, at væsentlige dele af de offentligt bevilgede

forskningsmidler forsvinder i administration og fordyrende mellemlid i stedet for at gå til reel produkt- og procesudvikling. De offentlige forskningsmidler går i høj grad til uddannelsesinstitutionerne, hvilket bestemt må anses som positivt. Men det er vigtigt også at sikre, at den værdifulde viden, der genereres på uddannelsesinstitutionerne, kommer ud til virksomhederne og bliver omsat til salgbare produkter og ydelser.

### **Innovative projektarbejder**

Danske Maritime forsøger løbende at medvirke til at skabe de bedste muligheder for, at den danske maritime industri fortsat kan være en innovativ industri med kontinuerlig udvikling af nye relevante produkter til branchen. Danske Maritime ser det som sin naturlige opgave at samle virksomheder, organisationer og institutioner i innovative projektsamarbejder til gavn for Det Blå Danmarks konkurrenceevne globalt.

#### PROTEUS

Som et eksempel på disse projektsamarbejder kan nævnes innovationskonsortiet PROTEUS, som er et initiativ fokuseret mod PROduct/service-system Tools for Ensuring User-oriented Service. Projektet involverer alle interessenter i den maritime branche, herunder redere, værfter, traders, rådgivere og klassificeringsorganisa-





tioner for at sikre løsninger, der er gavnlige i hele levetiden af skibe og offshore-udstyr. PROTEUS-projektet blev søsat i foråret 2010 og fortsætter til efteråret 2013 med partnere fra Danske Maritime, Danmarks Tekniske Universitet, Copenhagen Business School, IPU Produktudvikling (campus-baseret rådgivning) og 12 industrielle virksomheder, herunder ikke mindst en række af Foreningens medlemsvirksomheder.

#### Retrofitting-projekt

Et andet projektarbejde, Danske Maritime har indledt, er et retrofitting-projekt. Baggrunden for projektet er det øgede fokus på miljø- og klimaforandringer, herunder miljørigtig adfærd og praksis i drift af skibe.

Dette fokus på miljø og klima skaber behov for nye løsninger for rederierne; løsninger der er baseret på grønne værdier, hvilket dermed giver danske maritime virksomheder nye forretningsmæssige muligheder. Den eksisterende flåde, herunder de skibe som er kontraheret og vil blive leveret inden for de kommende år, er i dag historisk stor og vil i mange år udgøre den dominerende del af flåden. Miljøvenlig opdatering, eller retrofitting, af denne del af flåden vil allerede på meget kort sigt kunne medvirke til en betydelig reduktion i udslip af f.eks. CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>.

Retrofitting-projektet, som er finansieret af Den Danske Maritime Fond, vil kunne styrke Det Blå Danmarks muligheder for at tilbyde bedre og mere miljø- og klimavenlige produkter og innovative tekniske løsninger.

I dag har de fleste virksomheder et godt fokus på udvikling af deres egne produkter, mens det er vanskeligere at fokusere på helheden. Det er væsentligt for såvel rederier og værfter som de maritime underleverandører at få et overblik over overordnede krav. Inden for de kommende år vil en række IMO<sup>3</sup>- og EU-regler træde i kraft, og de fordrer en bedre teknologi. Nogle af disse regler vil kræve ombygninger af skibe eller alternative løsninger. Rederier, værfter og udstyrsleverandører vil i fællesskab kunne finde områder, hvor der enten allerede er vedtaget kommende regulering, eller en sådan kan forudses at komme. Med den baggrund kan projektet medvirke til at udvikle løsninger, der kan være mere effektive og økonomiske end de ellers tilgængelige.

#### Danmarks Maritime Klynge

Danske Maritime har sammen med Europas Maritime Udviklingscenter og en lang række andre partnervirksomheder søgt EU's Socialfond om midler til afvikling af et stort maritimt projekt: Danmarks Maritime Klynge. Hensigten med projektet er at bidrage til, at Danmark kan fastholde sin position som en af verdens mest konkurrencedygtige maritime nationer og fremover være en global, konkurrencedygtig maritim nation. Projektet skal støtte op om allerede eksisterende initiativer og projekter, som også bidrager til Det Blå Danmarks udvikling inden for kompetenceudvikling og innovation. Hensigten er få etableret et langsigtet og bæredygtigt samarbejde mellem erhvervsliv, uddannelsesinstitutioner og myndigheder. Dette skal øge og styrke

det maritime kompetenceudbud samt fremme den maritime innovations- og iværksætterkapacitet og evnen hertil for at kunne opretholde og forbedre Det Blå Danmarks konkurrenceevne på globalt niveau.

Danske Maritime vil som projektpartner iværksætte initiativer og delprojekter, der forventes at være til gavn for medlemsvirksomhederne og udvide Foreningens supportområder for medlemmerne. Såfremt EU's Socialfond godkender projektet, forventes projektarbejdet at gå i gang omkring den 1. november 2011.

### ***CESA og EMEC***

CESA<sup>1</sup> og EMEC<sup>2</sup> er maritime organisationer på europæisk niveau, som er nyttige i forbindelse med Foreningens arbejde såvel i EU som i IMO<sup>3</sup>.

Arbejdsgrupper i henholdsvis CESA og EMEC har udarbejdet et fælles oplæg til en uddybning af samarbejdet mellem de to organisationer. Foreningen har deltaget aktivt i arbejdet, idet de to organisationer på mange områder har helt sammenfaldende interesser og i betydelig grad behandler de samme emner. Det er for nogle medlemmer af de to organisationer vanskeligt i disse krisetider at afse tilstrækkelige ressourcer til at sikre, at CESA og EMEC kan tale med én stemme og undgå ressourcspild. Det er endvidere væsentligt, at de to organisationer ikke opfattes som konkurrerende og dermed gensidigt svækker hinandens indflydelse.

### ***Rammeprogrammer for forskning***

Det fjerde udbud i forbindelse med EU-Kommissionens 7. rammeprogram for forskning (FP7) blev offentliggjort ultimo juli 2010 og udløb i december 2010. Det femte udbud løber fra ultimo juli 2011 med ansøgningsfrist primo december 2011. Danske Maritime deltager i projektet EuroVIP, som modtager støtte via det tredje udbud i FP7. EuroVIP sigter mod at skabe en virtuel integrationsplatform til at integrere information fra SMV'ere i den europæiske maritime sektor.

Danske Maritime deltager i flere europæiske forskningsnetværk, herunder COREDES<sup>4</sup>, som

hører under værftsorganisationen CESA<sup>1</sup>, og EMECrid<sup>5</sup>, som hører under udstyrsorganisationen EMEC<sup>2</sup>. Igennem disse er Danske Maritime med til at forberede input til rammeprogrammets udbud. I beretningsperioden har Foreningen leveret input til de kommende udbud inden for det 7. rammeprogram samt til udformningen af fremtidige rammeprogrammer i EU-regi.

I marts 2011 deltog Foreningen i et fælles forskningsrelateret møde mellem EMECrid og EMSA<sup>6</sup> på EMSA's adresse i Lissabon, Portugal. Hensigten med det fælles møde var at udveksle synspunkter i forhold til en fremadrettet strategi for den maritime forskning i EU.

### ***Film om det Blå Danmark***

Filmen Det Blå Danmark, som i 2008 blev udarbejdet i et samarbejde mellem Danske Maritime, Danmarks Rederiforening, Søfartsstyrelsen og Europas Maritime Udviklingscenter med støtte fra Den Danske Maritime Fond, skal markedsføre Danmark som førende maritim nation. Den Danske Maritime Fond har i beretningsperioden bevilget midler til en opdatering af filmen. Udover generelle opdateringer, der sikrer, at filmen stadig giver et sigende og nutidigt billede af Det Blå Danmark, produceres også en ny sekvens, der viser en række banebrydende grønne tiltag og produkter inden for branchen i Danmark.

Det Blå Danmark består af en række interessenter, der tilsammen udgør en meget stærk dansk maritim klynge. Arbejdet med filmen om Det Blå Danmark er et eksempel på det generelle gode samarbejde, Danske Maritime har med andre maritime organisationer og myndigheder i Danmark.

### ***Internationalt samarbejde***

Danske Maritime deltager i flere sammenhænge i internationale samarbejder inden for de maritime erhverv. De maritime erhverv omfatter i bredeste forstand såvel rederier og andre, der driver skibene og udbyder transportydelser, som fabrikanter, der fremstiller skibe og dele til dem, og klassifikationselskaber, der forvalter flere regelsæt omkring skibe og deres konstruktion.



Disse grupper mødes i faste, men også uformelle, globale samarbejdsfora, dels i hver af disse grupper for sig, dels i alle tre grupper sammen. Disse grupper er ikke egentlige organisationer, men i mangel af globale organisationer, sikrer de en informationsudveksling, som ellers måtte foregå via nyhedsmedier eller i forbindelse med handelsmesser og IMO<sup>3</sup>-møder. I det omfang, der er behov for at udbrede resultaterne af drøftelserne til en større kreds, kan dette ske enten via de pressemeddelelser, der udsendes fra møderne, eller ved, at en eller flere af de deltagende organisationer påtager sig at formidle resultatet.

I den såkaldte 'tripartite'-møderække, hvor klassifikationsselskabernes organisation IACS<sup>7</sup>, rederiorganisationer og skibsbygningsrepræsentanter mødes, drøftes tværgående emner af fælles interesse – ofte som en afstemning af synspunkter, inden der træffes beslutninger i IMO. Dette forum var grundlaget for et frugtbart samarbejde, der førte til, at man for første gang inddrog hensynet til immaterielle rettigheder i en IMO-vejledning. Initiativet hertil kom fra skibsbygningsindustrien og var af forholdsvis begræn-

set rækkevidde. Det betyder blot, at fortrolig designinformation, som ikke er sikkerhedsmæssigt nødvendig at have om bord på skibene, kan kræves opbevaret mere sikkert. Det er positivt, at IMO accepterer, at et bredt samarbejde af erhvervsinteresser anbefaler, at immaterielle rettigheder bør beskyttes for at sikre innovation også i fremtiden.

Inden for skibsbygningsgruppen mødes man dels i JECKU, dels i CESS. I JECKU samles topledere fra værfter fra fem skibsbygningsregioner (Japan, Europe, China, Korea, USA) og udveksler generelle politiske, kapacitets- og markedsmæssige synspunkter, mens man i CESS, (Committee for Expertise of Shipbuilding Specifics) drøfter tekniske emner – mest af sikkerhedsmæssig interesse, men også miljømæssige forskrifter f.eks. vedrørende coating eller drivhusgasser. Drøftelserne i CESS er ofte en forberedelse af officielle forhandlinger i IMO.

### ***Danske Maritime i IFToMM***

Danske Maritime har i beretningsperioden søgt optagelse i organisationen IFToMM (International Federation for the Promotion of Mechanism and Machine Science). Foreningen, repræsenteret af Claus Myllerup, adm. direktør i Lloyd's Register ODS, blev optaget i organisationen i 2010. IFToMM arbejder for at fremme forskning og udvikling inden for maskiner og mekanik.



## DANSKE MARITIMES MEDLEMMER

### ***En innovativ industri***

Danske Maritimes medlemmer arbejder med udvikling, produktion og servicering inden for den maritime sektor. Foreningens medlemmer er globalt orienterede, og mange har datterselskaber og/eller underafdelinger i andre lande.

Danske maritime leverandører har et godt ry på det globale marked i kraft af blandt andet deres højteknologiske kvalitetsløsninger og deres miljø- og klimavenlige produkter og produktionsmetoder. Virksomhederne er generelt meget innovative og konkurrencedygtige, og Danske Maritimes medlemmer står for betydelige leverancer til skibe, der bygges såvel i Asien som i Europa og resten af verden.

### ***Markedet i beretningsperioden***

Efter en lang periode med et meget lavt kontraheringsniveau begyndte markedet for nye skibe og produkter hertil at vise tegn på forbedring i 2010. Det ekstremt høje kontraheringsniveau fra årene op til den finansielle og økonomiske krise blev ikke opnået, men de maritime virksomheder

fik i stigende grad flere nye ordrer, og optimismen voksede generelt i branchen.

#### Nybygning ved medlemsværfterne

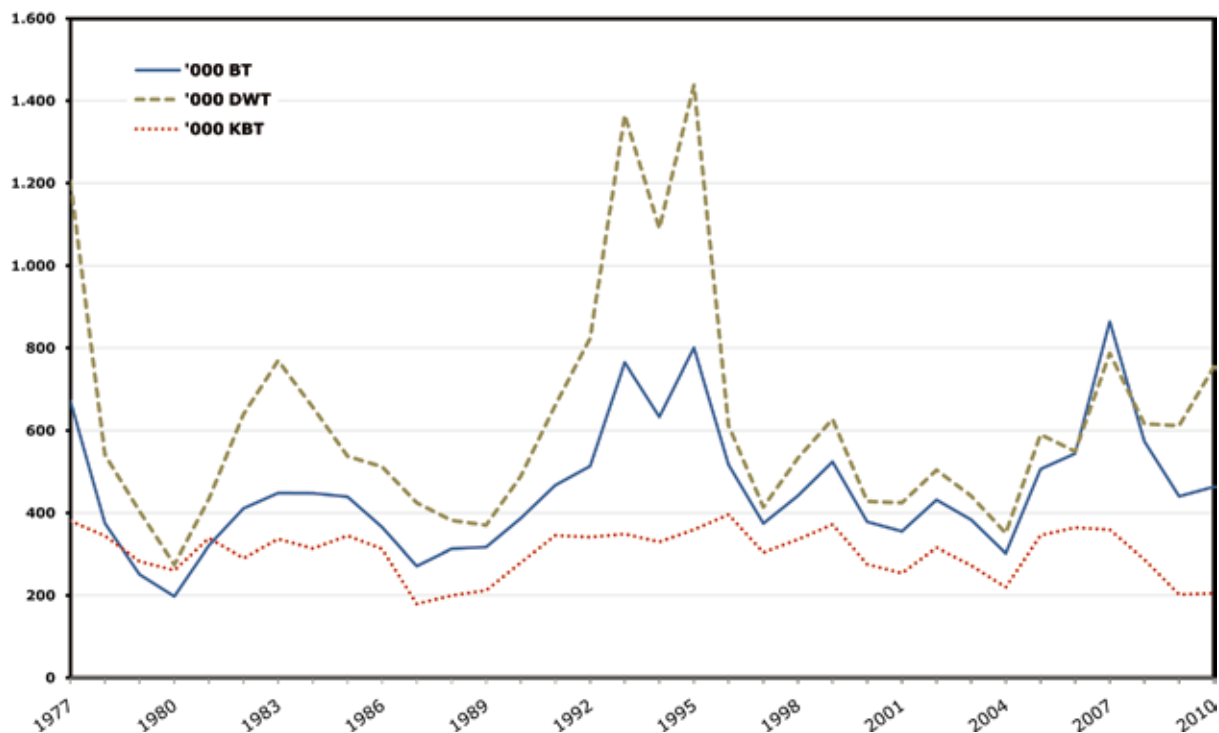
I 2010 afleverede Foreningens medlemsværfter ti handelsskibe på sammenlagt 204.600 kbt eller 463.300 bt. I 2009 afleverede medlemsværfterne ni handelsskibe på i alt 201.900 kbt eller 439.800 bt samt to linefartøjer på tilsammen 400 bt og to orlogsfartøjer på sammenlagt 200 depl.t. Figur 1 på næste side viser skibsproduktionen ved Foreningens medlemsværfter fra 1977 til 2010.

Den afleverede tonnage er nærmere specificeret i bilag 2 og 3. Værdien af den afleverede tonnage i 2010 androg 4,2 mia. kr.

#### Ordretilgang og -beholdning ved værfterne

Den samlede ordrebeholdning ved Foreningens medlemsværfter omfattede 14 skibe ved udgangen af 2010 mod 18 skibe ved udgangen af 2009. Ordrebeholdningen ved udgangen af 2010 fordelt på skibstyper er nærmere specificeret i bilag 1.

**Figur 1 – Skibsproduktion ved Foreningens medlemsværfter 1977-2010**



Kilde: Danske Maritime

Den samlede værdi af ordrebeholdningen på nye skibe var ved udgangen af 2010 3,4 mia. mod 8 mia. ved udgangen af 2009.

I 2010 blev der kontraheret seks handelsskibe på tilsammen 22.100 kbt eller 7.300 bt ved

Danske Maritimes medlemsværfter. Herudover blev der kontraheret et marinefartøj. Ordretilgang og -beholdning for perioden 2000 til 2010 er angivet i tabel 1.

**Tabel 1 – Ordretilgang og -beholdning ved Foreningens medlemsværfter 2000-2010**

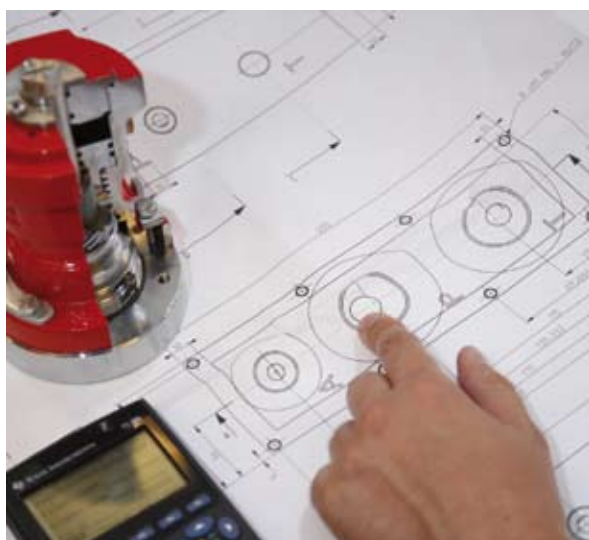
Årstal	Ordretilgang				Ordrebeholdning ultimo perioden			
	Antal skibe	1.000 bt	1.000 dwt	1.000 kbt	Antal skibe	1.000 bt	1.000 dwt	1.000 kbt
2000	31	610	686	518	40	992	955	781
2001	3	3	5	10	27	476	535	424
2002	16	24	11	60	24	47	29	116
2003	7	205	253	140	21	414	480	313
2004	8	211	257	158	14	120	134	120
2005	14	1.280	1.322	843	18	895	866	618
2006	25	1.286	1.320	875	34	1.637	1.636	1.123
2007	12	725	1.148	310	34	1.497	1.998	701
2008	3	4	23	50	30	1.168	1.179	550
2009	-	-	-	-	18	561	788	288
2010	8	7	-	22	14	103	34	120

Kilde: Danske Maritime

## Medlemsvirksomheder

Alfa Laval A/S overtog i foråret 2011 Aalborg Industries A/S, der fremstiller, leverer og vedligeholder produkter til skibe og maritim olie- og gasudvinding, karakteriseret ved kedler (damp, termalolie, varmegenindvinding), brændere, styresystemer, varmevekslere og inertgassystemer samt kedler til det industrielle marked. Alfa Laval er en førende global leverandør af specialiserede produkter og tekniske løsninger baseret på centrale teknologier for varmeoverføring, separation og væskehåndtering.

Emerson Process Management Marine Tank Management – Damcos A/S leverer ventil- og tankkontrolsystemer til last- og servicetanke. Virksomhedens brands – Damcos, LevelDatic, MAS2600, Rosemunt Marine – har tjent maritime kunder i mere end 50 år, og virksomhedens engagement i den maritime sektor og nytænkning afspejles i alle aspekter af dens tilbud, fra design og produktion til anvendelse af know-how og global after sales service.



FAYARD A/S (tidl. Fredericia Skibsværft A/S) er kapacitetsmæssigt det største reparationsværft i Norden. Værftet er en privatejet virksomhed, grundlagt af familien Andersen i 1916. Under ledelse/ejerskab af familien gennem tre generationer har værftet udviklet sig fra et lille bådebyggerværft til et stort, moderne og effektivt reparationsværft. FAYARD flyttede i 2010-2011 fra Fredericia til Lindø Industripark i Munkebo på Fyn. Udover FAYARDs aktiviteter i Lindø Indus-

tripark har værftet i 2011 været main contractor på riggen MAERSK GUARDIAN, et 70 dages yard stay i Hirtshals, hvor riggen blev renoveret og ombygget. Dette arbejde er pågået i Hirtshals og involverede 300 medarbejdere.

Gertsen & Olufsen A/S udvikler og producerer en række unikke produkter inden for bl.a. eliminering af vibrationer i skibe og kraftstationer, rensning af spildevand fra skibe og offshore-installationer, kontrol af vandindhold i olie samt kommunikationssystemer. Virksomheden er en af de førende internationale samarbejdspartnere for skibsredere og værfter over hele verden. Da Gertsen & Olufsen A/S blev etableret i 1945, var aktiviteterne primært koncentreret om en række agenturer med leverancer til danske skibsværfter og rederier. Denne del af virksomheden er stadig en af Gertsen & Olufsens grundpiller suppleret med en betydelig egenproduktion. Desuden har Gertsen & Olufsen i dag specialafdelinger, som beskæftiger sig med udstyr til jernbane, industri, byggeri og lystbåde.

Karstensens Skibsværft A/S er et topmoderne nybygnings- og reparationsværft, der råder over faciliteter til at udføre alle former for nybygninger og reparationer på skibe op til 135 meter. Værftet beskæftiger over 200 mand og udfører arbejdsopgaver på alle slags skibe, såsom fiskeskibe, tankskibe, fragtskibe, færger og specialfartøjer. Siden 1917 har værftet afleveret over 400 nybygninger. Karstensens Skibsværft ejer desuden datterselskabet Nuuk Værft i Grønland.

KLINGER Danmark a/s har mere end 160 års erfaring som leverandør til den maritime industri. Virksomheden er i dag kendt som en marineleverandør med et komplet sortiment af ventiler og pakninger til den maritime industri. KLINGER er en af de førende leverandører af ventiler og tætningsløsninger globalt. Virksomheden beskæftiger mere end 3.000 mennesker på verdensplan og består af 30 selskaber, der er til stede i mere end 80 lande.

Ingeniørvirksomheden Lloyd's Register ODS har leveret praktiske løsninger på vanskelige tekniske problemer inden for en række maritime segmenter i over 50 år. Virksomheden er globalt førende inden for simulationsteknologi til design og analyse af komplekse strukturer og system-

er, og med kontorer i Danmark, Sverige, Norge, England, Frankrig, Kina og Canada beskæftiger Lloyd's Register ODS mere end 150 konsulenter over hele verden.

Lyngsø Marine A/S udvikler og servicerer elektronisk maritimt udstyr. Lyngsø Marine blev grundlagt i 1950'erne og er i dag – sammen med moderselskabet L3-Electronics – verdensførende inden for automationsudstyr til skibe, og virksomheden er kendt verden over for at tilbyde pålidelige løsninger med produktsupport i hele fartøjets levetid.

Maersk Container Industry AS (MCI) er markedsførende inden for udvikling af kølecontainere og kølemaskiner, hvilket blandt andet har resulteret i introduktionen af den første kølecontainer på markedet, hvor kølemaskinen er en integreret del af containeren – Star Cool Integrated. MCI er den eneste leverandør på markedet, der kan tilbyde både containere og kølemaskiner. På produktionsanlægget af kølecontainere i Kina har MCI implementeret den miljøvenlige skumningsteknik SuPoTec® (Sustainable Polyurethane Technology), som betyder væsentligt lavere CO<sub>2</sub>-udledning. Det miljømæssige aspekt er et stort fokusområde for MCI-gruppen og dens medarbejdere. MCI's seneste innovative tiltag er sammen med eksterne samarbejdspartnere udviklingen af mobile housing containere til brug i forbindelse med f.eks. nødhjælpsopgaver rundt i hele verden. Samtlige containere og kølemaskiner fra MCI bliver produceret på virksomhedens produktionsenheder i Kina. Virksomheden beskæftiger 66 medarbejdere på hovedkontoret i Tinglev og ca. 5.700 medarbejdere i Kina.

MAN Diesel & Turbo SE er verdensførende på markedet for store dieselmotorer til brug i skibe og kraftværker og er blandt de førende leverandører af turbo-maskiner. Virksomheden beskæftiger omkring 12.500 personer globalt og er repræsenteret i mere end 150 lande. Virksomheden projekterer to-takts- og fire-taktsmotorer, der fremstilles af både virksomheden og dens licenstagere. MAN Diesel & Turbo konstruerer og fremstiller også gasturbiner, dampurbiner, kompressorer, propellere, gasmotorer og kemiske reaktorer.



Reparationsværftet Marstal Værft A/S, der er et datterselskab i P&S-koncernen, er beliggende i Marstal på Ærø. Værftet har flydedokfaciliteter til skibe på op til 3.500 tons, fuld krandækning og to beddinger. Værftets kompetente medarbejderstab omfatter skibsbyggere, maskinfolk, smede og specialearbejdere m.fl. Derfor har værftet den nødvendige kapacitet og ekspertise til at løse alle typer reparationsopgaver og specialopgaver under ét tag. Værftet dokker ca. 50 større skibe årligt.

NoreqActa A/S udvikler, producerer og servicerer skibskraner, davider, dæksudrustning og sikkerhedsudstyr til store skibe, offshore-platforme og øvrig industri og er blandt verdens førende inden for deres felt. Virksomheden bruger sin viden og mangeårige erfaring i samarbejdet med partnere i hele verden inden for såvel produktion som after sales service. NoreqActa hed tidligere Acta, men skiftede navn i 2010, da virksomheden blev en del af Noreq-koncernen.

Novenco A/S tilbyder en bred vifte af ventilations-systemer og -produkter til handelsskibe, arbejdsbåde, krydstogtskibe, forsvarsskibe, lystbåde og offshore-rigge. Novenco A/S har mere end 60 års erfaring inden for sit felt og producerer alle centrale komponenter på egne fabrikker.

Novenco Fire Fighting A/S udvikler og fremstiller brandbekæmpelsessystemer, som markedsføres og distribueres gennem repræsentanter verden over. Selskabet har kontorer i Danmark og Kina. Selskabets nøgleprioriteter er at sikre brandbekæmpelsessystemernes kvalitet og sikkerhed samt kundernes oplevelse af et serviceniveau, der imødekommer deres forventninger.

Odense Maritime Technology A/S blev etableret i 2010 som en del af selskabet Valcon. Odense Maritime Technology er en vidensvirksomhed, der leverer konsulenttydelser og produktdesign til nye værftsgupper. Odense Maritime Technology sigter mod at levere globalt omkostningseffektive og miljørigtige 'state of the art'-teknologier, knowhow og produkter til maritime formål. Målgruppen for virksomhedens ydelser er redere, værfter, offshore-relaterede industrier (olie/gas, vindturbiner m.v.) samt de leverandører, som leverer teknologi til maritime applikationer.

Odense Staalskibsværft A/S, der igennem mange år har været et af de mest moderne og miljørigtige værfter i verden, tager ikke imod flere nye ordrer og vil ophøre med at operere som skibsværft, når de sidste skibe i ordrebogen er afleveret i 2012. Værftsområdet, der betegnes Lindø Industripark, udlejer nu arealer og faciliteter til flere andre maritime virksomheder. Blandt andre har FAYARD A/S og Odense Maritime Technology A/S etableret sig på området.

Orskov Yard A/S reparerer og ombygger alle typer skibe med en størrelse på op til 214 x 34 m. Værftet, der ligger i Frederikshavn, beskæftiger omkring 200 personer og har en række underleverandører i lokalområdet. Værftet råder over to flydedokker og to tørdokker.

Persolit Entreprenørfirma A/S dimensionerer og udfører alle former for teknisk isolering, herunder skibsisolering og inden for offshore. Isoleringsopgaver i forbindelse med skibe differentierer sig væsentligt fra isoleringsopgaver på land. Som oftest er der mindre plads, og derfor komprimeres alle installationer mest muligt. Samtidig stiger kravene til installationerne og dermed isoleringen af disse også i takt med den teknologiske udvikling. Når Persolit Entreprenørfirma A/S udfører isoleringsopgaver på et skib anvendes mange forskellige teknikker

og materialer afhængig af det enkelte projekt. Blandt virksomhedens arbejdsområder er brand-, komfort-, kondens- og støjisolering.

Petersen & Sørensen Motorværksted A/S leverer totalløsninger til alle applikationer inden for marine- og industribranchen. Det har virksomheden gjort siden 1942, og i dag er den blandt de førende leverandører i Danmark. Petersen & Sørensen Motorværksted A/S leverer fremdriftsmotorer og generatoranlæg til marinebranchen samt motorer til drift af brandspulepumper og kraner, ligesom virksomheden udfører reparationer og vedligehold af motorer. Petersen & Sørensen Motorværksted A/S udfører også nybygninger og råder over en moderne nybygningssafdeling på Frederikshavn, hvor Svendborg Værft engang var lokaliseret.

I over 50 år har Pres-Vac Engineering A/S forsynet tankskibe med tryk/vakuumbeskyttede ventiler. I dag er virksomheden den absolut største globale leverandør af højtryk/vakuumbeskyttede ventiler. Pres-Vac Engineering A/S' kunder omfatter alle førende tankskibsflåder i verden. Virksomheden arbejder med skibsværfter, skibingeniører og andre partnere på alle kontinenter og i større shippingnationer.

SELCO A/S udvikler, producerer og sælger elektronisk udstyr. SELCOs produkter er designet til at fungere under barske miljøforhold og er



velegnede til brug både i land og i offshore-applikationer. Sammen med lokale partnere servicerer SELCO A/S kunder i mere end 60 lande over hele verden.

Reparations- og nybygningsværftet Søby Værft AS råder over tre tørdokker og håndterer en lang række krævende reparations- og ombygningsprojekter på alle skibstyper med en længde op til 124 m. Søby Værft AS har desuden en nybygningsafdeling, og i 2009 blev en serie på 29 skibe til Hjemmeværnet færdigleveret i 2009. Værftet har pt. en række nybygninger til Søværnet i ordrebogen.

VIKING Life-Saving Equipment A/S er en global markedsleder inden for fremstilling og servicering af sikkerheds- og redningsudstyr til passager- og fragtskibe, offshore-installationer, fiskefartøjer, forsvaret, brandvæsenet og fritidssejlere. VIKING Life-Saving Equipment A/S har hovedsæde i Danmark, over 1.500 ansatte verden over og et unikt globalt netværk af mere end 50 afdelinger og 270 autoriserede servicestationer.

YIT A/S udfører design, projektering, installation samt service af elektriske installationer, automation og netværk til alle former for skibe. Virksomheden leverer komplette eltekniske- og instrumenteringsløsninger som pakkelsninger til rederier og værfter i hele verden og er blandt de førende danske leverandører inden for elektriske skibsinstallationer. YIT har desuden et omfattende world wide salg af reservedele inden for maritim elektrisk udrustning.

## **Gæster ved medlemsmøder**

Danske Maritime inviterer undertiden særlige gæster til medlemsmøderne. I 2010 gav en repræsentant for Brasiliens dominerende energiselskab Petrobras en orientering om Petrobras'



planer for udvikling i den nærmeste fremtid med fokus på planerne for investering i offshore-aktiviteter. Ved den lejlighed inviterede Danske Maritime en række interesserede personer fra andre maritime brancher til at deltage i denne del af medlemsmødet.

En anden gæst i 2010 var vicedirektør i Søfartsstyrelsen Christian Breinholt. Han deltog i en del af et medlemsmøde for at drøfte aktuelle emner i IMO<sup>3</sup>. Danmark er ikke alene en betydelig flagstat, men har også store interesser i IMO som kyststat. De danske kyster er lange og omfatter internationale farvande, som ikke kan reguleres udenom IMO. Danmark havde i 2010 næstformandskabet i MSC<sup>8</sup>, der er den ældste og traditionelt den største af IMO's to hovedkomiteer. I 2011 blev Christian Breinholt valgt til formand for komiteen. Den anden hovedkomite er MEPC<sup>9</sup>, hvor Søfartsstyrelsen ved Christian Breinholt i de seneste ca. to år har indtaget en central rolle i forhandlingerne om begrænsninger i CO<sup>2</sup>. Samarbejde med Søfartsstyrelsen er derfor centralt for Foreningens arbejde i IMO.

Beslutningsprocessen i IMO giver en meget effektiv måde at indføre nye regler på, så længe det drejer sig om ændringer eller vedligeholdelse af de eksisterende konventioner, mens det kan være en længerevarende proces at gennemføre nye konventioner og få disse til at træde i kraft. Et eksempel er de problemer, der har været med at få ratificeret MARPOL Annex VI, der blev aftalt i 1997, men først trådte i kraft i 2005. De senere revisioner blev vedtaget i oktober 2008 og trådte i kraft 1. juli 2010, og således tog gennemførelsen af ændringerne kun 21 måneder.

## **Ny næstformand for Foreningen**

Ved den ordinære generalforsamling den 24. maj 2011 blev Knud D. Karstensen, adm. direktør ved Karstensens Skibsværft A/S, valgt som ny næstformand for Danske Maritime. Knud D. Karstensen afløser den afgangende næstformand Leo G. Sørensen, som er adm. direktør i YIT A/S.

Den siddende formand for Danske Maritime, Thomas S. Knudsen, adm. direktør i MAN Diesel og Turbo SE, blev genvalgt ved generalforsamlingen.



## KLIMA OG MILJØ I FOKUS

En af de mest klima- og miljøvenlige transportformer, der findes, er søtransport. Mere end 90 % af verdenshandlen transporteres til søs, og det betyder, at der alligevel er betydelige gevinster ved at udvikle løsninger til at reducere den miljø- og klimabelastning, maritim transport skaber. Det er en opgave hele Det Blå Danmark tager på sig, og netop dansk maritimt udstyr og danske skibe er ofte mere miljøvenlige end udenlandske produkter. Danske maritime producenter er vant til at inddrage hensyn til miljø og klima allerede i designfasen. Danske producenter bestræber sig også på at reducere driftsomkostningerne, herunder energiomkostningerne, for rederierne, hvilket i sig selv er med til at mindske skibenes klima- og miljøbelastning.

### ***Green Ship of the Future***

Danske Maritime deltager som netværkspartner i samarbejdet Green Ship of the Future (GSF). GSF modtog i første halvår 2010 et tilskud fra Den Danske Maritime Fond, men siden 1. juli 2010 har samarbejdet været selvfinansierende. Der er opnået imponerende resultater på flere projekter, og en række af disse blev i september

2010 præsenteret i IMO<sup>3</sup> i London i forbindelse med MEPC<sup>9</sup> 61.

Præsentationen blev ledet af vicedirektør Christian Breinholt fra Søfartsstyrelsen støttet af Anne-Marie Warris fra Lloyd's Register i London og Danske Maritime ved Michael Prehn. Et panel bestående af Niels Bjørn Mortensen, A.P. Møller - Mærsk, Olav Knudsen, Aalborg Industries, Jens Gørtz, MAN Diesel & Turbo, og Hans Otto Kristensen, DTU, besvarede spørgsmål fra deltagerne. Præsentationen var meget velbesøgt, og det generelle indtryk var, at deltagerne værdsatte GSF-initiativet. En informationsbrochure om GSF blev uddelt til alle de delegerede. Formålet var at skabe og vedligeholde en bred accept af, at dansk teknologi både er på forkant af udviklingen og tilbyder praktiske og gennemførlige miljørigtige løsninger. De flere hundrede delegerede ved MEPC repræsenterer 173 søfartsadministrationer med medfølgende eksperter, ofte fra rederier og maritime virksomheder, samt 75 interesseorganisationer. Præsentationen blev efterfulgt af en reception. Arrangementet var initieret af Danske Maritime og finansieret af Den Danske Maritime Fond. Brochuren og arrangementet i IMO har medvirket til en positiv profilering af både Danmark og dansk maritim industri globalt.





reglerne gældende globalt. Foreningen håber, at dette arbejde fører til et resultat, ikke mindst fordi MEPC<sup>9</sup> i så fald vil være i stand til at tage andre vigtige emner op, som i årets løb har stået i skyggen af de vanskelige politiske forhandlinger, som klimadebatten har forårsaget.

### **Høje internationale standarder**

Danske Maritime har altid støttet høje internationale standarder, både fordi de gavner sikkerhed og bæredygtighed, og fordi de udgør en af medlemsvirksomhedernes vigtigste konkurrenceparametre.

Støj er et nyt emne, som IMO<sup>3</sup> er begyndt at interessere sig for. Der er nedsat en korrespondancegruppe under ledelse af USA, som har set på støj og negative virkninger for dyrelivet i havet. I første omgang fokuseres der alene på hvaler, og samtidig søges undersøgelsen begrænset til kavitationsstøj. Foreningen arbejder på at udvide området, så flere arter og flere støjkilder medtages.

### **Ballastvandkonventionen**

Danmarks Rederiforening, By- og Landskabsstyrelsen og Søfartsstyrelsen har oprettet et Partnerskab om ballastvand, hvis formål er at fremme gennemførelsen af ballastvandkonventionen. Partnerskabet har afholdt en række workshops, men hovedforsinkelsen i forbindelse med en dansk gennemførelse afstedkommes af man-

glende arbejdskraft i By- og Landskabsstyrelsen, hvor kun én person i realiteten arbejder med konventionen. Deltagelse i partnerskabets aktiviteter kan derfor i realiteten let forsinke gennemførelsen. Hovedproblemerne for en gennemførelse har dels været, at der kun er få godkendte systemer, dels at der mangler international enighed om, hvorledes man i givet fald konstaterer, at et skib ikke overholder konventionens krav. Der mangler især en vejledning til havnestatskontrollen, idet konventionen er formuleret, som om man ved en stikprøvekontrol af ballastvandet kan opdage det, hvis ballastvandssystemet ikke virker. Det kan man imidlertid næppe, idet de mængder, der er tale om, gør det praktisk umuligt at tage en repræsentativ prøve og undersøge den, mens den stadig er repræsentativ. Da man i givet fald leder efter levende, forplantningsdygtige væsener, vil man med en lille prøve vanskeligt kunne bevise, at den ikke hidrører fra et særlig favorabelt område af ballasttanken. Tager man en større prøve, kan det forsinke skibets sejlads, og en analyse vil kunne tage så lang tid, at de eventuelle forplantningsdygtige organismer kan nå at formere sig, inden den er tilendebragt. Man kan dog ved en stikprøve eventuelt konstatere, at ballastvandssystemet virker. Konventionen er nu ratificeret af så mange stater, at en enkelt større flagstat alene kan sikre, at den træder i kraft. Det vil efter Foreningens opfattelse være uheldigt, hvis konventionen skulle træde i kraft, inden Danmark har ratificeret, hvilket let kan ske, hvis en dansk ratifikation ikke er på plads i 2011.



## LIGE KONKURRENCEVILKÅR

Eksporterhvervene konkurrerer i en global verden, hvor danske lønomkostninger i dag er 26 % over det gennemsnitlige niveau i EU. Samtidig har produktiviteten for danske virksomheder haft en negativ vækst i perioden 2007-2009. Udviklingen er imidlertid gået den anden vej det seneste år, men Danmark ligger fortsat i bunden sammenlignet med de andre OECD-lande. Danske virksomheders enhedsomkostninger er steget med 23 % fra 2000 til 2009 i Danmark mod 5 % i EU i samme periode.

Denne negative spiral skal vendes. Man bør finde en måde at få reduceret omkostninger og skatter på, således at det bliver mere attraktivt at fastholde aktiviteter og endda investere i Danmark. Derudover skal der arbejdes på, at produktiviteten øges, så vi kan få bragt de danske enhedsomkostninger ned og sikre Danmark en føreposition.

Dette kræver, at man intensiverer forskning, udvikling og innovation i såvel produkter som produktion. Virksomhederne skal inspireres gennem gode og stabile arbejdsvilkår med sikkerhed for adgang til veluddannede medarbejdere. Samtidig er det vigtigt, at vi i højere grad, end tilfældet er i dag, formår at overføre den viden,

som genereres på de danske universiteter til erhvervslivet.

Den danske maritime industri har altid været en global spiller og arbejder intensivt på fortsat at sikre sig en plads blandt de bedste, og vi har i dag en række danske virksomheder, som er særdeles konkurrencedygtige, og flere af dem er verdensførende på deres specifikke felt. Den danske maritime industri arbejder konstant for at bevare og udvikle den stærke position, vi har på verdensmarkedet. Men hvis det skal lykkes også fremover, kræver det, at vores politikere sikrer gode stabile rammevilkår til gavn for hele Danmarks konkurrenceevne.

### **Statsstøtte**

#### Rammeprogram for statsstøtte

Med udgangen af 2011 udløber de europæiske rammebestemmelser for statsstøtte til skibe. Danske Maritime finder principielt, at maritim industri bør være underlagt samme regler som anden industri. Danske Maritime støtter dermed den generelle danske holdning til statsstøtte. Som følge af den maritime industris særlige

karakter er der dog på enkelte områder behov for specielle regler.

Den maritime industri, og ikke mindst skibsbygningsindustrien, har gennem de seneste år været udsat for ulige konkurrence fra især Sydkorea og Kina. Det er ikke lykkedes for EU-Kommissionen på trods af gentagne forsøg at dæmme op for statsstøtte ydet til de dominerende og dermed prisdannende skibsbygningslande. Det har medført eksempler på nybygningspriser, som ligger under kostprisen i de udbydende lande.

Europæisk skibsbygningsindustri er henover en årrække reduceret betragteligt, og Europa har i dag ca. 6-10 % af verdensmarkedet mod tidligere ca. 20 %.

Industrien har brug for arbejdsvilkår, som sikrer, at industrien i Europa også fremover har en intakt europæisk skibsbygningsproduktion. Den maritime branche i Europa er betydelig, men desværre kendes den eksakte størrelse ikke. I Danmark har den maritime branche også en betragtelig størrelse med ca. 100.000 beskæftigede. Det må således betragtes som væsentligt - ikke kun for branchen, men også for Danmark - at sikre, at den kritiske masse inden for skibsbygning (skibsværfter, producenter af maritimt udstyr, øvrige maritime leverandører og uddannelsessystemet) både i Danmark og det øvrige Europa bevares og styrkes.

Revision af rammebestemmelserne omfatter en række individuelle støttetyper, herunder innovationsstøtte og regional udviklingsstøtte.

Forskning, udvikling og innovation bør generelt fremmes, men der bør også sættes ind for at forhindre konkurrenceforvridning mellem europæiske virksomheder ved at reducere mu-



lighederne for at misbruge eksempelvis ordningen om innovationsstøtte til skibsbygning. Man kunne overveje, at lade de maritime leverandører få adgang til innovationsstøtten, da leverandører i mange projekter er den innoverende part.

Forskning og udvikling er en meget vigtig konkurrenceparameter, og i denne forbindelse er store forskningsprogrammer såsom EU's 7. rammeprogram for forskning og udvikling et væsentligt element. Reel forskning bør få tilført midler, som kan medvirke til at sikre et innovativt Europa. Ved at arbejde med horisontale projekter, som udvikles i samarbejde mellem flere interesserede parter såsom universiteter, erhvervsliv m.v. kan man udvikle en god og konkurrencedygtig industri samt sikre et højt vidensniveau i Europa. Det skal understreges, at det er væsentligt at sikre lige regler i Europa, som ikke skaber konkurrenceforvridning.

Reglerne for regional udviklingsstøtte til skibsbygningsindustrien i Europa er strammere end de generelle regler. Danske Maritime ønsker at fastholde dette for at undgå konkurrenceforvridning. Overordnet ønsker Foreningen, at muligheden for at yde udviklingsstøtte ændres, således at der alene kan ydes støtte til udvikling af infrastrukturen i regionale områder. Støtte til virksomheder bør derimod ikke være tilladt.

En lang række virksomheder er beliggende i områder, som er dækket af reglerne for regional udviklingsstøtte. Hvis de i den egenskab modtager regional støtte, vil det have en meget negativ konkurrencemæssig indflydelse på virksomheder, der ikke ligger i disse områder. Skibsværfter ligger typisk ved kysten, og store dele af kystområder i visse dele af Europa er områder, som ligger i de regionale udviklingsområder. I forbindelse med revisionen af rammebestemmelserne indtog den danske regering i november 2010 samme standpunkt som Foreningen med hensyn til statsstøtte.

### **Ny tørdok i Thyborøn**

En række partier indgik den 26. november 2010 en aftale om "Bedre mobilitet". Aftalen er en politisk aftale, men det er ikke en folketingsbeslut-

ning eller en lov. Det fremgår af aftalen under overskriften "Havnepakke II", at der skal finansieres en "ny tørdok på Thyborøn Havn (35,0 mio. kr.)".

Danske Maritime har protesteret over for såvel transportminister Hans Chr. Schmidt som økonomi- og erhvervsminister Brian Mikkelsen samt en række embedsmænd i disse ministerier og gjort Foreningens holdning klar: En støtte til etablering af en tørdok i Thyborøn vil udgøre statsstøtte til skibsbygning, og den er derfor underlagt EU's regler herom.

EU's regler forbyder støtte, der ikke i forvejen er anmeldt til og godkendt af EU-kommissionen. Foreningen mener, at etableringen af en tørdok i Thyborøn vil være konkurrenceforvridende såvel over for danske som over for udenlandske værfter, herunder ikke mindst eksisterende danske værfter, hvoraf flere (i modsætning til Thyborøn) ligger i egnsudviklingsområder.

Foreningen afgav en formel klage til EU-Kommissionen i februar 2011. I første omgang blev sagen placeret i Generaldirektoratet for Konkurrence (DG COMP), men er nu flyttet til Generaldirektoratet for Maritime anliggender og fiskeri (DG

MARE). Foreningen har løbende kontakter til begge disse instanser.

I Danmark er der egnsudviklingsområder med værfter, der trives og tjener penge på de anlæg, de har investeret i. Det gælder Skagen og Ærø. Og på det område, som Odense Staalskibsværft snart efterlader uden nybygningsværft, er FAYARD - et velfungerende reparationsværft - flyttet ind efter betydelige private investeringer i tørdokkerne. Det er forunderligt, at en borgerlig og liberal regering vælger at bruge statsmidler til at forære en ny tørdok til Thyborøn i konkurrence med disse private værfter.

Thyborøn er et udkantsområde, men ikke egnsudviklingsområde, og man skulle forvente, at en regering, der tror på markedsøkonomi, ikke tager planøkonomiske beslutninger om, hvor de danske værfter skal ligge. Det er almindeligt anerkendt, at statsstøtte til enkeltvirksomheder som regel ikke er ønskelig, da markeds kræfter er bedre end politiske beslutninger til at sikre et velfungerende erhvervsliv. Statsstøtte til en ny tørdok i Thyborøn kunne måske se ud, som om den ville give fordele til et udkantsområde, men den vil snarere skade egentlige egnsudviklingsområder og den langsigtede regionalpolitik.



Det er svært at finde årsagen til, at man netop ønsker at forære en tørdok bort, da der ikke gives mange oplysninger om den. Det er ikke, fordi der mangler en tørdok i Danmark – eller i Nordeuropa for den sags skyld.

Trafikforhandlingerne i 2010 dækkede over mange emner - fra cykelstier til fartmålinger. Der var måske ikke tid til at overveje, hvorfor private midler ikke var tilstrækkelige. Måske var der ikke engang tid til at finde ud af, hvad en tørdok egentlig er. Det er Danske Maritimes indtryk, at mange af de involverede tror, at en tørdok er en slags kaj, eller en 'teknisk' del af en havn. Men en tørdok er ikke en del af en havn. Den er et produktionsanlæg, der ofte, men ikke altid, ligger i en havn. At finansiere en tørdok for at gavne havnen er ligesom at finansiere et autoværksted for at gavne en motorvej.

Af de lister over sagsakter, som Danske Maritime har fået adgang til, synes det at fremgå, at Transportministeriet ikke har indhentet oplysninger om en eventuel skadelig – eller for den sags skyld positiv – virkning af støtten. For Danske Maritime er det tydeligt, at pligten til at søge relevante oplysninger er tilsidesat i denne sag. Hvis offentlige myndigheder medvirker til at gennemføre beslutninger, må de træffes på et sagligt og oplyst grundlag.

Transportministeriet har valgt ikke at henvende sig til Konkurrencestyrelsen, som har det fulde kendskab til de gældende EU-regler på statsstøtteområdet, og som kunne have oplyst ministeriet om de procedurer, der skulle følges.

Danske værfter servicere skibe, der opererer i hele Nordsø- og Østersøområdet. Danske reparations- og ombygningsværfter har for tiden en god aktivitet og giver overskud og opnår gode resultater. De investerer i deres produktionsanlæg og konkurrerer hårdt på prisen både med hinanden og med værfter i andre lande. Værfternes samlede kapacitet er så tilpas stor, at hastende og akutte opgaver altid finder plads.

En udvidelse af kapaciteten vil virke til at reducere priser og fortjeneste i de allerede eksisterende dokker. Hvis der i Danmark eller i nærområdet var økonomisk grundlag for at etablere et nyt værft, ville en privat investor sikkert kunne

findes, men det er ikke overraskende, at der ikke kan findes private investorer til en ny dok i Thyborøn. Investeringen ville næppe kunne tjene sig hjem. Skulle en ny dok i Thyborøn vise sig at give underskud, vil der opstå en betydelig tilskyndelse til at sænke priserne for at tiltrække arbejde samt til at benytte dokken til f.eks. nybygning. Enhver dok kan bruges til nybygninger, også selvom den ikke er tænkt som en nybygningsfacilitet.

## **Spansk skatteleasingmodel**

I Spanien har man i en årrække praktiseret en salgsmodel for nye skibe, hvor spanske tonageskatteregler og regler om leasing kombineres på en måde, der efter det foreliggende kan generere salgspriser, der kan være op til 20-30 % lavere end omkostningerne ved at bygge de pågældende skibe. Foruden at generere udbytte til involverede investorer og banker, ses modellen at indebære indirekte statsstøtte til spanske skibsværfter. Danske Maritime har sammen med flere andre maritime organisationer i Europa gjort EU-Kommissionen opmærksom på, at den spanske ordning har en stærk konkurrenceforvridende effekt og dermed efter det foreliggende er i strid med gældende EU-regler på statsstøtteområdet. Kommissionen har annonceret, at den vil indlede en undersøgelse af, om den spanske model er lovlig.

## **Klassifikation**

De tekniske regler, der gælder for skibe og maritime produkter, håndhæves i vidt omfang af klassifikationsselskaber. Både ved at de opstiller egne tekniske krav, og ved at de på vegne af den flagstat, som skibet sejler under, håndhæver statens krav til skibe.

Historisk opstod klassifikationsselskaberne som rent private organisationer, der stiller tekniske krav til skibet på vegne af ladningens eller skibets ejere. Disse krav vedrører principielt skibets evne til at udføre den opgave, det er bygget til. Senere har flagstater kontraheret med klassifikationsselskaber om at syne og certificere de skibe, som sejler under hvert lands flag. Nogle lande stiller i den forbindelse krav til skibene, oftest om sikkerhed og om forhold for besæt-

ningen. Disse nationale krav er i vidt omfang harmoniseret ved internationale aftaler i IMO<sup>3</sup>.

Desværre skelnes der ikke altid klart imellem de krav, som stilles af en lovgivende instans, og de, som stilles af rent tekniske grunde. Forskellen kan have betydning for, om klassifikationselskaber kan harmonisere deres regler, idet private virksomheder ikke kan ændre på flagstaternes lovgivning. For så vidt angår klassifikationselskabernes egne regler er disse beregnet til at sikre, at skibet levet op til de operative krav, som dets funktion stiller. Alle skibe sejler under de samme fysiske betingelser, og de tekniske krav sigter derfor efter samme mål. Klassifikationselskaber burde således kunne tilpasse deres regelsæt, så de tekniske krav kan gøres ens, der hvor der søges samme resultat.

Klassifikationselskaber er store organisationer, og der ses undertiden eksempler på, at de ikke altid har held til at sikre, at de internt lever op til egne krav. Det var eksempelvis tilfældet for nogle år siden, da en koreansk ventil blev godkendt af et europæisk klassifikationselskab, uden at den faktisk levede op til kravene.

I 2010 oplevede Danske Maritime, at et andet europæisk klassifikationselskab stillede krav om, at reparationsværfter lod sig certificere for udførelse af visse svejseopgaver som supplement til den certificering af skibene (og dermed svejseopgaven), som skibets ejer i forvejen skulle have. Ved en henvendelse til klassifikationselskabet fik Foreningen afklaret, at der ikke var tale om en ny regel, og at der i praksis ikke stilles krav om fuld certificering. Situationen var tilsyneladende den, at klassifikationselskabet ikke havde haft fuldt overblik over egne regler og ikke administreret dem ens i alle lande. Det 'nye' krav var en intern harmonisering af eksisterende regler.

Klassifikationselskaber er en vigtig partner for skibsbygningsindustrien, og de har et meget dybt indblik i, hvilke komponenter der indgår i nybygninger. Under samtaler med klassifikationselskaberne har Danske Maritime kunnet konstatere, at der undertiden er en viden i klassifikationselskabet om, at en komponent kan være en ulovlig kopi, men der mangler en mekanisme til at håndtere denne viden.



Foreningen finder det betænkeligt, hvis klassifikationselskabers attestering af uoriginale produkter sker på basis af kopierede originalpapirer. Foreningen finder det sandsynligt, at produkter ikke opfylder alle krav hvis producenten ikke fremstiller egen dokumentation, men benytter ulovlige kopier af andres dokumentation.

#### Gensidig anerkendelse

EU's forordning nr. 391/2009 af 23. april 2009 om anerkendte organisationer – dvs. især klassifikationselskaber – foreskriver, at de skal sikre ækvivalens og harmonisering af deres regler og i relevante tilfælde aftale gensidig anerkendelse af klassecertifikaterne for materialer, udstyr og komponenter. Denne bestemmelse har medført store udfordringer for en række klassifikationselskaber, og adskillige stater uden for EU har opfattet den som et indgreb i deres nationale lovgivning. Foreningen har deltaget i en række aktiviteter, herunder møder med klassifikationselskaberne og EU-Kommissionen, med henblik på at sikre en gennemførelse af den gensidige anerkendelse. Debatten om bestemmelsen foregår nu også i IMO<sup>3</sup>, hvor det forekommer klart, at der er en del misforståelser omkring kravet og bestemmelsen.

Foreningens hovedsigte med disse aktiviteter er at bidrage til, at de regler, der med fordel kan harmoniseres på et højt niveau, også bliver harmoniseret. Når konkrete regler kan udformes ens eller gøres sammenfaldende, bør tilliden til de enkelte klassifikationselskaber gøre det muligt også for andre klassifikationselskaber at acceptere indholdet af certifikater, der udstedes i henhold til harmoniserede regler. Sker det, er den gensidige anerkendelse opnået.

Fra flere sider er det anført, at et krav fra EU om en gensidig anerkendelse udgør et indgreb i andre staters ret til at regulere skibe, der fører deres flag. Dette er umiddelbart ukorrekt, idet EU-forordningen alene omhandler anerkendte organisationer og deres certifikater for materialer, udstyr og komponenter. Den omhandler ikke skibe og da slet ikke skibe under fremmed flag. Hensigten med forordningen er blandt andet, at klassifikationselskaberne skal medvirke til et ensartet højt niveau for deres regelfastsættelse og certificering.

### **Konkurrenceloven**

Foreningen har udarbejdet et sæt retningslinjer for, hvordan Foreningen, herunder medlemsmødet, overholder konkurrenceloven. Oplægget til retningslinjer er blevet drøftet med Konkurrencestyrelsen, der ikke har ønsket at godkende et notat af denne art, men dog ikke har haft indvendinger. DI har en vejledning om foreningers overholdelse af konkurrencelovens bestemmelser om konkurrencebegrænsende aftaler m.v. Danske Maritimes politik på området følger DI's principper, hvilket ikke i realiteten indebærer nogen ændring i arbejdsformerne.

### **Eksportsanktioner over for Iran**

I oktober 2010 trådte en række foranstaltninger over for Iran i kraft som en reaktion på en frygt for, at Iran ville importere varer, der kunne benyttes til udvikling og fremstilling af våben, herunder eksempelvis atomvåben. De nye regler indebærer stramninger i forhold til de hidtil gældende regler om eksport af varer med både civil og militær anvendelse (dual-use) samt forbud

mod eksport af forskelligt udstyr og teknologi til olie-/gasindustrien og relateret teknisk bistand. Reglerne indeholder ligeledes forbud mod leverancer til bestemte iranske enheder, herunder navngivne rederier.

Det har vist sig vanskeligt at få afgrænset området for forbuddet, idet den ansvarlige myndighed ikke har kunnet give en brugbar vejledning for en producent, der f.eks. ikke selv er ekspert på olie- og gasområdet. Umiddelbart er det svært at vide, om ens produkt har en anvendelsesmulighed inden for det forbudte område, ligesom en leverandør af en reservedel til et skib ikke nødvendigvis kan være sikker på, hvem skibet er chartret af. Det har vist sig, at den myndighed, der skal administrere ordningen, ikke selv råder over ekspertise, der er tilstrækkeligt til at afgøre (selv med ekstern bistand), om et bestemt stykke udstyr kunne leveres uden risiko.

Det er urimeligt at lægge risikoen for, at produkter kan misbruges, på producenten. Udstyr beregnet til en bestemt anvendelse kan vise sig utilsigtet at kunne bruges til noget andet, men hvis staten, der vil forbyde eksporten, ikke kan forudse en sådan anvendelse, bør man ikke forvente, at en producent skal kunne - medmindre han har specifikt kendskab til det forbudte område.





## PERSONALE, UDDANNELSE OG ARBEJDSMILJØ

Virksomheder i Det Blå Danmark trækker i betydelig udstrækning på den samme pulje af potentielle medarbejdere. Herunder ikke mindst skibsingeniører og maskinmestre, der ofte har karrierer, der starter til søs og fortsætter til lands. Samspillet er af stor værdi for de maritime producenter.

Et godt uddannelsessystem er af afgørende betydning også for den danske maritime industri, hvis vi vil sikre et bæredygtigt velfærdssamfund og ikke miste flere arbejdspladser til udlandet, end vi kan skabe herhjemme i Danmark fremover. Danske Maritime arbejder for, at den danske maritime industri såvel på kort som på lang sigt har adgang til kvalificeret arbejdskraft. Dette indsatsforegår blandt andet via samarbejde med andre organisationer, og Foreningen deltager eksempelvis i den fælles maritime rekrutteringskampagne World Careers. Foreningen har desuden et godt samarbejde med CO-industris maritime udvalg om blandt andet uddannelsespolitiske emner.

### **Miljø- og arbejdsmiljøkonference**

Foreningens ERFA-gruppe om miljø- og arbejdsmiljø mødtes i september 2010 på Odense Staal-

skibsværft, hvor Arbejdstilsynet var inviteret til at rapportere om den særlige indsats, der blev gjort i 2009 over for skibsværfter. Ved den særlige tilsynsindsats inden for skibsværftsindustrien blev der ikke fundet systematiske kritikpunkter. Det må konkluderes, at der ikke er nogen grund til at mene, at skibsværftsindustrien skulle være særligt udsat for arbejdsmiljøproblemer. Mange af de virksomheder, der blev besøgt i forbindelse med tilsynene, var meget små værfter. 12 ud af 28 virksomheder havde under 20 ansatte.

### **Pjecer om arbejdsmiljø**

Foreningen tog i beretningsperioden initiativ til udarbejdelsen af en pjece om håndtering af intern lederrekruttering med særligt fokus på produktionsvirksomheder. Arbejdet blev finansieret af I-Bar<sup>10</sup> og udført af Danske Maritime i samarbejde med ledelseskonsulent Ditte Haslund, Haslund & Alsted.

Denne pjece blev sammen med flere andre pjecer og vejledninger fra I-Bar præsenteret for personale fra virksomheder inden for metal- og maskinindustrien ved en række fyraftensmøder rundt omkring i landet i januar og februar 2011.

## **Maskinmesteruddannelsen**

Maskinmestre har traditionelt haft en meget høj beskæftigelsesfrekvens, og selv igennem den økonomiske og finansielle krise har denne faggruppe stort set ikke kendt til arbejdsløshed. Det har længe været en udfordring for virksomhederne at tiltrække medarbejdere med de rette tekniske kvalifikationer, herunder maskinmestre, og det er derfor glædeligt, at det er lykkedes at øge optaget af studerende på maskinmesterskolerne gennem de seneste år. Danske Maritime er opmærksom på, at det øgede optag de seneste år også har betydet øgede udgifter til uddannelsesinstitutionerne, og Foreningen anerkender den indsats, der er gjort for at tildele øgede midler til området.



Beklageligvis er der truffet beslutning om at indføre adgangsbegrænsning på maskinmesteruddannelsen. Danske Maritime frygter, at adgangsbegrænsningen vil vanskeliggøre virksomhedernes muligheder for at tiltrække kvalificeret teknisk arbejdskraft i fremtiden. Foreningen har derfor rettet henvendelse til økonomi- og erhvervsminister Brian Mikkelsen i håb om, at der kan tilvejebringes flere midler til området for at skabe mulighed for et øget optag i forhold til det, der nu er planlagt.



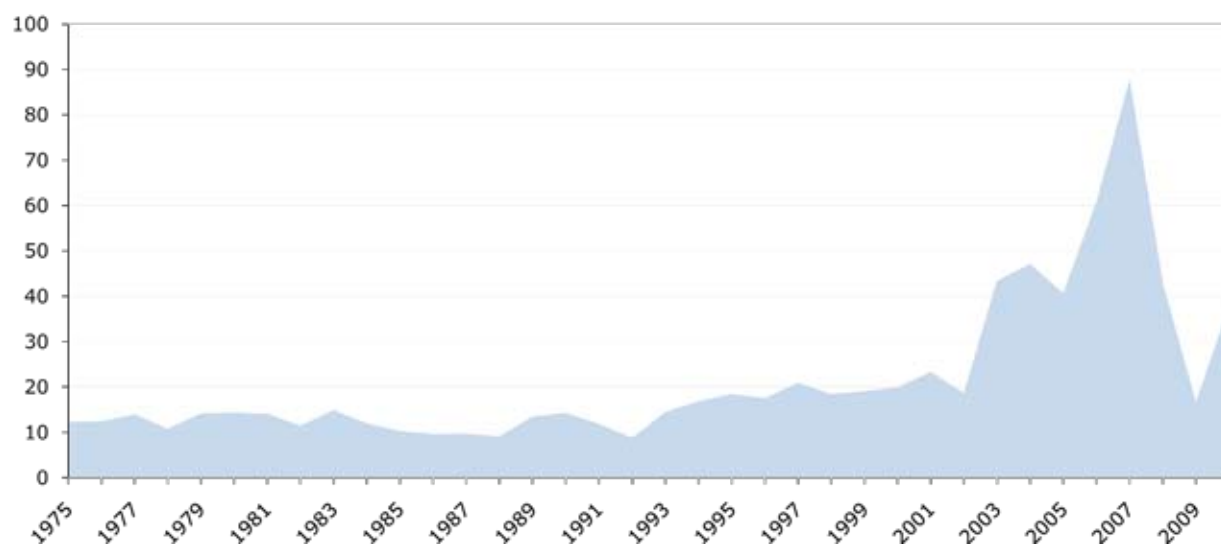
## INTERNATIONALE MARKEDSFORHOLD

### **Produktion og ordretilgang**

Skibsbygningsmarkedet oplevede i årene op til finanskrisen en betydelig fremgang. Figur 2 viser, hvordan kontraheringsniveauet nåede et hidtil maksimum på op mod 90 mio. kbt i 2007. Denne enorme stigning varede dog ikke ved, og såvel som resten af industrien blev skibsbygningsbranchen ramt af den økonomiske og finansielle krise, som

begyndte i sidste halvår af 2008. Denne ændring i markedet betød et markant fald i ordretilgangen, som ifølge IHS Fairplay faldt til 16,6 mio. kbt i 2009. Så lavt et kontraheringsniveau er ikke set siden 1994. I 2010 er der sket en stigning i kontraheringsniveauet, således at der blev kontraheret 2.523 skibe og en tonnage på 38,6 mill. kbt.

**Figur 2: Ordretilgang i verden 1975-2010, opgjort i mio. kbt**



Kilde: IHS Fairplay og CESA

I første kvartal 2011 indgik der ifølge IHS Fairplay globalt set ordrer på 347 nye skibe på i alt 6,6 mio. kbt. Til sammenligning blev der kontraheret 260 skibe på sammenlagt 3,3 mio. kbt. i første kvartal af 2010. Denne stigning i kontraheringer tyder på, at branchen begynder at bevæge sig ud af krisen. De fleste nybygningsprognoser er dog enige om, at det vil vare mange år, inden man er helt ude af krisen.

CESA<sup>1</sup> Working Group on Market Forecast (WGMF), som Danske Maritime har formandskab og sekretariat for, udarbejdede i 2009 en analyse af forventningerne til, hvornår flådebalancen forventes at blive normaliseret for de enkelte skibstyper. Analysen viser, at der frem til 2011 vil være en overkapacitet af transport inden for alle segmenter, men at der herefter – inden for visse skibstyper, herunder specialiserede skibe, offshore-skibe og gastankere – forventes et stigende behov for nye skibe. WGMF drøfter forventningerne til efterspørgslen for nye skibe frem til 2030 med markedseksperter fra Europa, Korea, Kina og Japan.

Det er bemærkelsesværdigt, at mere end 50 % af samtlige nye ordrer opgjort i kbt er bulk carriers. Den samlede ordrebeholdning for bulk carriers udgør 54 mio. kbt, svarende til 240 mio. dwt eller næsten halvdelen af den eksisterende flåde.

Opgjort i antal skibe var 40 % af de nye ordrer, der indgik i første kvartal 2011, bulk carriers, mens general cargo-skibe og olietankskibe ud-

**Tabel 2: Annulleringer, opgjort i antal skibe**

	2008	2009	2010	1. kv. 2011
EU27	13	61	49	10
Kina	73	127	170	32
Japan	5	33	30	1
Sydkorea	63	153	231	33
Vietnam	2	34	25	3
Indien	2	11	4	0
Brasilien	1	2	0	0
Rusland	11	3	16	0
Tyrkiet	12	39	18	3
Filippinerne	0	8	6	0
Resten af verden	27	35	23	0
<b>Verden</b>	<b>209</b>	<b>506</b>	<b>572</b>	<b>82</b>

Kilde: IHS Fairplay

gjorde henholdsvis 10 % og 6 % af det samlede antal nye ordrer.

Sammenholdes antallet nye ordrer på 2.523 skibe i 2010 med antallet af annulleringer i løbet af året, blev nettoordreindtaget reduceret med mere end 20 %. På grund af det ændrede marked oplevede værfterne både i 2009 og 2010 et øget antal annulleringer, som nåede op på 572 skibe, hvor antallet af annulleringer lå på 209 skibe i 2008. I 2010 var det særligt Sydkorea, der blev ramt af annulleringer på i alt 231 skibe, men også Kina og Europa mærkede denne stigning i annulleringer, som det ses i tabel 2. I første kvartal af 2011 så branchen ligeledes et

**Tabel 3: Markedsandel af ordretilgang fordelt på regioner, opgjort i kbt**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EU	12,8 %	17,4 %	8,6 %	5,8 %	4,0 %	2,7 %	4,4 %
Kina	12,6 %	15,3 %	23,3 %	33,9 %	32,3 %	43,0 %	42,6 %
Japan	30,3 %	21,8 %	19,5 %	11,9 %	18,2 %	23,4 %	13,4 %
Sydkorea	35,0 %	35,3 %	38,2 %	38,7 %	34,4 %	20,4 %	31,7 %
Vietnam	0,2 %	0,5 %	1,5 %	0,9 %	1,8 %	1,3 %	1,0 %
Indien	0,4 %	0,8 %	0,8 %	1,4 %	1,2 %	0,6 %	0,5 %
Brasilien	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,9 %	0,7 %	0,6 %	0,4 %
Rusland	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,3 %	0,2 %	0,5 %
Tyrkiet	1,4 %	2,1 %	1,3 %	1,1 %	1,0 %	1,1 %	0,4 %
Filippinerne	0,4 %	0,5 %	1,5 %	1,9 %	1,2 %	1,0 %	1,9 %
Resten af verden	6,2 %	5,0 %	4,9 %	3,3 %	4,9 %	5,7 %	3,2 %
<b>Verden</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Kilde: IHS Fairplay og CESA

**Tabel 4: Markedsandel af afleveret tonnage fordelt på regioner, opgjort i kbt**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EU	14,9 %	12,1 %	12,5 %	13,1 %	9,4 %	8,2 %	7,2 %
Kina	11,5 %	14,8 %	15,1 %	19,2 %	21,6 %	28,2 %	36,6 %
Japan	31,4 %	28,9 %	28,0 %	25,6 %	23,3 %	21,7 %	19,1 %
Sydkorea	32,8 %	34,5 %	34,8 %	32,1 %	34,7 %	32,6 %	29,0 %
Vietnam	0,2 %	0,4 %	0,5 %	0,5 %	0,6 %	0,8 %	1,1 %
Indien	0,2 %	0,3 %	0,2 %	0,5 %	0,3 %	0,4 %	0,3 %
Brasilien	0,3 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,3 %	0,2 %
Rusland	0,6 %	0,5 %	0,7 %	0,6 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %
Tyrkiet	1,1 %	1,2 %	1,3 %	1,9 %	2,0 %	1,6 %	0,9 %
Filippinerne	0,4 %	0,6 %	0,5 %	0,6 %	0,7 %	0,7 %	1,2 %
Resten af verden	6,6 %	6,4 %	6,2 %	5,7 %	6,8 %	5,2 %	4,1 %
<b>Verden</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Kilde: IHS Fairplay og CESA

stort antal annulleringer på 82 skibe, dog faldende i forhold til 2009 og 2010. Det formodes, at mange af annulleringerne er samme skibe, som fremgår af oversigten over nye ordrer, men at de er blevet genforhandlet med ændrede priser og leveringsterminer.

I både 2009 og 2010 opnåede Kina hele 43 % af alle kontraheringer, hvilket er en stor stigning i andel sammenlignet med 2008, hvor Kinas andel var 32,3 %, som det ses af tabel 3. Dette betyder, at Kina opnåede det største antal nye ordrer, hvor Sydkorea fulgte efter med 31,7 % mens Japan, som er rykket ned på en tredjeplads, kun opnåede 13,4 % af ordretilgangen i 2009 sammenlignet med 23,4 % året før. Af

tabel 3 fremgår det også, at EU har genvundet markedsandele, således at man er tilbage på samme niveau som i 2008. Ikke desto mindre er EU's markedsandele reduceret i forhold til tidligere år og overtaget af lande med lavere nybygningsomkostninger.

I 2010 mistede Korea, som ellers gennem de seneste mange år har været verdens største skibsbygningsnation, sin position til Kina. Kina afleverede med udgangen af 2010 36,6 % af den samlede afleverede tonnage, mens Korea afleverede 29 % opgjort i kbt. Kina er i dag uomtvisteligt den største skibsbygningsnation opgjort i kbt både hvad angår ordretilgang, afleveret tonnage og ordrebeholdning. Tabel 4 viser skibs-

**Tabel 5: Markedsandel af ordrebeholdning fordelt på regioner, opgjort i kbt**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EU	12,1 %	13,7 %	11,9 %	8,7 %	6,8 %	5,9 %	4,7 %
Kina	13,9 %	15,0 %	19,7 %	28,3 %	32,6 %	35,8 %	37,5 %
Japan	27,8 %	25,7 %	22,5 %	17,3 %	16,1 %	16,1 %	16,6 %
Sydkorea	36,9 %	35,7 %	35,7 %	35,7 %	33,8 %	31,3 %	30,0 %
Vietnam	0,5 %	0,5 %	1,1 %	1,2 %	1,6 %	1,5 %	1,4 %
Indien	0,4 %	0,6 %	0,8 %	1,1 %	1,3 %	1,5 %	1,5 %
Brasilien	0,4 %	0,2 %	0,2 %	0,5 %	0,7 %	0,8 %	0,9 %
Rusland	0,7 %	0,9 %	0,6 %	0,4 %	0,3 %	0,4 %	0,4 %
Tyrkiet	1,0 %	1,4 %	1,4 %	1,3 %	1,2 %	0,9 %	0,8 %
Filippinerne	0,4 %	0,4 %	0,8 %	1,4 %	1,4 %	1,8 %	2,0 %
Resten af verden	5,9 %	5,9 %	5,3 %	4,1 %	4,2 %	4,0 %	4,2 %
<b>Verden</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Kilde: IHS Fairplay og CESA

bygningsproduktionens fordeling på regioner og udvikling over de sidste syv år.

Den globale ordrebeholdning var ved udgangen af 2010 på 128 mio. kbt, svarende til en reduktion på 16 % i forhold til 2009, hvor ordrebeholdningen var på 152 mio. kbt og mere end 32 % i forhold til udgangen af 2008. Dette skyldes både det lave kontraheringsniveau, men også de mange annulleringer, som har præget både 2009 og 2010. Tabel 5 på forrige side viser ordrebeholdningen fordelt på regioner over de seneste seks år.

Kinas store andel af ordretilgangen de seneste to år har betydet, at denne skibsbygningsregion lægger sig i spidsen, når det gælder den samlede ordrebeholdning med en andel på 37,5 % ved udgangen af 2010. Ud fra tabellen ses det, at Kina er blandt de få lande, der har opnået en procentvis stigning i markedsandele for nye ordrer siden 2008. Sydkorea har gennem de senere år ligget solidt omkring godt 30 % og har derved en position som verdens næststørste skibsbygningsnation. Japans markedsandel har gennem de senere år være ca. 16 %. Der er derved et stykke op til de to største skibsbygningsnationer, men Japan har dog en solid position som verdens tredjestørste skibsbygningsnation.

I Brasilien, Indien og Filippinerne ses en lille fremgang i andelen af den globale ordrebeholdning sammenlignet med 2009, hvorimod mange andre skibsbygningsnationer oplevede tilbagegang i 2010.

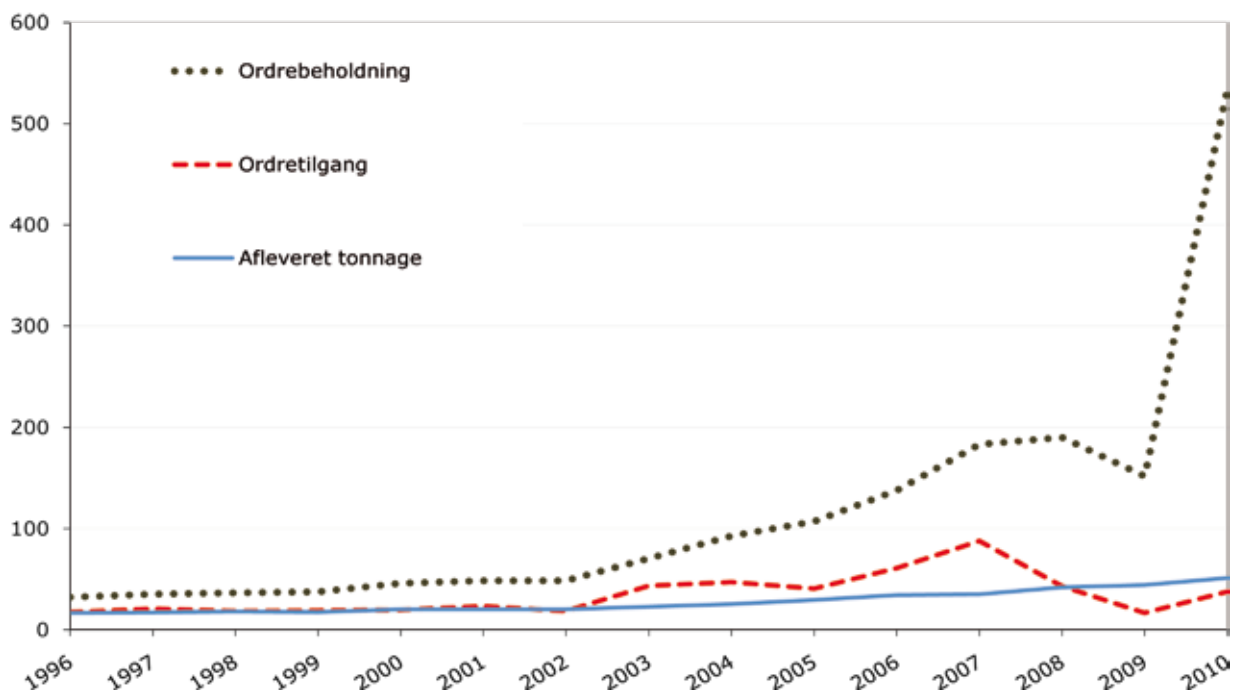
Figur 3 illustrerer balancen mellem produktion, ordretilgang og ordrebeholdning i verden. Det ses af figuren, at ordretilgangen for 2010 lå under den afleverede tonnage angivet i kbt. Sammen med det stigende antal annulleringer har dette betydet et fald i den samlede ordrebeholdning.

### Prisudviklingen på markedet

I 2010 har skibsbygningspriserne haft en svagt stigende tendens, dog på et niveau langt fra niveauet i 2008. Priserne ligger i dag på nogenlunde samme niveau som i 2005. Det skal dog nævnes, at det på grund af den lave ordretilgang i perioden reelt er svært at betragte prisudviklingen statistisk.

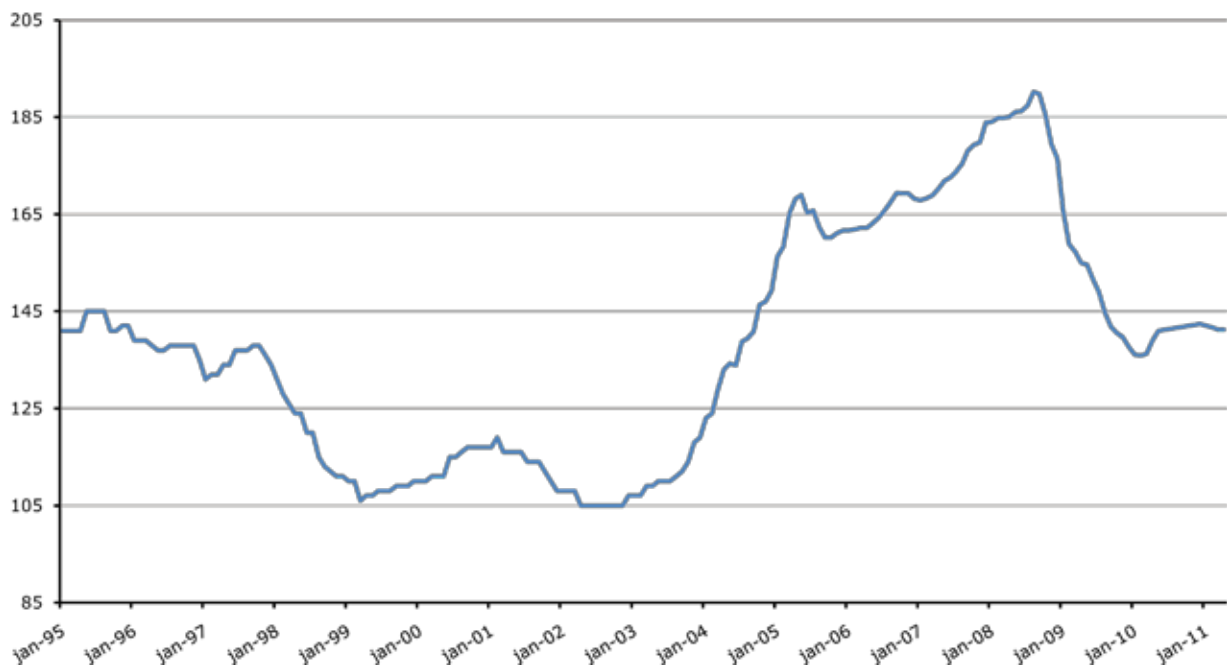
Den begyndende stigning i nybygningspriser kan ikke tilskrives en enkelt skibstype. Man har oplevet en øget efterspørgsel inden for såvel

**Figur 3: Global skibsbygningsaktivitet 1996-2010, opgjort i mio. kbt**



Kilde: IHS Fairplay og CESA

**Figur 4: Prisindeks for bulk carriers og olietankskibe 1995-2011**

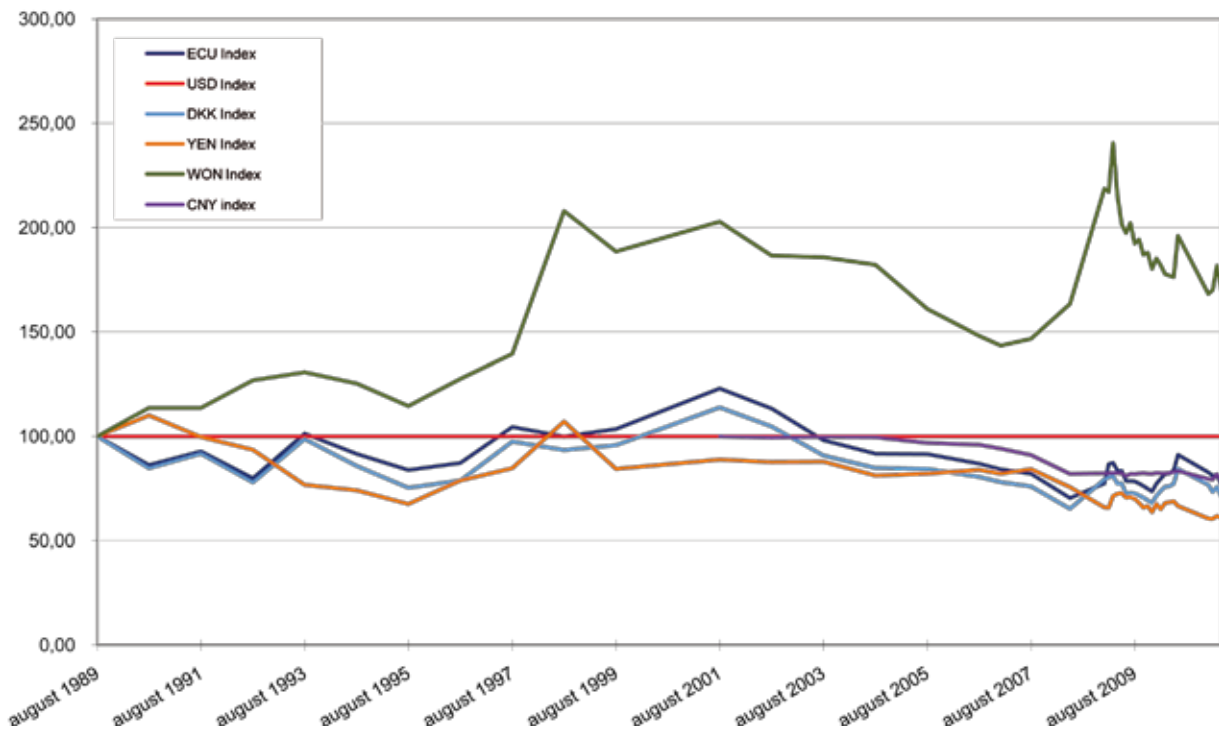


Kilde: Clarkson Shipping Review & Outlook

containerskibe som bulk carriers og tankskibe, hvilket kunne tyde på, at potentielle redere ser en mulighed for at udnytte de nuværende lave nybygningspriser. Priserne, som fortsat primært fastsættes i USD, afhænger også af den lave dol-

larkurs. Figur 4 viser prisudviklingen for bulk carriers og olietankskibe, mens figur 5 illustrerer valutakursudviklingen fra august 1989 og frem til maj 2011. Valutakursudviklingen er af stor betydning for den maritime industri, da rela-

**Figur 5: Valutakursudviklingen 1989-2011**



Kilde: Danmarks Nationalbank

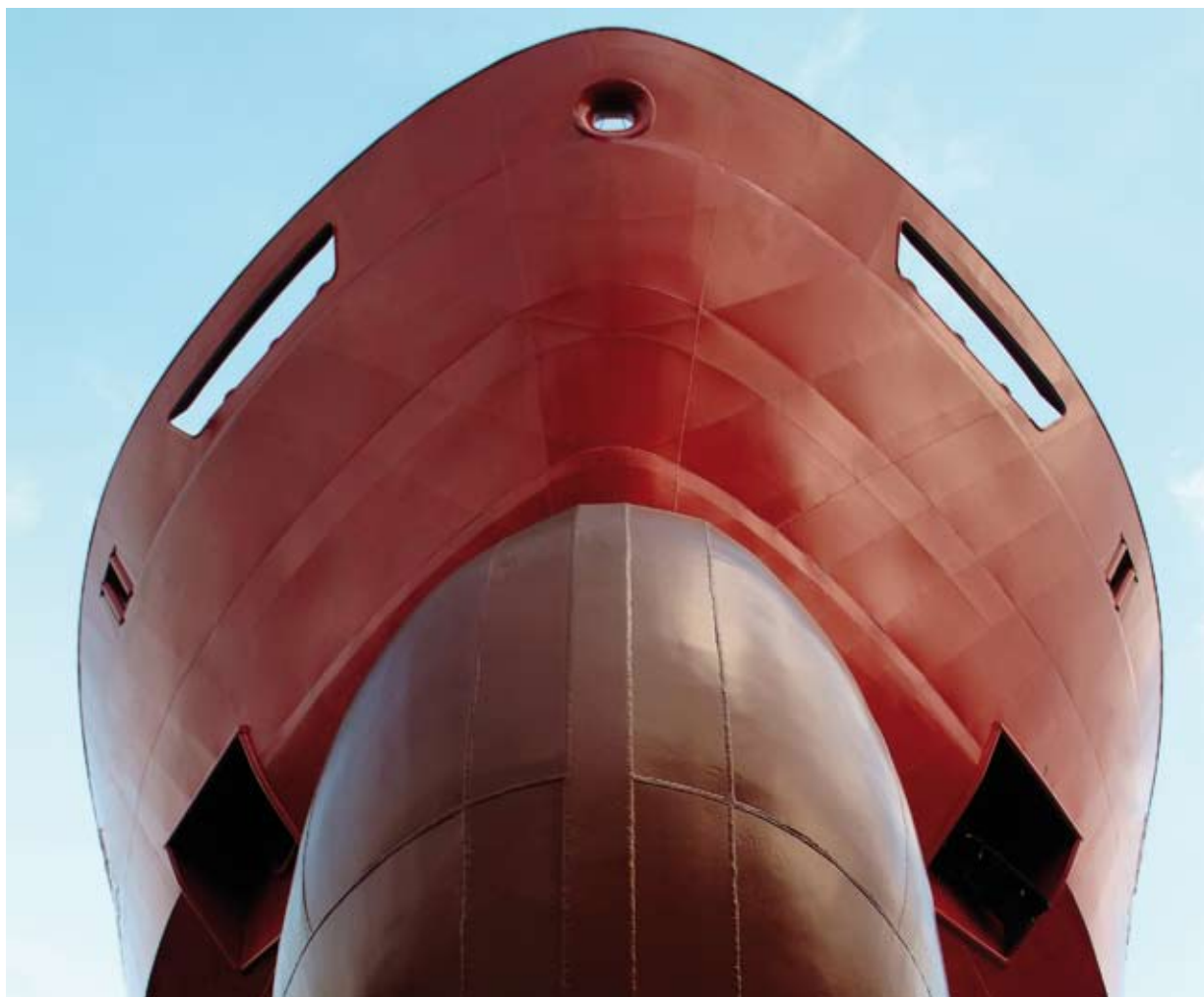
**Tabel 6: Valutakursudviklingens betydning***Indeks maj 2007 = 100*

	<b>maj '07 maj '08 maj '09 maj '10 maj '11</b>				
<i>Pris</i>	<i>63 mio.</i>	<i>68 mio.</i>	<i>57 mio.</i>	<i>52 mio.</i>	<i>52 mio.</i>
EU	100	94	86	90	76
Danmark	100	94	86	90	76
Kina	100	98	80	74	70
Japan	100	94	71	62	54
Sydkorea	100	120	123	110	97

Kilde: Danske Maritime og Euro Investor

tvit små kursændringer kan gøre udslaget for, om virksomhederne er konkurrencedygtige, da størstedelen af al maritim handel finder sted i USD. Gennem de senere år har Korea haft en valutakurspolitik, der har sikret koreanske leverandører af skibe og komponenter af skibe en fordel på ca. 20 % i forhold til 2007. Den koreanske fordel er gennem det seneste år reduceret til 10 %.

Valutakursudviklingen sammenholdt med prisudviklingen over de seneste fire år fremgår af tabel 6. Eftersom skibe oftest handles i USD afhænger den reelle pris på et skib, i dette tilfælde et containerskib, ikke bare af prisudviklingen, men også af valutakursen. Siden 2007 har alle lande opført i tabel 6 således oplevet, at prisen på et skib opgjort i lokal valuta er faldet endnu mere end den generelle prisudvikling på markedet. Sydkorea har oplevet en mindre tilbagegang på 3 % sammenlignet med 2007, men denne tilbagegang skal dog ses i forhold til den opnåede gevinst på 10 % i 2010. På trods af udviklingen i USD har Europa, og herunder også Danmark, mistet ca. 24 % i konkurrenceevne i perioden. I Kina har man mistet 30 % af sin konkurrenceevne, og i Japan er man gået tilbage med hele 46 % siden maj 2007.



## ANVENDTE FORKORTELSER:

**1: CESA**

- *Community of European Shipyards' Association*

**2: EMEC**

- *European Marine Equipment Council*

**3: IMO**

- *International Maritime Organization*

**4: COREDES**

- *Committee for Research and Development of the European Shipbuilders and Shiprepairers*

**5: EMECrid**

- *European Marine Equipment Council - research, innovation & development*

**6: EMSA**

- *European Maritime Safety Agency*

**7: IACS**

- *International Association of Classification Societies*

**8: MSC**

- *Maritime Safety Committee*

**9: MEPC**

- *Marine Environment Protection Committee*

**10: I-Bar**

- *Industriens Branchearbejdsmiljøråd*

**Bilag 1****Ordrebeholdning ved Foreningens medlemsværfter pr. 31.12.2010**

<b>Skibstype</b>	<b>Antal</b>	<b>bt</b>	<b>dwt</b>	<b>kbt</b>
Ro-ro-skibe	3	88.500	34.000	69.700
Fiskeskibe	5	9.500		27.000
Marinefartøjer	1			
Færger	2	1.400		3.900
Undersøgelseskibe	1			
Patruljeskibe	2	3.400		19.500
<b>I alt</b>	<b>14</b>	<b>102.800</b>	<b>34.000</b>	<b>120.100</b>

*Heraf:*

Danske rederier	5	4.800		23.400
Udenlandske rederier	9	98.000	34.000	96.700
<b>I alt</b>	<b>14</b>	<b>102.800</b>	<b>34.000</b>	<b>120.100</b>

*Fordelt på værfter:*

Karstensens Skibsværft A/S	6	9.500		27.000
Odense Staalskibsværft A/S	5	91.500	34.000	89.200
Søby Værft A/S	3	1.400		3.900
<b>I alt</b>	<b>14</b>	<b>102.800</b>	<b>34.000</b>	<b>120.100</b>

**Bilag 2****Afleveret tonnage fra Foreningens medlemsværfter i 2010**

<b>Skibstype</b>	<b>Antal</b>	<b>bt</b>	<b>dwt</b>	<b>kbt</b>
Fiskeskibe	3	6.900		18.100
Ro-ro skibe	3	88.500	34.000	62.800
Bulk Carriers	4	368.000	720.000	123.700
<b>I alt</b>	<b>10</b>	<b>463.400</b>	<b>754.000</b>	<b>204.600</b>

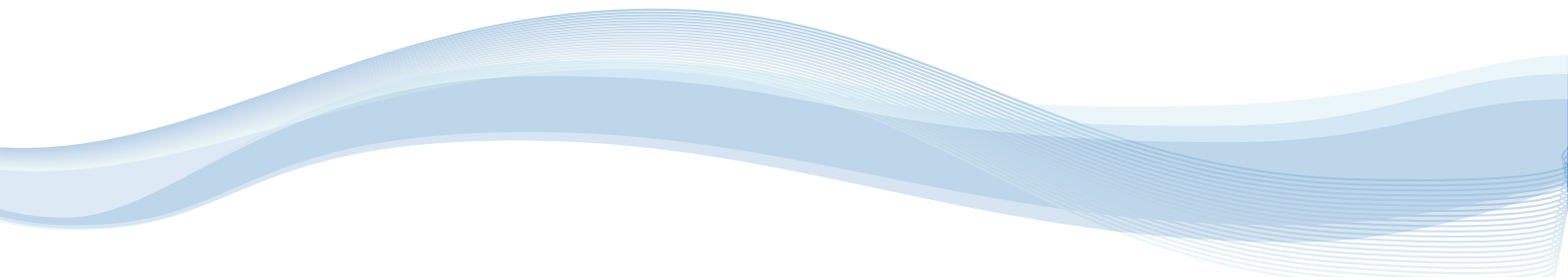
*Fordelt på værfter:*

Karstensens Skibsværft A/S	3	6.900		18.100
Odense Staalskibsværft A/S	7	456.500	754.000	186.500
<b>I alt</b>	<b>10</b>	<b>463.400</b>	<b>754.000</b>	<b>204.600</b>

### **Bilag 3**

#### **Afleverede skibe fra Foreningens medlemsværfter i 2010**

<b>Værft</b>	<b>Skibstype</b>	<b>bt</b>	<b>dwt</b>	<b>Rederi</b>
Karstensens Skibsværft A/S	Fiskeskib	3.000		P/F Hvamm
Karstensens Skibsværft A/S	Fiskeskib	3.100		Vovayer Fishing Company
Karstensens Skibsværft A/S	Fiskeskib	750		OS efh
Odense Staalskibsværft A/S	Ro-ro skib	29.500	11.300	Epic Shipping
Odense Staalskibsværft A/S	Ro-ro skib	29.500	11.300	Epic Shipping
Odense Staalskibsværft A/S	Ro-ro skib	29.500	11.300	Epic Shipping
Odense Staalskibsværft A/S	Bulk Carrier	92.000	180.000	Carra Hellas
Odense Staalskibsværft A/S	Bulk Carrier	92.000	180.000	Carra Hellas
Odense Staalskibsværft A/S	Bulk Carrier	92.000	180.000	Nereus Shipping
Odense Staalskibsværft A/S	Bulk Carrier	92.000	180.000	Nereus Shipping



# Danske Maritime

## **Danmark**

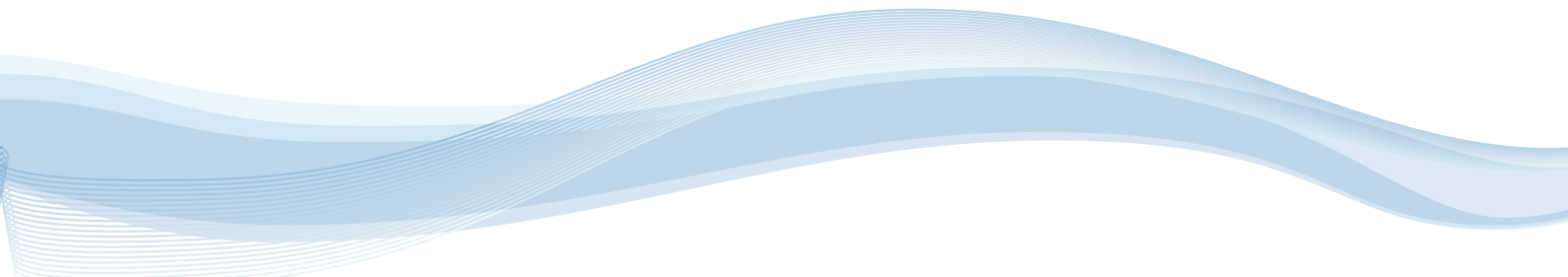
Adresse: Amaliegade 33B, 4. sal  
1256 København K  
Telefon: 33 13 24 16  
Telefax: 33 11 10 96  
E-mail: info@danskemaritime.dk  
Hjemmeside: www.danskemaritime.dk

## **Bruxelles**

Adresse: 79, Rue du Cornet  
B-1040 Bruxelles  
Telefon: +32 2 230 69 34  
Telefax: +32 2 230 71 39  
E-mail: info@danishmaritime.org

## **Administration**

Adm. direktør:	Jenny N. Braat	Cand.merc.
Underdirektør:	Michael Prehn	Cand.jur.
Projektleder:	Cecilie Lykkegaard	Cand.comm
Projektleder:	Michael Vihlmann Jensen	Maskiningeniør
Sekretær:	Anne Holst Thorsner	Erhvervsproglig korrespondent
Statistikmedarbejder:	Johanne Frøkjær Christensen	BSc., stud.polyt





# DANSKE MARITIME

Danske Maritime  
Amaliegade 33B, 4. sal  
1256 København K  
Tlf.: 33 13 24 16  
Fax: 33 11 10 96

Danish Maritime  
79, Rue du Cornet  
B-1040 Bruxelles  
Tel.: +32 2 230 69 34  
Fax: +32 2 230 71 39

E-mail: [info@danskemaritime.dk](mailto:info@danskemaritime.dk)  
Web: [www.danskemaritime.dk](http://www.danskemaritime.dk)