

## Moderat stigning i den globale ordrebeholdning på nye skibe

Ifølge de seneste oplysninger fra *Lloyd's Register Fairplay* blev der globalt kontraheret 1.654 skibe, svarende til 24,5 mio. kbt (handelskibe på 100 bt eller mere), i perioden januar til juni 2008. I 2007 blev der kontraheret 87,7 mio. kbt fordelt på 5.069 skibe globalt, og således var mængden af nye ordrer i årets første halvdel kun 28 % af ordremængden i hele 2007 opgjort i kbt og 33 % opgjort i antal skibe. Tilgangen af nye ordrer var dog større end produktionen.

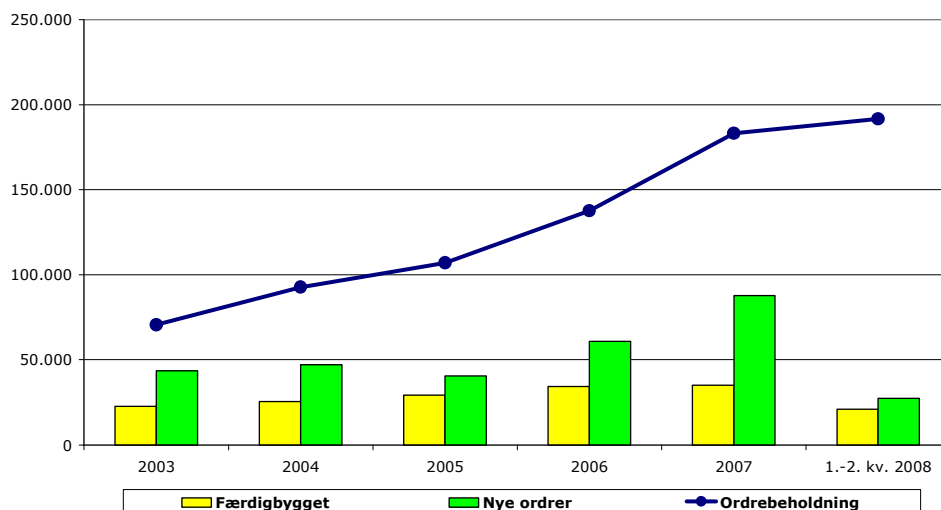


Den høje nybygningsaktivitet i 2007 fortsatte i første halvdel af 2008. I denne periode blev der afleveret 21 mio. kbt fordelt på 1.448 skibe. Fortsætter dette høje aktivitetsniveau resten af året, vil nybygningsaktiviteten opgjort i såvel antal skibe som kbt i 2008 overstige aktivitetsniveauet for 2007.

Ordrebeholdningen voksede fra 183,2 mio. kbt fordelt på 10.510 skibe ved udgangen af 2007 til 191,6 mio. kbt fordelt på 11.246 skibe ved udgangen af juni 2008. På grund af det faldende kontraheringsniveau og den voksende nybygningsaktivitet var stigningen i den globale ordrebog moderat i forhold til, hvad der ellers er set de seneste år.

På de europæiske værfter faldt ordrebeholdningen i årets første halvår. Ordretilgangen og ordrebogens størrelse for Europa har de seneste år bl.a. været negativt påvirket af usikkerhed omkring restrukturering af værfter i især Polen og Kroatien og af højere priser på stål i Europa end i Asien. Målt i kbt. udgør færger, passagerskibe og andre "non-cargo-carrying"-skibe som f.eks. offshore forsyningskibe godt halvdelen af ordremængden ved europæiske værfter.

Færdigbygget tonnage, nye ordrer og ordrebeholdning globalt i perioden 2003 - juni 2008, målt i '000 bt



---

## Maritime virksomheder og havne

Flere kommuner drøfter planer for havneområder. I Fredericia og i Aalborg indebærer dette opsigelse af lejemål for virksomheder i havnen for at give plads til opførelse af boliger. På denne måde presses velfungerende virksomheder til at flytte eller til helt at lukke. Dette sker endda på et tidspunkt, hvor boligmarkedet er på vej ned. Samtidig er der generel enighed om, at så meget fragt som muligt skal fjernes fra landevejene og lægges over på skibe. Der er også juridiske problemer med nogle af de metoder, der er omtalt i pressen. Virksomhederne ligger i erhvervsområder godkendt i lokalplanerne til dette formål. Det burde således ikke være muligt at sælge erhvervsgrunde til boligformål uden at ændre lokalplanerne.



Det er ifølge planloven ikke muligt at tvinge velfungerende virksomheder til at lukke. Loven tillader, at der oprettes byomdannelsesområder, men kun hvor erhvervsformål, havneformål eller lignende aktiviteter i den langt overvejende del af området er ophørt eller under afvikling.

Normalt vil en byggetilladelse være kommunens ansvar, og bygherren kan som regel gå i gang med byggeriet i tillid til, at byggetilladelsen er lovlige. I nogle tilfælde, der har været omtalt i pressen i den senere tid, er det imidlertid indlysende, at bygherren er klar over, at boliger, der påtænkes opført nær virksomheder, vil kunne generes af f.eks. støj i et omfang, som ikke overholder miljøkravene til boligområder.

## Ingen antidumping-told på galvaniserede stålplader

Efter en anmodning fra de europæiske stålværkers forening EUROFER om indførelse af beskyttelsesforanstaltninger har EU-kommissionen konstateret, at der ikke er grundlag for at pålægge importen af galvaniserede stålplader fra Kina en antidumping-told. Kommissionen kan ikke påvise en forvridning af markedet i EU, hvorfor den ikke vil indføre restriktioner på området. Kommissionen vil overvåge markedet det næste halve år.



Bl.a. Danske Maritime og Erhvervs- og Byggestyrelsen har over for Kommissionen argumenteret imod indførelsen af antidumping-told på galvaniserede stålplader, hvorfor Foreningen ser med tilfredshed på Kommissionens udmelding. Kommissionen behandler i øjeblikket en lignende sag om rustfrit stål, som der ventes en udmelding om i november. Heller ikke i denne sag forventes der at være grundlag for restriktioner.

Som det ser ud i dag, er priserne på stål i Europa væsentligt højere end i resten af verden, hvilket hæmmer den europæiske stålforbrugende industris konkurrenceevne. Danske Maritime arbejder derfor for et frit stålmarked, hvor europæiske stålforbrugende virksomheder kan få adgang til stål på lige vilkår med virksomheder i resten af verden.

---

## **Forlængelse af rammebestemmelser for støtte til skibsbygning**

EU-Kommissionen har besluttet at forlænge anvendelsen af rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning med tre år frem til den 31. december 2011. Danske Maritime mener, at dele af rammebestemmelserne er hensigtsmæssige, herunder mulighederne for at yde støtte til forskning og udvikling, og for at der kan ydes finansiering af nye skibe i overensstemmelse med vilkårene aftalt i OECD.

Rammebestemmelserne giver imidlertid også medlemslandene mulighed for at yde innovationsstøtte til skibsbygning – en støtteform, der er vedtaget i flere EU-lande, dog ikke i Danmark. Danske Maritime finder generelt ikke, at innovationsstøtten er hensigtsmæssig i sin nuværende udformning, da den bl.a. kan skabe konkurrenceforvridning i Europa. Foreningen mener derfor, at innovationsstøtten bør afskaffes eller som et minimum begrænses, således at der stilles krav om tilbagebetaling, såfremt innovationen leder til indtjening.



## **Polsk restruktureringsplan afvises af Kommissionen**

EU-Kommissionen konkluderede i juni, at Polens restruktureringsplan for de statsejede værfter Gdynia og Szczecin ikke sandsynliggør, at værfterne kan klare sig på markedsvilkår. Ifølge den polske regering er der forhandlinger med mulige private investorer. Polen har derfor fået en sidste frist frem til den 12. september til at fremlægge en bæredygtig restruktureringsplan for de to værfter, der ellers risikerer at skulle tilbagebetale den ulovligt udbetalte støtte. Kommissionens endelige afgørelse påregnes at foreligge inden for de nærmeste uger.

## **Ulovlig græsk statsstøtte**

Kommissionen har bedt Grækenland om at kræve mere end 230 mio. euro i ulovligt udbetalt støtte til Hellenic Shipyards S.A. (HSY) tilbagebetalt. Støtten, der har givet HSY en unfair konkurrencefordel, er udbetalt i perioden 1996-2002 uden godkendelse af Kommissionen og i strid med reglerne for udbetaling af statsstøtte.



## **Ny indisk statsstøtteordning på vej**

Indien forbereder en ny statsstøtteordning for skibsbygning, der skal erstatte den ordning, der udløb i august 2007. Den nye ordning vil – efter det foreliggende – gælde fra den tidligere ordnings udløb og tre år frem. Ordningen vil begrænse sig til eksport, men da langt de fleste skibe, der bygges på indiske værfter eksporteres, har støttens begrænsning ikke den store betydning. Den tidligere ordning omfattede driftsstøtte på 30 % til værfterne.

## Workshop og miniseminar om miljøudfordringer

Som en del af den 23. SMM-messe i Hamburg havde de europæiske værfters forening, CESA, arrangeret en miljø-workshop den 23. september. Ved workshoppen opfordrede næstformanden, Dr. Bernhard Meyer, i sin åbningstale til, at der blev fokuseret mere på globale tiltag i IMO-regi i arbejdet for at løse de miljøudfordringer, skibsbygningsindustrien står over for.

Ved SMM-messen blev initiativet Green Ship of the Future præsenteret på et miniseminar arrangeret af Dansk Eksportforening. Green Ship of the Future er en paraply af projekter, der sigter mod at gøre søfarten endnu mere miljøvenlig, end den er i dag. Flere af Foreningens medlemmer deltager i dette arbejde.

## Novenco åbner ny fabrik i Kina

Den 5. juni 2008 startede Novenco A/S yderligere en produktion af HVAC-udstyr fra sin egen fabrik i Wuxi som en naturlig opfølgning på åbningen af et salgs- og projektkontor i Shanghai i marts 2007.

Kina har igennem det seneste årti haft en eksplosiv stigning i kontraheringer af skibe, som nu har ført til dette tiltag fra Novencos side. Fabrikken vil primært supportere markederne i Fjernøsten, men på sigt også andre markeder verden over.

Novencos mål med fabrikken er at kunne levere den samme høje kvalitet som fra fabrikken i Danmark og tilfredsstille det stadigt stigende krav om kortere leveringstider og lavere salgspriser.



### Vidste du, at:

europæisk maritim industri omfatter flere end 9.000 virksomheder?