



Danske Maritime
Årsberetning 2008-2009

Medlemmer af Danske Maritime pr. 1. juni 2009:

ACTA A/S
Bladt Industries A/S
Emerson Process Management Marine Solutions - Damcos A/S
Euroflex A/S
Fredericia Skibsværft A/S
Hempel A/S
Karstensens Skibsværft A/S
Lloyd's Register ODS
Lyngsø Marine A/S
Maersk Container Industry AS
MAN Diesel SE
Novenco A/S
Novenco Fire Fighting A/S
Odense Staalskibsværft A/S
Orskov Yard A/S
Persolit Entreprenørfirma A/S
Petersen & Sørensen Motorværksted A/S
Pres-Vac Engineering ApS
SELCO A/S
Søby Værft AS
VIKING Life-Saving Equipment A/S
YIT A/S

Danske Maritime

Årsberetning 2008-2009

INDHOLD:

Erhvervsforhold	3
Klima og miljø	11
Arbejds miljø	14
Uddannelse og rekruttering	16
Forskning, udvikling og innovation	17
Internationale markedsforhold	19
Medlemmernes aktivitet	25

Bilagsfortegnelse

- Bilag 1: Ordrebeholdning ved udgangen af 2008 ved Foreningens medlemsværfter (efter skibstype og fordelt på værfter i antal, bt og dwt)
- Bilag 2: Afleveret tonnage i 2008 fra Foreningens medlemsværfter (efter skibstype og fordelt på værfter i antal, bt og dwt)
- Bilag 3: Afleveret tonnage i 2008 fra Foreningens medlemsværfter (værft, skibstype, tonnage og rederi for hvert skib)



Forord

Siden sidste årsberetning fra Danske Maritime er verden blevet ramt af økonomi- og finanskrisen, der har påvirket den maritime industri, ligesom den har påvirket de fleste andre brancher. En af krisens konsekvenser på det danske maritime område er, at Danmarks største nybygningsværft Odense Staalskibsværft A/S efter mange måneders stilstand i ordretilgangen har ændret virksomhedskonceptet og besluttet at indstille nybygning af skibe med virkning fra 2012. I stedet omdannes Odense Staalskibsværfts område til en maritim erhvervspark med reparationsværft og andre produktionsvirksomheder.

Skibsbygning er, ligesom rederidrift, måske traditionelt mere vant til op- og nedture end resten af samfundet, hvilket kan være medvirkende til, at mange maritime virksomheder ikke blot bekymrer sig om krisens negative konsekvenser, men også har øje for de nye markedsmæssige muligheder, som udviklingen indebærer på sigt. Danske maritime virksomheder har en styrkeposition i verden, som kan give dem en fordel, når markedet igen vender og begynder at vokse. Hermed kan de maritime producenter medvirke til, at Danmark på lidt længere sigt kommer styrket ud af krisen.

Et væsentligt emne for hele landet har i det forløbne år været forberedelserne til FN's klimakonference i København til december 2009, COP15. Hovedvægten på konferencen er naturligvis ikke de maritime erhverv, der alene står for en forsvindende lille del af drivhusgasserne, men alle bør bidrage, og Danske Maritime og medlemsvirksomhederne har søgt at yde vores til, at konferencen kan blive en succes. Herunder kan man især nævne projekterne under "Green Ship of the Future", som er et offentligt/privat samarbejde, hvor flere af Foreningens medlemsvirksomheder deltager i miljøprojekter, der også vil kunne medvirke til at tegne Danmark positivt op til konferencen.

Danske Maritime beskæftiger sig i det daglige arbejde ikke primært med klimaet, men især med erhvervsklimaet. Naturligvis i Danmark, men også videre i EU og globalt. Foreningens medlemmer er producenter og har dermed interesse i at udbrede viden og indsigt, der kan understøtte en positiv holdning over for den producerende industri. De danske maritime produktionsvirksomheder leverer og konkurrerer globalt. Det er derfor vigtigt at holde et aktivt fokus på, at lovindgreb, der kun bliver udformet ud fra betragtninger for mere lokalt eller europæisk konkurrerende virksomheder, næppe vil have den tilsigtede virkning på det globale plan. Hvis danske maritime producenter skal kunne konkurrere globalt på lige vilkår, er der ikke blot behov for danske eller europæiske reguleringer, men i langt højere grad globale løsninger.

Omkostningspresset og konkurrencen fra udlandet er ikke mindsket de senere år, og Danmark kan ikke i længden overleve på en formodning om, at der altid, uanset de lokale rammevilkår, vil være et erhvervsliv, der kan tilvejebringe den velstand, som hele samfundet hviler på. De høje krav til sikkerhed og miljø, som vi i Danmark ønsker, må derfor realiseres globalt, så også udenlandske virksomheder vil være nødt til at tilpasse sig dem. Lokale eller regionale krav, på områder med global konkurrence, vil ofte ikke slå i gennem, men blot favorisere produktionen uden for det område, hvor kravet stilles.

Danske Maritime arbejder for at give de politiske niveauer i såvel EU som Danmark tilstrækkeligt kendskab til erhvervsforhold, således at de reguleringer, der foretages for den maritime industri, virker efter hensigten, og ikke imod den. Fredericia Kommunes beslutning om at lukke en af Danmarks bedst fungerende virksomheder til fordel for at spekulere i boliger ved havnefronten, viser med stor tydelighed, at der er behov for en mere



oplyst erhvervspolitik i Danmark. Også Danmarks lave placering internationalt med hensyn til økonomisk vækst indikerer, at det danske erhvervsklima ikke lever op til internationale standarder.

Den måde, vi i Danmark håndterer den igangværende krise på, herunder i forbindelse med de kommende overenskomstforhandlinger, kan meget vel vise, om vi i Danmark vil være i stand til at tilpasse os en udvikling, hvor der ikke til stadighed er et voksende marked, der kan danne modvægt til stadigt stigende omkostninger. Industrien søger traditionelt at imødegå højere omkostninger ved at øge produktivitet, hvilket alt andet lige er lettere at gøre, hvis markedets volumen øges. I den nuværende situation, hvor markedet er under kraftig kontraktion volumenmæssigt og under et stærkt pres for prisreduktioner, er der tale om væsentligt forøgede konkurrencemæssige udfordringer. Der er i denne situation en betydelig fare for, at selv små forøgelser i lønomkostningerne i Danmark kan lede til, at ellers midlertidige reduktioner i produktion og beskæftigelse i stedet får karakter af permanente udflytninger af arbejdspladser.

Det er en udbredt misforståelse, at med den stigende betydning af service og såkaldte bløde fag, er det ikke længere hverken ønskeligt eller muligt at fortsætte med en fysisk produktion i Danmark. I realiteten er dette ikke et enten/eller-

spørgsmål. Den stigende betydning af viden i produkterne er netop knyttet til produkterne, og rådgivning og produktionsudvikling er tilsvarende knyttet til produktion og produkterne.

Den danske maritime produktion er meget betydningsfuld for både Danmark og verden som helhed. Hvis vi vil kræve avancerede produkter, herunder særligt miljøvenlige varer og produktionsformer, kan vi ikke forlade os på, at andre lande vil skabe dem i henhold til vore høje krav til miljø- og klimavenlighed. Hvis der i krisetider skal skæres ned, bør vi i Danmark stræbe efter, at det ikke bliver på områder, hvor vi ikke ønsker at være afhængige af udlandet.

Efter en årrække med rekordstor nybygningsaktivitet og tilgang af ordrer på nye skibe er der nu udsigt til, at kontraheringerne globalt fremover vil ligge på et lavere niveau. I de kommende måneder måske endda på samme ekstremt lave niveau som siden efteråret 2008. I dette vanskelige marked og i markedet for vedligehold af den forøgede handelsflåde står danske maritime virksomheder stærkt i forhold til at udnytte de muligheder, der viser sig. Dette særligt i kraft af virksomhedernes teknologiske og markedsmæssige knowhow. Til gengæld indebærer omkostningsniveauet i Europa en ekstra udfordring for at bevare og udvikle aktiviteter i Europa.

Thorkil H. Christensen

Adm. direktør

Arne Pedersen

Formand



ERHVERVSFORHOLD

Den maritime industri i Danmark er en del af en omfattende og velfungerende dansk maritim klynge. Der er ca. 1.000 maritimt relaterede virksomheder med sammenlagt ca. 100.000 ansatte i Danmark. De danske maritime virksomheder konkurrerer globalt, og kun særligt kompetente virksomheder kan gøre sig håb om at trives. Danske Maritimes medlemmer, nybygningsværfter, reparationsværfter, udstyrsproducenter og serviceleverandører, har et tæt og godt samarbejde med de øvrige aktører i de maritime brancher, og det gode klyngesamarbejde er medvirkende til, at de enkelte virksomheder står stærkt i den internationale konkurrence. Danske Maritimes medlemsvirksomheder har en solid styrkeposition i den internationale maritime industri, og mange af virksomhederne er globalt førende inden for deres felt.

Det er imidlertid vigtigt, at de, der er ansvarlige for erhvervsklimaet i Danmark, til stadighed holder sig for øje, at virksomheder, der er udsat for intens global konkurrence, bør have muligheder for at konkurrere på så lige vilkår som muligt. Pålægges der særlige byrder på danske virksomheder, vil udenlandske konkurrenter, der ikke pålægges disse byrder, lettere kunne overtage markedet.

Finanskrisen og konkurrence

Som de fleste andre brancher har også skibsbygningsindustrien mærket den

globale afmatning. Færre nye ordrer indgår til værfterne, ligesom annulleringer og aftaler om udskydelser af leveringer er alvorlige udfordringer for verdens værfter samt leverandører af udstyr og materialer til bygning af nye skibe. Denne negative udvikling følger efter en årrække, hvor skibsbygningsindustrien ellers har oplevet et historisk boom, hvilket har medvirket til, at værftskapaciteten er udvidet betydeligt i lande som Kina og Korea m.fl.

Statsstøtte

Den øgede skibsbygningskapacitet globalt betyder sammen med markedets opbremsning, at der nu reelt er tale om en overkapacitet, og mange virksomheder, særligt værfter, er trængte eller besluttet lukningstruede. Afmatningen har fået en lang række lande, ikke mindst de asiatiske, til at iværksætte forskellige nationale støtteordninger.

EU's umiddelbare reaktion på finanskrisen var i 2008 at indføre lempeligere regler for statsstøtte, især til den finansielle sektor. I august 2008 fremkom en ny Kommissionsforordning om gruppefritagelse for statsstøtteregler i form af Kommissionens forordning 800/2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88. Den indeholder en generel gruppefritagelse for støtte til små og mellemstore virksomheder, støtte til forskning og udvikling, støtte til miljøbeskyttelse, beskæftigelses- og uddannelsesstøtte samt regionalstøtte.





Forordningen har været mange år undervejs, og Foreningen har påpeget, at man ikke kan bedømme støtte på så skematisk en måde, som Kommissionen lægger op til. Der bør gives mulighed for, at konkrete støtteordninger eller støttesager kan indbringes for Kommissionen med henblik på at forbyde de sager, hvor støtten viser sig at være konkurrenceforvridende, selvom de opfylder det krav, som ifølge Kommissionen gennemsnitligt skulle betyde, at den ikke var det. I stedet betyder forordningen, at støtteordninger, der opfylder kravene, er lovlige, også selvom man måtte kunne påvise, at de faktisk er konkurrenceforvridende.

Det er lykkedes at få forbedret muligheden for efterfølgende kontrol. For fremtiden skal medlemsstaterne føre detaljerede fortegnelser over de individuelle støtteforanstaltninger eller støtteordninger, der er fritaget, og disse fortegnelser skal indeholde alle de oplysninger, der er nødvendige for at fastslå, at betingelserne er opfyldt.

Den 17. december 2008 vedtog Kommissionen en meddelelse om midlertidige rammebestemmelser for statsstøtte, som også gælder støtte til industrivirksomheder. I EU-retten er det Kommissionen, der skal vurdere, om statsstøtte er konkurrenceforvridende, og om de fordele, der opnås ved støtten, kan opveje de ulemper, den påfører andre virksomheder. Det er denne vurdering, Kommissionen i december måned besluttede systematisk at ændre, således at den fremover vil tillade en hel række midlertidige ordninger, der før ville have været ulovlige. Lempelserne gælder bl.a. nedslag i præmier for statsgarantier, rentetilskud til miljøinvesteringer og øget risikokapital i små og mellemstore virk-

somheder. Kommissionen fik i sin meddelelse indarbejdet en forhøjelse af den såkaldte "de minimis"-tærskel fra 200.000 til 500.000 euro pr. virksomhed. Det betyder, at en statsstøtte under dette beløb ikke behøver godkendelse.

Udviklingen med det stigende antal nationale støtteordninger er meget uheldig for branchen som helhed. Statsstøtteordninger vil ofte medvirke til at skævvride hele markedet, idet de enkelte landes ordninger unaturligt forbedrer konkurrenceevnen hos de nationale virksomheder. Og eksemplerne på nationale ordninger er efterhånden mange. I Spanien har man eksempelvis en skatteordning, der indebærer mulighed for, at nye spanskbyggede skibe kan sælges til en pris, der ligger langt under omkostningerne. I Korea har regeringen udmeldt, at beløbsrammen for landets statsstøtteprogram til skibsbygning vil blive forhøjet til over 16 mia. USD, og i Kina planlægges en støtteordning, der blandt andet indebærer støtte til at foretage allerede planlagte kapacitetsudvidelser. Dermed vil kapaciteten blive udvidet på trods af den igangværende krise. Også i Holland og Tyskland drøftes støtteordninger for at hjælpe landenes værfter igennem krisen.

Danske Maritime er bekymret for, at rækken af nationale statsstøtteordninger i kølvandet på den økonomiske krise vil få alvorlige konsekvenser for den globale konkurrence. Foreningen ønsker og arbejder for et frit marked, hvor alle aktører kan operere under lige vilkår. Det er åbenbart, at EU's medlemsstater ønsker at gøre noget i anledning af krisen, men det er ikke ligegyldigt, hvordan det sker. En støtte, der tidligere ville være bremset af Kommissionen, fordi den alene flyt-



ter beskæftigelse fra én medlemsstat til en anden, vil stadig ikke reelt give øget beskæftigelse eller økonomisk vækst i EU. Det er sandsynligt, at i hvert fald mindre virksomheder kan udsættes for betydelig skade, hvis en konkurrent tildeles op til 3,7 mio. kr. i støtte i forbindelse med en konkret konkurrencesituation. Da mange maritime producenter er små og mellemstore virksomheder, vil støtte, der for en overfladisk betragtning ser ufarlig ud, let kunne komme til at begunstige nogle virksomheder på andres bekostning.

Mulighederne for på fælles europæisk basis at forbedre arbejdsvilkårene for den europæiske maritime industri skal bl.a. drøftes på et møde den 11. september mellem industrikommissær Günther Verheugen, repræsentanter fra Europa-Parlamentet, ministre fra EU-lande og repræsentanter fra industrien.

OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) har indledt en række bilaterale drøftelser vedrørende genoptagelsen af forhandlingerne vedrørende en international aftale inden for skibsbygning om normale markedsvilkår uden konkurrenceforvridende tiltag. Der stilles desværre fortsat ultimative krav fra flere af de deltagende parter. Fra EU's side har man indtil videre krævet, at der skal stilles krav om en minimumspris; dette skal ikke læses som en salgspris, men som et princip om at omkostningerne i forbindelse med bygningen af et skib skal være dækket. Foreningen arbejder for, at man finder en fornuftig aftale, som kan sikre et frit markedet.

I OECD drøftes endvidere en ændring af eksportkreditaftalen for skibe. Der er fortsat ikke indgået nogen aftale, men Europa arbejder med fuld dansk støtte for, at man finder en fælles måde at beregne garanti præmien for ydede garantier – svarende til almindelige markedsvilkår. Derudover ønsker nogle lande at forlænge krediternes varighed, og andre ønsker at indføre projektf finansiering. Foreningen er

generelt ikke interesseret i, at vilkårene under eksportkreditaftalen bliver mere fleksible, da det alt andet lige vil øge risikoen for, at ordningen kan misbruges.

Efter et møde i OECD's arbejdsgruppe vedr. skibsbygning, WP6, den 9.-10. juli har OECD udmeldt, at regeringerne bør undgå handlinger, der øger protektionisme og skævvrider skibsbygningsmarkedet. Det blev besluttet, at WP6 skulle afholde en workshop i december 2009 for at undersøge de konkurrenceforvridende faktorer, der kan ligge i de mange nationale støtteordninger, der er iværksat som følge af krisen.

Energiprojekter

I 2009 har Kommissionen fulgt op med en række nye forslag til at imødegå krisen. Der er opnået enighed om et program af energiprojekter, der afspejler medlemsstaternes hensigter, og som fungerer som EU's optakt til G-20 topmødet i London den 2. april 2009. Der er vedtaget en fremskyndelse af udbetalinger



under strukturfonden og socialfonden. For Danske Maritimes medlemmer synes betydningen af disse initiativer især at ligge i de i alt 565 mio. euro, der er afsat til offshore-vindkraft. EU-midlerne går ikke direkte til disse projekter, men til elektricitetsnetværk i forbindelse med bl.a. offshore-vindkraft. Herved bliver det mere sandsynligt, at offshore-projekter, som den maritime industri vil kunne levere til, gennemføres i praksis. Foreningen støtter EU's øgede indsats på hele det maritime område, også offshore-energiprojekter.

Stål

I beretningsperioden har Foreningen i samarbejde med Erhvervs- og boligstyrelsen samt DI fortsat arbejdet for en lige adgang til materialer såsom stål for danske virksomheder. EU-Kommissionen fører en politik, hvis formål fortsat er at beskytte den europæiske stålproduktion fra konkurrence udefra, og samtidig har en række stålproducenter, særligt i Kina, opretholdt højere stålpriser for deres eksport til EU, end de kræver på hjemmemarkedet.

Stål er en vigtig råvare i et industrialiseret samfund; ikke mindst for skibsbygning og offshore-installationer, herunder vindmøller. Det er afgørende for industrier i international konkurrence at have adgang til materialer på internationale vilkår. Den globale produktion af stål blev i 2008 reduceret med 1,2 % i forhold til året før, mens produktionen i EU er reduceret med



5,3 %. Priserne på stål blev reduceret betydeligt, men den store forskel på priserne i Fjernøsten og i Europa eksisterer fortsat til stor skade for europæiske stålforbrugende virksomheder.

To af sagerne vedrørende påstået prisdumping fra Kina, dels af galvaniserede plader, dels af rustfrit stål, er nu afsluttet, uden at der blev pålagt told. Dette kan bl.a. ses som et resultat af en koordineret indsats fra brugersiden, herunder Foreningens aktiviteter. Derimod er der indført antidumpingtold på wire-rods fra Kina og Moldavien med op til 25 % i fem år og på søm, skruer og møtrikker fra Kina på op til 85 % i fem år. Det var formentlig fælles for begge disse produktområder, at brugersiden i EU var spredt og dårligt organiseret, så der ikke havde været mulighed for ved en slagkraftig indsats at varetage brugersidens interesser. Der synes stadig at være initiativer i gang med at begrænse importen af stål fra Kina. Foreningen søger at samarbejde med EMF (European Metalworking Federation) i denne sag og har her god støtte i CO-industri

Klassifikationsdirektiv

EU-Kommissionen fremsatte allerede i 2005 et forslag til revision af direktivet om godkendte klassifikationsselskaber. De nye regler er nu trådt i kraft i form af to retsregler – et direktiv og en forordning. EU's "forordning nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe", trådte i kraft den 17. juni i år. Forordningen stiller bestemte krav til klassifikationsselskaber, der må benyttes af medlemsstaterne til myndighedsopgaver. Et af de nye krav er, at klassifikationsselskaber skal arbejde hen imod en anerkendelse af hinandens godkendelser og certifikater. Foreningen har såvel direkte som gennem den europæiske organisation for maritime udstyrsproducenter, EMEC, arbejdet for at få vedtaget denne bestemmelse, og flere medlemsvirksomheder



har stillet deres viden og erfaringer til rådighed i drøftelserne med Kommissionen og klassifikationsselskaberne.

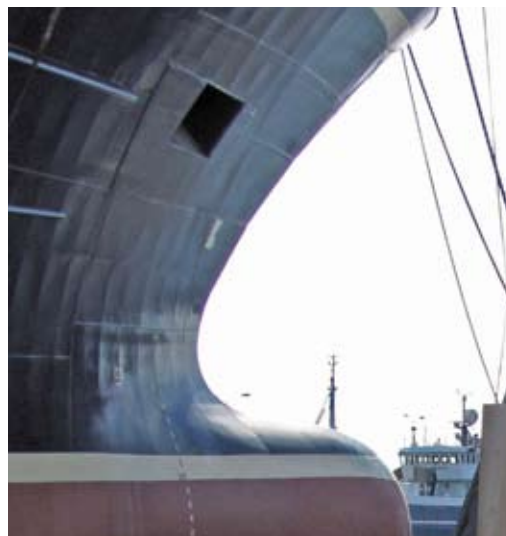
Der gives en tidsfrist på op mod fem år til at gennemføre kravet om gensidig anerkendelse, idet Kommissionen senest fem år efter de nye reglers ikrafttræden skal rapportere om regelværkets implementering og herunder eventuelt fremsætte egne forslag, hvis det vurderes, at der ikke er tilstrækkelige fremskridt.

Danske Maritime finder det naturligt, at klassifikationsselskaber accepterer andre klassifikationsselskabers certifikater – i hvert fald i samme omfang, som myndighederne gør det. Samtidig går Foreningen ud fra, at certifikaterne alene skal accepteres som en udtalelse fra et klassifikationsselskab – ikke som en garanti for produktet. Det kan kun være det oprindeligt udstedende selskab, der bærer ansvaret for, at certifikatet er korrekt. En godkendelse fra et andet klassifikationsselskab indebærer blot, at der vises tillid til det første klassifikationsselskab, herunder til at certifikatet ikke er falsk.

Hidtil har producenter af maritimt udstyr risikeret at skulle have udstyr godkendt af op mod 10 forskellige klassifikationsselskaber, selvom hver af prøverne reelt opfylder samme krav og ofte er helt identiske. De nye regler vil ved en hensigtsmæssig implementering muliggøre væsentlige rationaliseringer og simplificering af klassifikationsprocessen for danske producenter af maritimt udstyr. Imidlertid har de nye regler vakt en betydelig bekymring hos klassifikationsselskaberne, men Foreningen arbejder videre med den hensigt, at de nye regler skal føre til højere og ikke bare mere ensartede standarder.

Fælles europæisk maritim politik

I forbindelse med arbejdet for at udforme en fælles maritim politik i Europa har Danske Maritime kunnet konstatere, at oprettelsen af et nyt kommissionsområde for



maritim politik ikke har skabt en samlet maritim erhvervs politik i EU. Ansvaret og initiativerne er fortsat delt på en række deladministrationer, fra 'Enterprise', over 'TREN' til 'Environment' og 'Marine'. Herudover har Kommissionen et særligt agentur, EMSA, i Portugal, der kan bistå med tekniske synspunkter.

Foreningen må dog konstatere, at Kommissionen – selv med adgang til EMSA – ikke har tilstrækkelig ekspertise på de felter, der er relevante for det maritime område, der omfatter såvel EU-direktivet om maritimt udstyr som en række andre retsakter, herunder Port State Control, tilsyn med anerkendte klassifikationsselskaber og meget mere. Det forekommer stadig mere påtrængende med en udbygning af Kommissionens adgang til teknisk ekspertise, hvis man skal undgå, at beslutninger træffes på utilstrækkeligt eller endog forkert grundlag. Med mange medlemsstaters relativt små handelsflåder, og dermed mindre tilgang til viden på området, vil mange beslutninger i EU kunne være domineret af hensyn, der enten er irrelevante, eller alene relevante for begrænsede segmenter af skibsfarten.

Det har vist sig, at en fælles maritim politik ikke kan opstilles, så længe hver medlemsstat alene fokuserer på de problemområder, de i forvejen prioriterer højt. Da de fleste store EU-lande ikke har deres



hovedinteresse inden for de maritime erhverv, er der en betydelig mangel på indsigt på området. EU har desværre endnu ikke udviklet evnen til at benytte sig af den betydelige indflydelse i den internationale maritime organisation, IMO, som kunne kanaliseres igennem maritime, men mindre, medlemsstater som eksempelvis Danmark, Cypern og Grækenland. EU kan med sin afhængighed af maritim transport ikke i længden se bort fra realiteterne i den maritime sektor. EU kan ikke stille krav, som man ikke i sidste ende selv kan gennemtvunge, og uden en god forståelse for sektoren har det vist sig meget vanskeligt for Kommissionen at gennemskue, hvad EU i givet fald ville kunne gennemtvunge imod et modsat økonomisk pres. Så længe EU har en stor udenrigshandel, er landene afhængige af de skibe, der eksisterer. Vil man stille krav til deres indretning eller drift, må forslagene udformes under hensyntagen til den måde, hvorpå skibe rent faktisk drives.

Sager i IMO

Goal-Based Standards

I IMO (International Maritime Organization) arbejdes der i disse år på en ny metode til udformning af tekniske regler. Hvor man traditionelt udformede kravene til skibe i form af bestemte, og ofte detaljerede, tekniske krav til konstruktionen, ønsker en del af IMO's medlemsstater, at reglerne i fremtiden udformes som krav til funktion, ikke til konstruktion. Dette princip kaldes "Goal-Based New Ship

Construction Standards" og er forsøgt gennemført for to skibstyper: bulk carriers og olietankskibe. IMO opstillede i den forbindelse en række generelle krav, som formodes at være gennemført ved de regler, "Common Structural Rules", som for et års tid siden blev opstillet af klassifikationselskabernes internationale organisation, IACS, for disse skibstyper. Det udestår stadig at sikre, at der faktisk er en sådan overensstemmelse mellem de generelle krav og de specifikke regler, ligesom det udestår at udvikle løsninger for andre skibstyper, men Foreningen støtter tankerne bag Goal Based Standards, da vilkårene for udvikling af utraditionelle løsninger på velkendte problemer inden for skibsdesign og innovation potentielt bliver bedre.

Et af de generelle krav, der er fremsat, er imidlertid, at skibe skal designes og konstrueres i henhold til en pålidelig, kontrolleret og "gennemsigtig" proces, hvilket efter nogles opfattelse kræver udlevering af enhver oplysning om skibet, som værftet sidder inde med, og som kunne blive nyttig. Den oprindelige tanke var naturligvis, at skibets sikkerhed ikke skulle kunne komme i fare, fordi der manglede specifikke oplysninger om skibet. Men under forhandlingerne udviklede kravet sig i nogles formuleringer til et krav om en fuldstændig beskrivelse af, hvordan skibet var bygget, og altså dermed en opskrift på, hvordan man kan bygge og dokumentere en kopi af skibet. Dette er naturligvis ikke nødvendigt eller ønskeligt, og Foreningen har i samarbejde med såvel



den europæiske skibsværftsorganisation, CESA, som asiatiske skibsværftsorganisationer taget afstand fra overdrevne ønsker på dette område.

Spørgsmålet søges løst ved et samarbejde mellem CESA, IACS og en række rederiorganisationer.

Sikkerhedsventiler

Ventilsagen omfatter to aspekter, der er omtalt i Foreningens årsberetninger de seneste år. Det ene aspekt fandt sin løsning i marts 2009, hvor man i IMO (BLG 13 undergruppen) blev enige om en præcisering af MSC (Maritime Safety Committee) cirkulære 677, der beskriver, hvorledes sikkerhedsventiler til tankskibe skal afprøves. Tidligere praksis tillod, at skibe benyttede ventiler, der ikke var afprøvet til den højeste fareklasse, skibets lasttanke var godkendt til. Det fremgår nu udtrykkeligt af cirkulæret, at hvis tanken skal godkendes til laster i fareklasse II B, skal ventilerne afprøves med en gas, der netop har denne fareklasse, og hvis tanken skal indeholde laster i fareklasse II C, skal ventilerne afprøves med en gas i denne højere fareklasse. De skibe, der i dag ikke er afprøvet til de højere fareklasser, men kun med f.eks. den mindre farlige fareklasse II A, må tilpasse deres fragtlister eller udskifte ventilerne. Det er naturligvis beklageligt, at sagen har kørt så længe, men det er dog tilfredsstillende, at det princip er accepteret, at IMO's regler skal overholdes, selvom de med held er blevet overtrådt i en årrække.

Det andet aspekt af ventilsagen er, at visse ventiler har været forbudt på danske skibe og på det danske maritime marked siden februar 2004. De danske tiltag blev ved EU-Kommissionens udtalelse af 9. juni 2005 accepteret som "(...)fyldestgørende og passende for beskyttelse af sikkerheden til søs og derfor berettigede". Ikke desto mindre er der endnu ikke indført tilsvarende forbud i de øvrige EU-lande, ligesom der ikke er udsendt effektive ad-

varsler via IMO. Disse ventiler udgør fortsat en fare for søfolk på de skibe, hvor de er monteret. Foreningen arbejder for, at den kommende revision af de relevante EU-regler sikrer, at denne situation ikke opstår igen.

Surring af containere

I IMO har man foreslået et nyt Annex til CSS-koden (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing) vedrørende surring af dækscontainere. Hovedformålet er at sørge for ensartede sunde og sikre arbejdsforhold for de havnearbejdere og besætningsmedlemmer, der udfører surring med ret tungt surringsgrej i stor højde. Foreningen har deltaget i en korrespondancegruppe, hvor hovedspørgsmålet har været størrelsen af de platforme, surringsarbejderne står på, når de betjener grejet.

På mødet i IMO's underkomité DSC i september 2008 var forskellige minimumstørrelser til diskussion, men da der ikke kunne opnås enighed, blev fastsættelsen udsat til mødet i MSC i maj 2009. En væsentlig del af nationerne støttede de 600 mm minimumsbredde, Foreningen har argumenteret for, og som allerede er inkluderet i Odense Staalskibsværfts almindelige de-



sign. Disse 600 mm er i overensstemmelse med SOLAS (Safety of Life at Sea) og synes at blive det fastsatte minimumsmål fremover.

DK som førende søfartsnation

Danmark som førende søfartsnation har været et fælles politisk fokus for hele den danske maritime sektor siden 2006, hvor begrebet blev lanceret af erhvervsministeriet. I beretningsperioden har den finansielle krise domineret opmærksomheden, og den økonomiske aktivitet i den maritime sektor er faldet. Men de danske styrkepositioner er ikke blevet svagere. En stor del af de danske maritime virksomheder er globalt førende inden for deres felt og kan have endog meget betydelige markedsandele. Disse positioner er opnået blandt andet på baggrund af en sund maritim klynge i Danmark, men en fortsat stærk position er betinget af, at erhvervsvilkårene ikke forringes. Foreningen har i årets løb taget flere initiativer, der skal forstærke og bevare danske virksomheders førende positioner. En del udviklingsarbejde til fordel for hele sektoren kan kanaliseres gennem Den Danske Ma-



ritime Fond, mens Foreningen på regelområdet søger at støtte, at danske særregler så vidt muligt enten udvides til at omfatte hele verden eller opgives og erstattes af globale reguleringer.

Film om Det Blå Danmark

Filmen "Det Blå Danmark", som skal markedsføre Danmark som førende søfartsnation, vandt i foråret 2009 ikke mindre end to prestigefyldte amerikanske priser, nemlig en "Telly Award" i kategorien "Corporate Image" og en "Gold Camera" i kategorien "Meeting Presentation Productions". Filmen er produceret af Citizen Dane for Danske Maritime, Danmarks Rederiforening, Søfartsstyrelsen og Europas Maritime Udviklingscenter med støtte fra Den Danske Maritime Fond.

TV-serie: På de syv have

Foreningen deltager i en referencegruppe i arbejdet med at skabe en TV-serie med titlen "På de syv have". TV-serien produceres for Danmarks Radio af Nexus Kommunikation A/S og med støtte fra Den Danske Maritime Fond. Serien skal ifølge planen vises på DR2 eller den planlagte nye historiekanal fra oktober 2009.

Der produceres seks programmer med hvert sit tema, herunder en udsendelse om danske skibe, skibsteknologi og skibsværfter samt en udsendelse om søredning og sikkerhed til søs.



KLIMA OG MILJØ

Skibsfart er en af de mest miljøvenlige transportformer, der eksisterer. Alligevel påvirker skibe miljøet bl.a. med udslip af drivhusgasser, om end skibenes udledning står for en forsvindende lille del af den samlede udledning globalt. Derfor søger de maritime industrier at bidrage yderligere til begrænsning af CO₂-udslip. Klimakonferencen COP15, der afholdes i København i slutningen af 2009, har medvirket til, at det fokus, der har været på klimaet over de seneste år, er blevet forstærket.

Green Ship of the Future

“Green Ship of the Future” er et offentligt/privat partnerskab, som skal fungere som en paraply for en række miljøprojekter inden for Det Blå Danmark. Foreningens medlemmer og Foreningen selv er aktive i projekter under Green Ship of the Future.

Green Ship of the Future har medvirket til at igangsætte nye og innovative projekter, som kan bidrage til at nedbringe emissioner fra skibsfarten, og resultaterne skal synliggøre den store indsats, der bliver gjort for at nedbringe skibsfartens emissioner, og til at skabe synergi og sammenhæng mellem de forskellige projekter.

Projekterne omfatter blandt andet dobbelt/mangedobbelt certificering af skibsmotorer, således at de kan optimeres for flere operationsområder. I dag vil en omstilling af motoren til optimering af brændstofforbrug ved en lavere ydelse

typisk kræve fysiske indgreb i motoren og en ny certificering af den. Et andet projekt søger at optimere energigenvindings-systemer, der i dag er mest effektive ved meget høje motorydelser. Også systemer til nedbringelse af olieforbrug og farlige elementer i udstødningen indgår i Green Ship of the Future-initiativerne. Der er projekter om hjælpe-/kølesystemer og om reduktion af friktionen mellem skib og vand, ligesom det undersøges, om skibe i havn vil kunne anvende naturgas fra land til hjælpemaskineriet i stedet for olie. Alle de elementer, der indgår i Green Ship of the Future vil samlet blive søgt indarbejdet i konkrete designforslag, således at det kan dokumenteres, hvor store miljøbesparelser disse nye ideer kan betyde.

I sommeren 2009 modtog Green Ship of the Future-initiativet prisen for verdens bedste grønne shippinginitiativ af organisationen Sustainable Shipping.

Regulering af CO₂-udslip

Kyoto-protokollen omhandler begrænsning af drivhusgasser. Den er et tillæg til “United Nations Framework Convention on Climate Change”, men det er ikke alle parterne til denne konvention, der har påtaget sig pligter under protokollen til at begrænse CO₂-udslippet, og protokollen omfatter f.eks. ikke international transport på skibe. I det forløbne år har flere lande derfor fremsat forslag i IMO om en regulering, der kan nedbringe skibsfartens





bidrag til det globale udslip af CO₂ – evt. i form af en ny konvention. Foreningen har deltaget i dette arbejde, dels i samarbejde med Søfartsstyrelsen, dels lokalt i EU i samarbejde med CESA og endelig ved at deltage i nogle af IMO's arbejdsgruppemøder om emnet. I beretningsperioden blev forhandlingerne bremset af, at en del lande viste stor bekymring for, hvilken betydning en aftale på det maritime område kunne få for forhandlingerne på COP15 i København. Det var især udviklingslande, der ikke ønskede at påtage sig forpligtelser for deres skibsfart. Der var derfor kun langsom fremdrift i forhandlingerne, der i det meste af perioden især kom til at beskæftige sig med udvikling af et CO₂-designindeks for nye skibe. Dette indeks er blevet søgt udformet, så det i lighed med energimålinger af lastbiler kunne udtrykke en transporteffektivitet målt i tons CO₂ pr. transporteret ton/km gods.

Der er imidlertid betydelige tekniske vanskeligheder forbundet med en sådan opgørelse. Skibe er indbyrdes mere forskellige end lastbiler, og energiforbruget på at transportere et ton bananer i et hurtiggående køleskib er langt større end energiforbruget på at transportere et ton kul i en langsomtgående bulk carrier. Indekssets sigte er, at nye skibe bygges, så de er mindst lige så energieffektive som de bedre af den eksisterende, tidssvarende flåde, men en del skibe kan risikere at få højere indeks end ældre skibe, blot fordi de er optimeret til sejlads under særlige vilkår eller i særlige områder med små havne, lave broer eller andre begrænsninger. Hvis man stiller absolutte krav til skibene, kan man støde på det problem, at alternativet til transport på et nyt skib vil være transport på et ældre mindre energieffektivt skib eller på et fly. Danske Maritime har søgt at medvirke til, at indekset så vidt muligt udgør et incitament til forbedring af alle skibe. Man må dog håbe, at der i løbet af 2009 kan opnås principiel enighed om et regelsæt til begrænsning af CO₂-udslip fra eksisterende skibe, idet et eventuelt indeks for nye skibe næppe vil

kunne nå at få nævneværdig effekt inden år 2020. En begrænsning for skibe i drift vil hurtigere slå igennem og vil naturligvis også gælde de nye skibe, hvorved vanskelighederne med det nye indeks måske kan undgås.

Partnerskab for Klimaansvar

Regeringen har gennem Erhvervs Klimapanelet tilskyndet til oprettelsen af en række strategiske partnerskaber med henblik på at reducere udledningen af drivhusgasser. For søfartserhvervet har Søfartsstyrelsen ledet partnerskabet med deltagelse af virksomheder og organisationer, herunder Odense Staalskibsværft, MAN Diesel og Danske Maritime.

En væsentlig del af Foreningens indsats har bestået i at indsamle og beskrive eksisterende teknologi hos medlemsvirksomhederne til nedbringelse af energiforbrug og dermed udledning af drivhusgasser.

Under arbejdet er det blevet klart for Partnerskabet, at en del af løsningen for skibsfarten på verdensplan består i at indbygge løsninger fra danske virksomheder i skibe, der bygges ude i verden, på samme måde som løsningerne i dag er en del af skibdesign hos danske værfter.

Specielt fjernøstlige værfter, der er kendt for at bygge standardskibe til ganske lave priser, har mødt rederes ønske om klimavenlig teknologi med meget høje ekstrapriser. Partnerskabet har derfor i sin anbefaling til Erhvervs Klimapanelet opfordret til udvikling af forskellige metoder til at udbrede anvendelsen af dansk klimavenlig teknologi.

REACH

EU's nye kemikalielovgivning REACH (**R**egistration, **E**valuation and **A**uthorization of **C**hemicals), der trådte i kraft i juni 2007, stiller krav til producenter og importører



af kemikalier om registrering af kemikalierne. For resten af erhvervslivet er det imidlertid et problem, at afgrænsningen af kemikalier er beskrevet så bredt, at næsten alt ser ud til at være omfattet. Det har således ikke været muligt at få afklaret, om det stål, der anvendes til bygning af skibe eller vindmøletårne, skulle anses for at være et 'kemikalie', og dermed skulle anmeldes inden 1. januar 2009.

Under den nye kemikalielovgivning vil der efterhånden komme nye oplysninger om de varer og materialer, virksomhederne bruger. Dette vil øge den tilgængelige viden og dermed give mulighed for forbedringer i f.eks. arbejdsmiljøet.

Byfornyelser i havne

I forbindelse med forslag af visse boligprojekter, eksempelvis i Århus og Fredericia, hvor boliger og andre støjfølsomme bygninger tænkes placeret tæt på eksisterende erhverv, har det vist sig at være meget u hensigtsmæssigt, at bygherren ikke er økonomisk ansvarlig for ulemper, der opstår som følge af, at boliger og erhverv placeres nær hinanden.

Problemet opstår blandt andet, når kommuner ønsker at sælge grunde til boligformål, hvor der ligger støjende produktionserhverv for tæt på. Nogle kommuner vælger at sælge grunden og/eller udstede byggetilladelse uanset tilstedeværelsen af industri. Hvis der senere opstår problemer i forhold til planloven eller miljøloven, vil bygherren henvise til kommunen, der kan reagere ved at lovliggøre eller benytte undtagelsesbestemmelserne i byfornyelsesloven. Kommunen vil typisk ikke mene, den er økonomisk ansvarlig over for private virksomheder, selvom der af kommunen kan være givet vildledende oplysning om, at boligerne vil være lovlige. I praksis er det vanskeligt at stille kommunen til ansvar, idet den, der lider tabet – virksomheden i havnen, ikke er part i sagen.



I Fredericia er der planer om at opgive havnevirksomhedernes lejemål eller blot lade dem udløbe for derefter at om-danne havneområder til andre formål. Men kommunale politikere kan ikke legitimt træffe en sådan beslutning blot med den begrundelse, at det umiddelbart ser ud, som om det er en god ide. Ændringer af erhvervsområder til boligområder skal ske ved, at en ny lokalplan vedtages efter planlovens regler. Formelt set ser det ud, som om kommunen har besluttet at skyde penge i et selskab, der skal udvikle byens havneområder, men dette selskab kan kun bruge de pågældende arealer, hvis kommunen beslutter at ændre lokalplanen. Selskabet, der sælger arealerne, er et aktieselskab, hvor kommunalbestyrelsen i Fredericia har en bestemmende indflydelse, og det må anses for åbenlyst, at der i eller bag salget ligger et løfte om, at kommunen senere vil ændre lokalplanen. Dette er altså en reel ændring af lokalplanen, uden at der bruges den proces, der skal til, nemlig udfærdigelse af en ny lokalplan, som tillader en anvendelse til boligformål. Værftet har på denne baggrund måttet finde en alternativ placering.

At kommuner vælger at satse på at opføre nye boliger uden samtidig at vægte det at bevare succesfulde virksomheder, der generer et stort antal arbejdspladser til byens borgere, er yderst beskæmmende. Og det er under al kritik, at danske myndigheder i en række tilfælde af samme art ser stort på de retssikkerhedsgarantier, der er forsøgt indbygget i loven.

ARBEJDSMILJØ

Sikkerhedsledersamarbejde

Arbejds miljø og sikkerhed på arbejdspladsen er et område, som Foreningens medlemmer vægter højt. Der er derfor i Foreningens regi et sikkerhedsledersamarbejde, hvor en arbejdsgruppe bestående af sikkerhedschefer og arbejdsmiljøchefer fra medlemsvirksomhederne mødes og udveksler erfaringer. Der har i beretningsperioden været fokus på bl.a. asbest og psykisk arbejdsmiljø. Foreningens arbejdsgruppe var i sommeren 2008 på besøg hos Ålborg Industries A/S, hvor man blandt andet fokuserede på at forebygge et dårligt psykisk arbejdsmiljø.

Konference om arbejdsmiljø

Foreningens årlige miljø- og arbejdsmiljøkonference fandt sted på Fredericia Skibsværft og dannede ramme om et samarbejde med Arbejdstilsynet om den særlige tilsynsindsats over for skibsværfter, der netop skulle indledes.

Tilsynsindsats med værfter

Arbejdstilsynet vil i 2009 gennemføre en særlig tilsynsindsats hos skibsværfter, herunder virksomheder der udfører arbejde på skibsværfter.

Indsatsen former sig som ekstraordinære anmeldte og uanmeldte tilsyn, hvor der især er fokus på ergonomi og psykisk arbejdsmiljø. Der vil derfor almindeligvis være en psykolog blandt de tilsynsførende.

For at sikre at tilsynene får så megen relevans som muligt, har Foreningen og Arbejdstilsynet samarbejdet om en forudgående oplysningsindsats for virksomhederne og Arbejdstilsynets tilsynsførende, som er inviteret ud på værfterne

for at se, hvilke særlige forhold som eksisterer der.

Baggrunden for arbejdstilsynets skærpede tilsynsindsats over for værfter er, at værftsindustrien er kategoriseret som særligt nedslidningstruet branche. Foreningen står umiddelbart uforstående over for, hvorfor de danske værfter er kategoriseret således, idet materiale modtaget fra arbejdstilsynet, som danner baggrund for kategoriseringen, ikke viser nogen overhyppighed af førtidspension eller efterløn blandt ansatte på værfter.

Asbestfibre

Afhængig af byggeland kan ældre skibe indeholde asbest, der er anvendt som brandsikring eller til andre formål i konstruktionen, eksempelvis som komponent i fugemasse. Hvis asbestfibre frigøres under arbejdet, kan de på lang sigt føre til alvorlige lungesygdomme hos personer, der ubeskyttet er blevet udsat for fibrene. Det er dog langt fra altid, at der er asbestfibre tilstede, i hvilket fald det ikke bare er kostbart, men også overflødigt, at tage særlige forholdsregler.





For at hjælpe virksomhedernes ledelse og medarbejdere i afgørelsen af, hvorvidt asbestfibre er til stede, og hvilke forholdsregler, det er ønskeligt at tage, har Foreningen taget initiativ til udarbejdelse af en vejledning og afholdelse af en række orienteringsmøder. Arbejdet finansieres af Industriens Branchearbejdsmiljøudvalg og udføres i samarbejde med Skandinavisk Biomedicinsk Institut, der tidligere har udført lignende arbejde for byggeriet.

Afrensning af stål

For at sikre lang levetid af korrosionsbeskyttende maling på skibsbygningsstål afrenses grundigt for glødeskal, svejseslagge, rust og andre urenheder, før malingen påføres.

Traditionelt gøres dette oftest ved sandblæsning, hvor forskellige finkornede materialer blæses mod stålet i en kraftig luftstrøm. Metoden er støjende og støvende, hvorfor den kræver omfattende beskyttelsesudstyr hos operatøren, ligesom den kan være generende for naboer og virke forsinkende på andet arbejde, der ikke tåler støv.

Der er gjort forsøg på at udvikle alternative metoder, og Foreningen har undersøgt markedet for eksisterende løsninger og søgt nye udviklingsretninger. Resultaterne blev præsenteret ved et fælles møde med værfterne med henblik på at skitsere, hvordan nye metoder kunne indføres i produktionen, ligesom værfterne ved mødet kunne udveksle erfaringer med hinanden.

Det var på mødet klart, at der ikke eksisterer nogen mirakelløsning, idet alle metoder ud over fordele også besidder ulemper i forhold til sandblæsning. Eksempelvis afrensning med ultrahøjtryksvand, som kan reducere støv- og støjudsendelsen, men til gengæld giver en overflade, som malingen har vanskeligere ved at binde på.



Foreningen søger fortsat videre efter nyudviklede metoder, som kan konkurrere med sandblæsning i fremtiden.

UDDANNELSE OG REKRUTTERING

Tiltrækning af medarbejdere

Igennem en årrække har den maritime industri oplevet et særdeles gunstigt og voksende marked. Samtidig med at markedet eksploderede, fulgte også et voksende behov for kvalificeret arbejdskraft med. Et behov der har været svært at opfylde de senere år. Selvom branchen nu mærker den globale afmatning, er det stadig nødvendigt fortsat at arbejde aktivt for at vise, hvilke unikke muligheder den maritime industri byder på, således at vi ikke igen kommer til alvorligt at mangle kvalificeret arbejdskraft, når kurven igen begynder at stige.

World Careers

Danske Maritime deltager i rekrutteringskampagnen World Careers, som er målrettet folkeskoler, ungdomsuddannelser samt unge på videregående uddannelser. World Careers har i beretningsperioden deltaget i en række uddannelses- og jobmesser, ligesom kampagnen har bestået af en række radio- og tv-reklamer.

Jobmesse på DTU

Den 1.-2. April 2009 deltog Danske Maritime i De Studerendes Erhvervskontakts årlige jobmesse på DTU (Danmarks Tekniske Universitet). Foreningen var en del af en fælles maritim stand arrangeret af DCMT (Dansk Center for Maritim Teknologi). Flere af Foreningens medlemmer deltog også i messen.

Projekt med MAN Diesel

Foreningen samarbejder med MAN Diesel om et projekt, der har til hensigt at gøre de unge studerende på udvalgte tekniske uddannelser opmærksomme på de karrieremuligheder, virksomheden byder på. MAN Diesel har i den forbindelse afholdt en række informations-sessioner med maskinmesterskolerne og DTU.





FORSKNING, UDVIKLING OG INNOVATION

Det maritime innovationsmiljø

Danske Maritimes medlemmer konkurrerer i høj grad på viden og innovation. I den danske maritime klynge skabes løbende ny viden, som kommer hele klyngen til gode. I det for tiden svigtende afsætningsmarked benytter mange sig af muligheden for at udvikle nye produkter og koncepter med henblik for at være godt rustet til et kommende opsving. Dette indebærer nye avancerede produkter og særligt miljøvenlige varer og produktionsformer.

En del af innovationsaktiviteterne finansieres af Den Danske Maritime Fond, i hvis bestyrelse Foreningen er repræsenteret. Den Danske Maritime Fond uddeler støtte til almennyttige og til kommercielle projekter hos virksomhederne.

Rammeprogram for forskning

EU's 7. rammeprogram for forskning løber fra 2007 til 2012 og omfatter i alt fem udbud, hvor det er muligt at søge om støtte til forskningsprojekter. Det andet udbud blev offentliggjort den 29. november 2007, og fristen for indlevering af projektforslag udløb den 7. maj 2008. Det tredje udbud blev offentliggjort i juli 2009 og udløber i januar 2010. De to samarbejdende forskningsorganer COREDES (CESA's forskningsgruppe) og EMECrid

(EMEC's forskningsgruppe) har forberedt input til de første udbud og vil fortsætte dette arbejde under de fremtidige udbud.

Nogle eksempler på forskningsprojekter under EU's 7. rammeprogram for forskning med dansk deltagelse er HERCULES og BESST.

HERCULES

I 2008 påbegyndtes anden fase af HERCULES forskningsprojektet (Higher efficiency engine with ultra-low emissions for ships), HERCULES-B, som er en del af et 7-årigt arbejde med udvikling af en optimalt effektiv og ren dieselfremdrivning. I dag fremdrives 99 % af verdensflåden af dieselmotorer. Projektet strækker sig fra grundforskning til prototypeudvikling af elementer, der er nødvendige for væsentligt at reducere brændstofforbruget i marine-dieselmotorer og forbedre effektiviteten af marine-dieselfremdrivningssystemer og følgelig reducere CO₂-emissionerne betydeligt. Projektet gennemføres i fællesskab af de to store europæiske motorfabrikantgrupper MAN Diesel og Wärtsilä samt en lang række andre deltagende virksomheder og forskningsinstitutioner.

BESST

Forskningsprojektet BESST (Breakthrough in Ship and Shipbuilding Technologies) er en større paraply af projekter, som EURO-



YARDS har igangsat inden for krydstogt- og færgesektoren. Fokusområderne er at minimere ressourcer, emissioner, vedligeholdelse og risici m.v. i forbindelse med skibsbygning. Odense Staal-skibsværft deltager i flere af projekterne under BESST, herunder blandt andet et projekt om korrosionsbeskyttelse, som Odense Staal-skibsværft både har taget initiativ til og leder. Lloyd's Register ODS deltager også i dette projekt, men med fokus på støj – herunder specielt undervandsstøj.

Innovationsprojekt

Foreningen har i samarbejde med medlemsvirksomhederne igennem flere år arbejdet på innovative tiltag vedrørende after-sales service. I denne forbindelse fik Foreningens medlemsvirksomheder i 2008 bevilliget støtte fra Den Danske Maritime Fond til en erhvervs-PhD, og i 2009 bevilligede Transportnetværket økonomiske midler til et innovationsprojekt vedrørende Product Service Systemer (PSS). Foreningen fortsætter dette innovationsarbejde, som forventes at øge medlemsvirksomhedernes konkurrencemuligheder og muligheder for at positionere sig i forhold til konkurrenterne.





INTERNATIONALE MARKEDSFORHOLD

Produktion og ordretilgang

Frem til 2008 oplevede skibsbygningsmarkedet en udvikling, der langt har oversteget de forventninger, der ifølge alle anerkendte prognoser var til markedet. Diagrammet nederst på siden viser, hvordan kontraheringsniveauet nærmest er eksploderet inden for de sidste fem år.

Skibsbygningsindustrien blev imidlertid i sidste kvartal af 2008 – som de fleste andre industrier – ramt af den globale økonomiske og finansielle krise. Antallet af nye ordrer faldt, ligesom man begyndte at se annulleringer af allerede indgåede ordrer. I første kvartal 2009 indgik der ordrer på 109 nye skibe på i alt 1,1 mio. kbt globalt. Til sammenligning blev der kontraheret 761 skibe på sammenlagt 12,5 mio. kbt i første kvartal af 2008. Opgjort i antal skibe var halvdelen af de nye ordrer, der indgik i første kvartal 2009, specialiserede skibe, mens bulk carriers udgjorde 62 % opgjort i kbt.

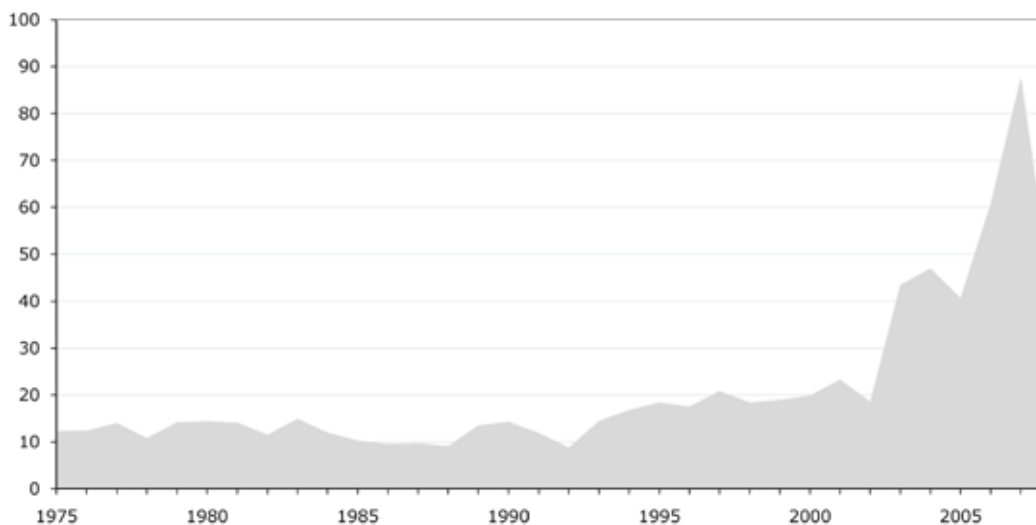
Sammenholdes det lave antal nye ordrer med antallet af annulleringer i løbet af

årets første kvartal, var nettoordreindtaget ekstremt lavt. Det officielle antal annulleringer i dette kvartal var ca. 68 skibe, men reelt havde man forventninger om, at mange flere skibe blev annulleret, men at annulleringerne blot ikke var anmeldt endnu.

Som det ses af tabel 1 på næste side opnåede Sydkorea 34,4 % af alle ordrer kontraheret i 2008 mod 38,7 % i 2007, mens Kina opnåede 32,3 % af den samlede ordretilgang i 2008 mod 33,9 % i 2007. På tredjepladsen var Japan med 18,2 % i 2008 mod 11,9 % i 2007. Japan vandt markedsandele i 2008, hvilket bl.a. skyldtes den meget store kontraheringsaktivitet, der fandt sted inden for skibstypen bulk carriers, som udgjorde 37,2 % af den samlede ordretilgang. Japan har imidlertid definitivt mistet sin plads både som den største og næststørste skibsbygningsnation – en placering, som de ellers har haft i mange år.

Den japanske produktionskapacitet er dog muligvis større end Kinas, men med Kinas ekspansionsplaner, må man forvente,

Figur 1: Ordretilgang i verden 1975-2008, opgjort i mio. kbt



Kilde: Lloyd's Register - Fairplay

Tabel 1: Markedsandel af ordretilgang fordelt på regioner, opgjort i kbt

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

Kilde: Lloyd's Register – Fairplay og CESA

at Kina allerede i 2009 bliver større end Japan – også hvad angår produktionen. De europæiske værfters markedsandel er reduceret betragteligt over de seneste år. Produktionen er dog på det højeste niveau i mange år.

Også Sydkorea udvider fortsat sin produktionskapacitet, ligesom lande som Vietnam og Indien må forventes at ekspandere betragteligt i de kommende år. Tabel 2 nedenfor giver et overblik over skibsbygningsproduktionens fordeling og udvikling over de sidste fem år.

Generelt var skibsbygningsmarkedet i 2008 præget af problemer med knappe ressourcer, hvad angår levering af eksempelvis hovedmotorer og andre dele. I 2009 ventes problemerne at være af en anden karakter, da det bliver en udfordring at fastholde de eksisterende ordrer samt tilpasse produktionen til den meget dramatiske opbremsning i markedet.

Derudover er der stadig stigende problemer med stålpriserne. Som beskrevet tidligere i beretningen er visse ståltyper en mangelvare i Europa, samtidig med at

Tabel 2: Markedsandel af afleveret tonnage fordelt på regioner, opgjort i kbt

	2004	2005	2006	2007	2008
EU27	14,9%	12,1%	12,5%	13,1%	10,7%
Kina	11,5%	14,8%	15,1%	19,2%	21,6%
Japan	31,4%	28,9%	28,0%	25,6%	23,3%
Sydkorea	32,8%	34,5%	34,8%	32,1%	34,7%
Vietnam	0,2%	0,4%	0,5%	0,5%	0,6%
Indien	0,2%	0,3%	0,2%	0,5%	0,3%
Brasilien	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%
Rusland	0,6%	0,5%	0,7%	0,6%	0,4%
Tyrkiet	1,1%	1,2%	1,3%	1,9%	0,2%
Filippinerne	0,4%	0,6%	0,5%	0,6%	0,7%
Resten af verden	6,6%	6,4%	6,2%	5,7%	7,3%
Verden	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kilde: Lloyd's Register – Fairplay og CESA

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

	2004	2005	2006	2007	2008
EU27	12,1%	13,7%	11,9%	8,7%	6,8%
Kina	13,9%	15,0%	19,7%	28,3%	32,6%
Japan	27,8%	25,7%	22,5%	17,3%	16,1%
Sydkorea	36,9%	35,7%	35,7%	35,7%	33,8%
Vietnam	0,5%	0,5%	1,1%	1,2%	1,6%
Indien	0,4%	0,6%	0,8%	1,1%	1,3%
Brasilien	0,4%	0,2%	0,2%	0,5%	0,7%
Rusland	0,7%	0,9%	0,6%	0,4%	0,3%
Tyrkiet	1,0%	1,4%	1,4%	1,3%	1,2%
Filippinerne	0,4%	0,4%	0,8%	1,4%	1,4%
Resten af verden	5,9%	5,9%	5,3%	4,1%	4,2%
Verden	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kilde: Lloyd's Register – Fairplay og CESA

priserne hos de europæiske stålbeholdende virksomheder er ekstraordinært høje. I 2009 har der været faldende stålpriser, men der er fortsat et betydeligt gab mellem priserne for europæiske og asiatiske stålforbrugende virksomheder.

Den globale ordrebeholdning var ved udgangen af 2008 på 194 mio. kbt, hvilket er en historisk rekord. Tabel 3 ovenfor viser regionernes procentvise markedsandel af ordrebeholdningen over de seneste fem år.

Sammenholder man den globale ordrebeholdning ved udgangen af 2008 med det nuværende produktionsniveau, strækker ordrebeholdningen sig 4½ år frem i tiden. Dette er dog under forudsætning af, at der ikke sker væsentlige annulleringer, hvilket imidlertid allerede er begyndt at gøre sig gældende. Ikke desto mindre betyder den rekordhøje ordrebeholdning, at branchen som helhed har gode muligheder for at planlægge en god og stabil produktion. Den voksende globale skibsbygningskapacitet er dog en alvorlig udfordring i denne sammenhæng.

Figur 2 på næste side illustrerer balancen mellem produktion, ordretilgang og ordrebeholdning.

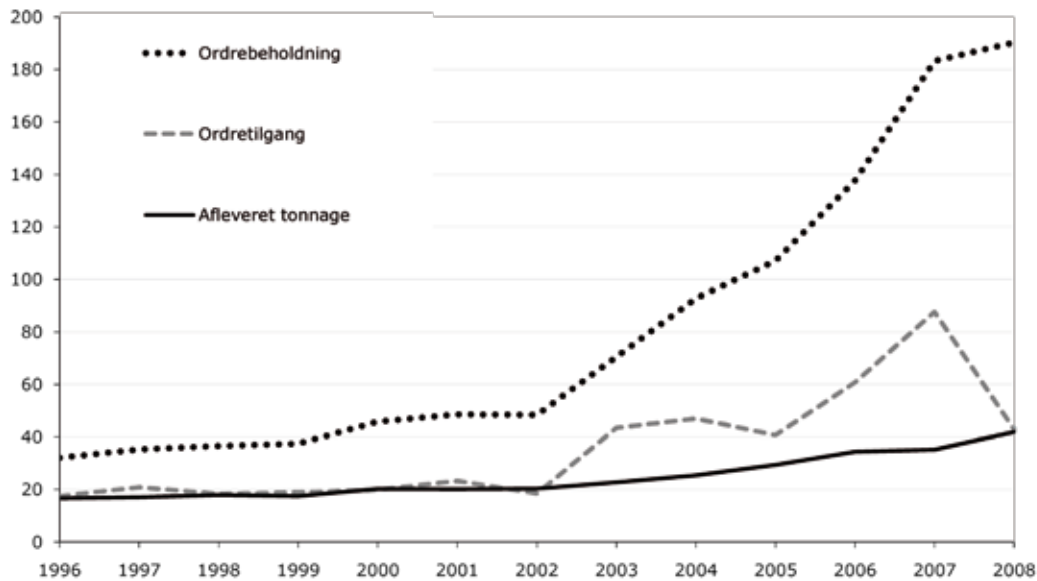
Prisudviklingen

Priserne er i løbet af de seneste år endelig påbegyndt en stigning, men med den finansielle og økonomiske krise begyndte priserne i fjerde kvartal 2008 igen at falde, og denne udvikling fortsatte ind i 2009. Imidlertid har ordretilgangen i perioden siden fjerde kvartal 2008 været så lav, at det reelt er svært at betragte prisudviklingen statistisk. I perioden med de relativt høje priser, har priserne været tæt forfulgt af nogle meget høje stigninger i priserne på råvarer såsom stål. Råstofpriserne har været væsentligt højere i Europa end i Fjernøsten og har dermed medvirket til reducere de europæiske værfters konkurrenceevne i forhold til visse andre lande.

For visse skibstyper har prisstigningerne været større end andre. Eksempelvis blev prisen på bulk carriers mere end fordoblet i perioden. Prisen på de fleste skibstyper blev næsten fordoblet i perioden fra 2002, hvor nybygningspriserne var på det laveste niveau i mange år, frem til 2008. Gennem det sidste år er der sket prisreduktioner på op til 45 % på eksempelvis mindre containerskibe.

De højere nybygningspriser reducerede i begyndelsen af 2008 efterspørgslen

Figur 2: Global skibsbygningsaktivitet 1996-2008, opgjort i mio. kbt



Kilde: Lloyd's Register of Shipping

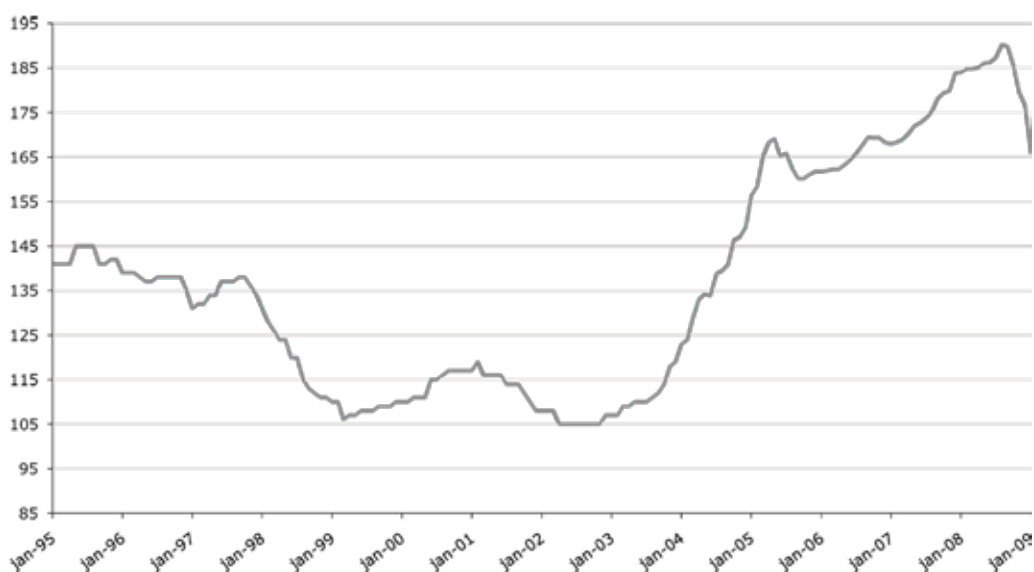
på skibe en smule. Værfterne har imidlertid gennem et stykke tid haft stigende udgifter til underleverandører og har ikke intentioner om eller mulighed for at reducere priserne.

Priserne, som fortsat primært fastsættes i USD, afhænger også af den meget lave dollarkurs. Figur 3 viser prisudviklingen for

bulk carriers og olietankskibe, mens figur 4 på næste side illustrerer valutakursudviklingen fra august 1989 og frem til maj 2008.

Valutakursudviklingen sammenholdt med prisudviklingen over de seneste to år fremgår af tabel 4 på næste side. På trods af udviklingen i USD har Europa, og

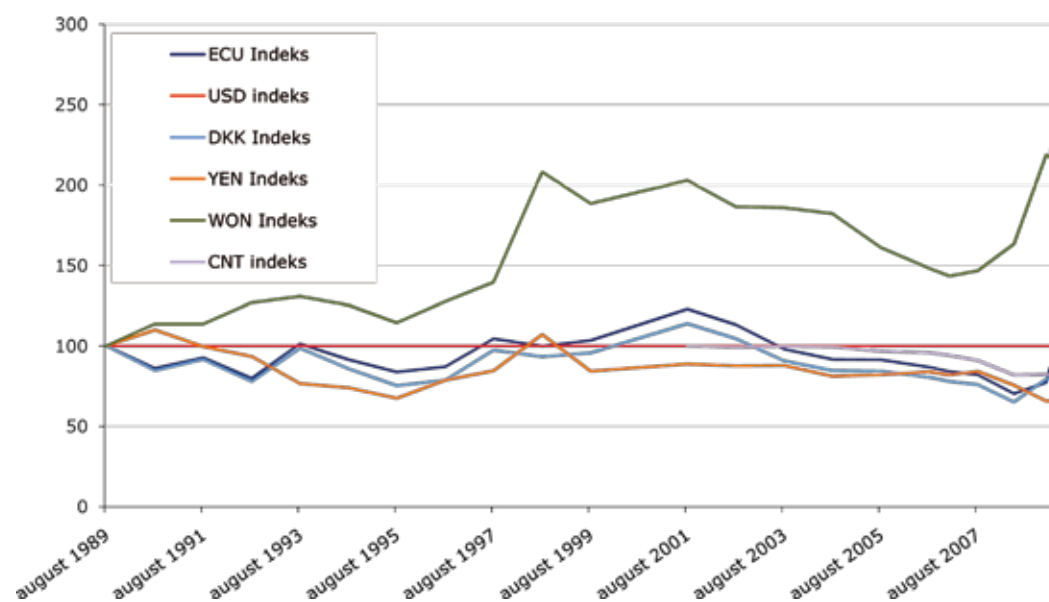
Figur 3: Prisindeks for bulk carriers og olietankskibe 1995-2009



Kilde: Clarkson Shipping Review & Outlook



Figur 4: Valutakursudviklingen 1989-2009



Kilde: Danmarks Nationalbank

herunder også Danmark, mistet ca. 19 % i konkurrenceevne i perioden. I Japan har man mistet 34 %, mens man i Korea har vundet 14 % siden maj 2007.

Tabel 4:

Valutakursudviklingens betydning over de seneste to år

Indeks maj 2007 = 100

	maj '07	maj '08	maj '09
Pris	63 mio.	63 mio.	52 mio.
EU	100	85	81
Danmark	100	85	81
Kina	100	90	73
Japan	100	85	66
Korea	100	116	114

Kilde: Danske Maritime og Euro Investor

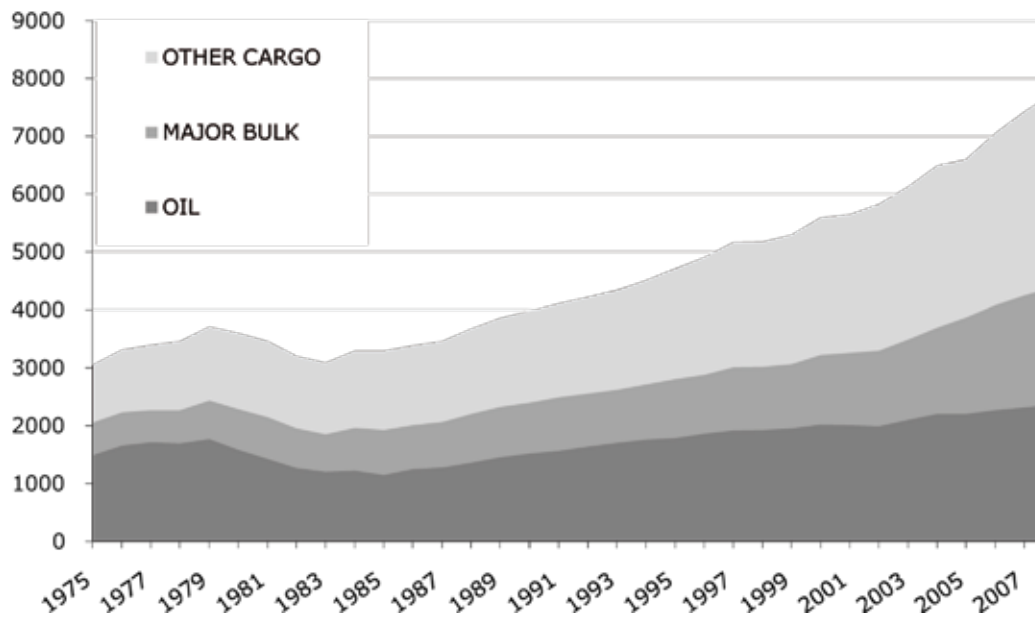
i 2006 og hhv. 4,7 % i 2007 og 6,2 % i 2006 opgjort i mio. ton-miles.

Transport af bulkvarer er over de seneste 10 år steget med 86 % opgjort i mio. tons, hvilket er den største procentuelle stigning. Denne tendens er fortsat i 2008, hvor transporten af bulkvarer steg med 4,6 %. Mængden af transporteret råolie og olieprodukter steg til sammenligning kun med 2 %. Det er specielt transport af bulktypen jernmalm, som har været årsag til stigningen, eftersom transport af jernmalm steg over 100 % de sidste 10 år. Udviklingen i Kina har tydeligvis sat sit præg på verdenshandlen og forventes i lang tid fremover fortsat at have en positiv effekt på vækstraterne. Derimod har den globale krise en meget negativ effekt på verdenshandlen. IMF (International Monetary Fund) forventer næsten en halvering i 2009 i forhold til 2008.

Søtransport

Ifølge Fearnley's Review steg den globale søtransport i 2008 med 4,3 % opgjort i mio. tons og 4,2 % opgjort i mio. ton-miles. Disse tal viser en afmatning i forhold til de forudgående år, hvor væksten i mio. tons var på 5,2 % i 2007 og 7 %

På nuværende tidspunkt har flåden en overkapacitet, og mange skibe er taget ud af drift indtil videre, mens man venter på en bedring af markedet. Hvorvidt det kan lykkes at holde en balance mellem flådens størrelse og handel, afhænger af mange faktorer, såsom den nuværende

Figur 5: Den globale søtransport, opgjort i ton-miles


Kilde: Fearnley's Review

balance mellem udbud og efterspørgsel samt fremtidige krav til bl.a. skibenes effektivitet.

Tabel 5 viser flådens effektivitet målt på tonne-miles pr. dwt. Med det omfattende nybygningsprogram, der eksisterer i dag, kan man forvente, at flådens effektivitet vil dale. Set i lyset af de igangværende initiativer i forbindelse med reducere af CO₂-udslip, er det muligt, at flådens effek-

tivitet af miljømæssige hensyn alligevel vil blive reduceret, hvis man vælger at sejle langsommere for at reducere CO₂-udslipene.

Tabel 5: Flådens effektivitet

År	Verdens handelsflåde mio. dwt	Søtransport mia. ton-miles	Effektivitet tonne-miles pr. dwt
1970	339	10.654	31.446
1982	702	13.551	19.303
2000	792	22.927	28.948
2001	813	23.131	28.451
2002	822	23.516	28.608
2003	847	25.124	29.662
2004	889	26.814	30.162
2005	951	28.376	29.838
2006	1.014	30.058	29.643
2007	1.084	31.425	28.990
2008	1.157	32.746	28.303

Kilde: Lloyd's Register of Shipping



MEDLEMMERNES AKTIVITET

Foreningens medlemsvirksomheder omfatter såvel nybygnings- og reparationsværfter som maritime udstyrsproducenter, rådgivere og andre virksomheder, der servicerer den maritime sektor.

Markedet i beretningsperioden

Igennem de senere år har markedet for nye skibe været særdeles gunstigt. Den globale efterspørgsel på nye skibe voksede eksplosivt, og det mærkede også de danske værfter samt leverandører af maritimt udstyr til nye skibe i høj grad. Danske maritime udstyrsproducenter opererer i en international industri, hvor konkurrencen er hård. Virksomhederne er generelt meget konkurrencedygtige og innovative, og den danske maritime industri står stærkt internationalt.

Danske maritime leverandører står stærkt på det globale marked i kraft af deres høje kvalitet og teknologiske niveau, og flere af Foreningens medlemmer er globalt førende på deres specifikke felt. Danske Maritimes medlemmer står for betydelige leverancer til skibe, der bygges i Asien såvel som i Europa.

Værfter i Danmark benytter sig på samme måde af underleverandører, også i udlandet, og en stor og konkurrencedygtig marineudstyrsindustri udgør en vigtig del af den maritime industri. I kølvandet på

den økonomiske og finansielle krise er efterspørgslen efter nye skibe imidlertid dalet betydeligt.

I fjerde kvartal 2008 samt første kvartal 2009 var kontraheringsniveauet ekstremt lavt, ligesom der rapporteres om et stadigt stigende antal annulleringer på allerede indgåede ordrer. Afmatningen på det globale skibsbygningsmarked kan naturligvis også mærkes i Danmark, hvor der er længere imellem de nye ordrer. Mange af Foreningens medlemmer havde dog alligevel et travlt år i beretningsperioden, hvilket bl.a. skyldtes, at virksomhedernes ordrebøger i forvejen var godt fyldt op, og at der fortsat var et fornuftigt reparations- og servicemarked i perioden.

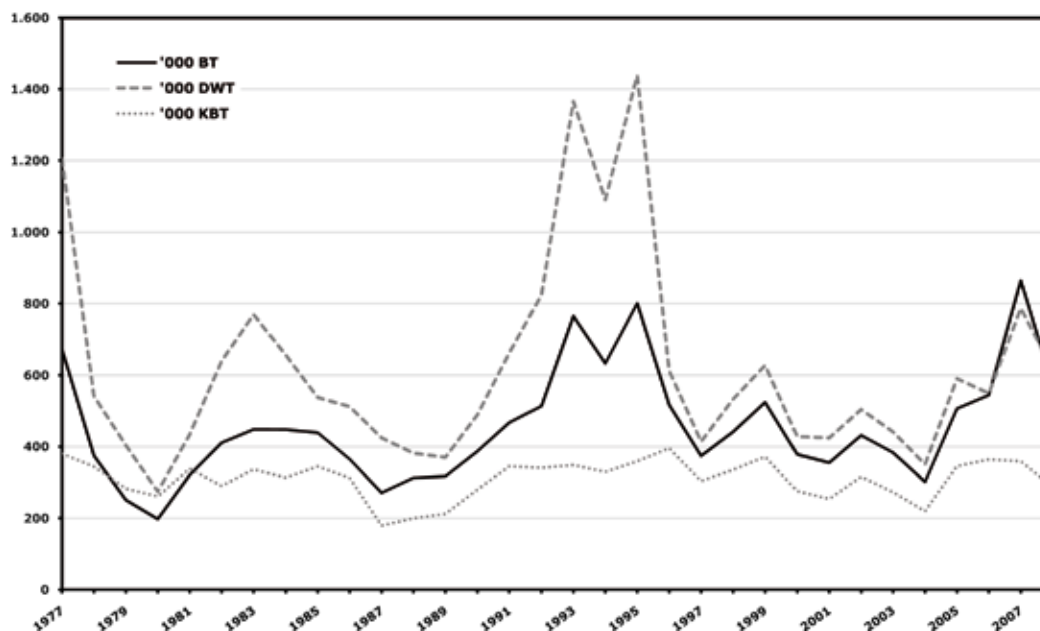
Nybygningsproduktion

I 2008 afleverede Foreningens medlemsværfter 12 skibe på i alt 286.500 kbt eller 574.300 bt. I 2007 afleverede værfterne 10 skibe på sammenlagt 359.000 kbt eller 864.000 bt. Den afleverede tonnage er nærmere specificeret i bilag 2.

Værdien af den afleverede tonnage androg 6,4 mia. kr. i 2008, mens den i 2007 androg 3,7 mia. kr.

Nybygningsproduktionen ved Foreningens medlemsværfter er illustreret i figur 6 på næste side.



Figur 6: Skibsproduktion ved Foreningens medlemsværfter 1977-2008


Kilde: Danske Maritime

Ordretilgang og -beholdning

Tilgangen af nye ordrer i 2008 androg 3 skibe, heraf 1 trawler og 2 ro-ro-skibe. I 2007 androg tilgangen af nye ordrer 12 skibe på tilsammen 725.000 bt eller 1.148.000 dwt. Opgjort i kompenserede

bruttoton var ordretilgangen i 2008 på 49.000 kbt mod 310.000 kbt i 2007. Ordretilgang og -beholdning for perioden 1995-2008 er angivet i tabel 6.

Ordrebeholdningen ved udgangen af 2008 var på 25 handelsskibe, hvortil kom 3 in-

Tabel 6: Ordretilgang og -beholdning ved Foreningens medlemsværfter 1995-2007

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
1995	15	221	216	237	42	1.037	1.150	974
1996	18	63	45	114	40	861	952	693
1997	9	326	395	238	28	866	1.043	644
1998	15	318	394	236	27	749	913	548
1999	10	376	424	268	21	759	869	540
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

Kilde: Danske Maritime



spektionsskibe og 2 orlogsfartøjer til Forsvaret. Den samlede ordrebeholdning ved Danske Maritimes medlemsværfter ved udgangen af 2008 omfattede således 30 skibe mod 34 skibe i 2007. Den samlede værdi af ordrebeholdningen på nye skibe var ved udgangen af 2008 12,9 mia. kr. mod 14 mia. kr. i 2007. Ordrebeholdningen ultimo 2008, specificeret på skibstyper, findes i bilag 1.

Beskæftigelse

Pr. 1. januar 2009 var det samlede antal medarbejdere ved Foreningens medlemsvirksomheder ca. 8.500 personer.

Udover den direkte beskæftigelse arbejder der et betydeligt antal medarbejdere på værfterne, som er ansat hos leverandører til værfterne. Det drejer sig eksempelvis om personer, der udfører elinstallationsarbejde, isoleringsarbejde, malerarbejde m.v. Det samlede antal medarbejdere ved maritim produktion er således væsentligt større, end opgørelserne over ansatte ved Foreningens medlemmer viser.

De enkelte medlemmer

ACTA A/S blev i perioden, ligesom hovedparten af marinevirksomheder, ramt af udsættelser på indgåede kontrakter. Til gengæld udgør disse udsatte kontrakter et godt fundament for de kommende perioder. Aktiviteten blev derfor nedsat i første halvår 2009, men nye kontrakter i nye segmenter kombineret med en høj udviklingsaktivitet betyder, at der nu er skabt et absolut solidt fundament for virksomheden fremadrettet.

Bladt Industries A/S opnåede et historisk godt resultat i 2008, hvor virksomheden øgede sin omsætning i forhold til året før med hele 43 %. Den flotte fremgang skyldtes ikke mindst virksomhedens høje kapacitetsudnyttelse, god timing og projektstyring.



Trods konjunktursvingningerne, som i øjeblikket er en udfordring for de fleste markeder, ser Bladt Industries A/S positivt på 2009, hvor markedsmulighederne inden for de største forretningsområder forventes fortsat at være gunstige.

Emerson Process Management Marine Solutions - Damcos A/S havde i beretningsperioden et godt år med en voksende ordreindgang, om end virksomheden oplevede et stigende antal annulleringer. Emerson fortsatte sin vækst i Asien i 2008, og også i 2009 forventer virksomheden, at produktionen i Shanghai og Busan vil stige.

Nybygnings- og reparationsværftet Aros Maritime A/S og den maritime og industrielle virksomhed Euroflex ApS blev i foråret 2009 lagt sammen under navnet Euroflex A/S. Med sammenlægningen har Aros Maritime A/S fået adgang til yderligere dygtig arbejdskraft, og Euroflex ApS har fået en stærk hjemmebase med værksteder, overordnet finansiel styring og stærke IT- og logistiksystemer. Virksomheden har sit primære fokus på reparationsarbejder, hvor der i beretningsperioden har været god aktivitet.

Med et rekordoverskud havde Fredericia Skibsværft A/S sit hidtil bedste år i 2008, hvor værftet ikke mindst havde mange udenlandske skibe til reparation. På trods af disse gode resultater har Fredericia Kommune valgt at nedprioritere det at



have en særdeles velfungerende og succesfuld virksomhed, som generer et højt antal arbejdspladser, til fortsat at eksistere på Fredericia Havn. Fredericia Skibsværft A/S har derfor måttet se sig om efter en ny placering, og værftets succes har medvirket til, at det har været muligt at investere i en flytning. I foråret 2009 blev der således indgået aftale om, at Fredericia Skibsværft A/S skulle leje et område på 100.000 m² af Odense Staalskibsværft A/S med overflytning af halvdelen Fredericia Skibsværft A/S' reparationsaktiviteter i 2011 og halvdelen året efter. I forbindelse med flytningen vil værftet skifte navn til FAYARD.

Hempel A/S leverede et pænt resultat og viste god driftseffektivitet i 2008 til trods for nedgangen i den globale økonomi. Væksten fortsatte på industrimarkedet, men også Marine-segmentet klarede sig godt til trods for afmatning i andet halvår. Overordnet var 2008 det år, hvor der blev foretaget de største investeringer i Hempels historie.

Karstensens Skibsværft A/S havde endnu et godt år i beretningsperioden. Værftet, der har leveret over 400 nybygninger siden 1917, modtog i januar i år Vækst og Vilje-prisen 2009 ved et erhvervs-

og kulturarrangement i Frederikshavn. Karstensens Skibsværft A/S, der inden for de seneste år har udviklet og udbygget deres produktionsfaciliteter, blev ved prisoverrækkelsen blandt andet rost for at have en positiv afsmittende effekt på øvrige virksomheder på Skagen Havn og på Skagen by.

Karstensens Skibsværft A/S driver desuden reparationsværftet NUUK Værft på Grønland.

Lloyd's Register ODS blev optaget i Foreningen i foråret 2008. Lloyd's Register ODS, som opererer som konsulenter inden for områderne støj, vibration, struktur-, maskin- og fluid-dynamik, blev købt af Lloyd's Register i 2005. Lloyd's Register ODS arbejder tæt sammen med de øvrige konsulenter i Lloyd's Register og opererer udadtil som ét forretningsområde. Firmaet har trods ændringerne i den globale verdensøkonomi kunnet fastholde en høj aktivitet inden for marine-området med særligt fokus på aktiviteter med relation til offshore og olie- og gasudvinding. Asien har budt på mange udfordringer, der berettiger tilstedeværelse af konsulentforretningen i fjernøsten. Lloyd's Register ODS, som har hovedkontor i København og satellitkontorer i hhv. Sverige, Norge, Frankrig og Kina, har ca. 60 ansatte.

Lyngsø Marine A/S, der udvikler og vedligeholder maritimt automationsudstyr, blev optaget i Danske Maritime i efteråret 2008. Lyngsø Marine A/S er blandt de førende på markedet inden for automationsløsninger, og der sejler omtrent 10.000 skibe rundt på verdenshavene med installationer, som Lyngsø Marine A/S har leveret. Virksomheden havde et godt år i 2008, om end ordreindgangen som følge af finanskrisen dalede noget.

Maersk Container Industry Gruppen havde i 2008 endnu et travlt år med stigende omsætning inden for alle forretningsområder. I første halvår 2009 faldt det generelle containermarked dog som forventet



markant, og MCI's fabrikker måtte køre med nedsat kapacitetsudnyttelse, hvorfor der ventes betydeligt lavere omsætning og resultat af primær drift sammenlignet med 2008. Omkring $\frac{3}{4}$ af de tidligere produktionsbygninger i Tinglev blev solgt til ekstern køber i 2008, og den resterende del anvendes nu til lager, kontor og udvikling. Den endelige restrukturering efter udflytning af produktionen til Kina er dermed afsluttet.

MAN Diesel blev i beretningsperioden formelt en filial af det fælles europæiske aktieselskab MAN SE. MAN Diesel havde et fortsat meget højt aktivitetsniveau i 2008. MAN Diesel oplevede i beretningsperioden en stagnering i markedet for nye motorer, ligesom selskabet også oplevede et stigende antal annulleringer, mens der til gengæld fortsat var et solidt marked for reservedele til allerede installerede motorer.

Novenco A/S fortsatte sin vækst i beretningsperioden, hvor virksomheden bl.a. udvidede sin kapacitet ved at etablere en ny fabrik i Kina. Ordreindgangen svandt noget i sidste kvartal af 2008, mens udsigterne for 2009 er bedre – primært inden for offshore-sektoren, hvor ny teknologi og større anlæg kompenserer for den tidligere nedgang.

Novenco Fire Fighting A/S blev udskilt som selvstændigt søsterselskab til Novenco A/S pr. 1. januar 2008, kom godt fra start med hensyn til såvel ordreindgang som omsætning. Novenco Fire Fighting A/S udvikler, producerer og driver brand-

bekæmpelsessystemer af høj kvalitet med sikkerhed i fokus.

Odense Staalskibsværft A/S kunne i beretningsperioden mærke den faldende efterspørgsel på nye store skibe globalt, hvilket medvirkede til, at værftet udarbejdede en ny forretningsmodel tilpasset det fremtidige behov. Den nye forretningsplan indebærer udlejning af arealer og faciliteter til andre virksomheder. En af de virksomheder, der kommer til at leje sig ind på Odense Staalskibsværfts arealer, er Fredericia Skibsværft.

Efter beretningsperiodens udløb er det blevet besluttet, at Odense Staalskibsværft A/S vil indstille nybygningen af skibe, når de eksisterende ordrer på nybygninger i værftets ordrebog er afleveret i 2012.

Orskov Yard A/S opnåede et rekordoverskud i sidste regnskabsår, og en fuld ordrebog samt et højt aktivitetsniveau på offshoremarkedet har medvirket til, at værftet har kunnet købe alle bygninger, beddinger, dokke og kraner på et 42.000 m² stort område, Orskov Syd, som tidligere har været lejet. Samtidig opfører værftet en ny administrationsbygning.

Persolit Entreprenørfirma A/S blev optaget i Danske Maritime i januar 2009. Persolit Entreprenørfirma A/S udfører teknisk isolering på f.eks. kraftværker, raffinaderier og skibe. Virksomheden beskæftiger ca. 300 mand i Danmark, ligesom virksomheden har et datterselskab i Klaipeda, Litauen, med ca. 100 ansatte.



Petersen & Sørensen Motorværksted A/S havde endnu et godt år i 2008 med en stigende omsætning og et højt aktivitetsniveau. Virksomheden opnåede en vækst i omsætning på næsten 40 % i 2008 sammenlignet med året før. Virksomheden har positive forventninger til reparationsmarkedet i 2009.

Pres-Vac Engineering ApS havde et tilfredsstillende aktivitetsniveau i beretningsperioden. Virksomheden oplevede dog stadig problemer med ulige konkurrencevilkår inden for sikkerhedsventiler.

SELCO A/S fremstiller elektronisk kontrol- og alarmudstyr samt lysbue-overvågningsudstyr til eksempelvis maritime generatorsystemer, ligesom virksomheden også leverer til vindmøllesektoren. SELCO A/S udspringer af LK-NES og blev etableret som en selvstændig virksomhed for 25 år siden. Produktionen er udliciteret, mens SELCO A/S koncentrerer sig om udvikling, kvalitetskontrol og salg. Virksomheden har datterselskaber i Kina, Dubai, Brasilien og Singapore.

For fjerde år i træk opnåede Søby Værft AS i 2008 et rekordoverskud. Værftets succes igennem længere tid har medvirket til, at det de seneste par år har kunnet foretage en række investeringer i blandt andet en ny tørdok samt en ny administrationsbygning. Søby Værft A/S har en målsætning om at blive Nordeuropas mest grønne værft, og i forbindelse med investeringerne har værftet derfor fokuseret på at anvende miljørigtige løsninger.

I lighed med i 2007 blev Søby Værft AS udnævnt til gazellevirksomhed af dagbladet Børsen i 2008.

VIKING Life-Saving Equipment A/S koncernen sikrede sig i 2008 trods faldet i væsentlige valutaer en rekordomsætning på 1.073,8 mio. DKK. Resultatet af den primære drift er blandt andet påvirket af succesen på de store nybygningsmarkeder i sydøstasien, god vækst på offshoremarkedet og de nye serviceområder samt større omfang af full-service i samarbejde med store redere. Siden etableringen i 1960 har VIKING været igennem en stor og styret vækst frem mod pladsen som verdens største udbyder af maritime sikkerhedsløsninger, produkter og service.

YIT A/S havde i beretningsperioden et højt aktivitetsniveau inden for marineservice, installation, design og engineering af komplette el-systemer. Virksomheden oplevede stigende efterspørgsel efter tavler og elektriske fremdrivningsanlæg – kombineret med alarm- og overvågningsanlæg som pakked løsninger til forskellige skibstyper både i ind- og udland. Desuden har en målrettet indsats på området for reservedelssalg givet YIT en øget aktivitet i et ellers afdæmpet marked. En kombination af engineering og knowhow samt materialekendskab har givet en solid baggrund for salg af reservedele – uanset skibstype. Nedgangen på verdensmarkedet har dog kunnet mærkes i form af en begrænsning i tilgangen af større projekter.



Bilag 1

Ordrebeholdning ved Foreningens medlemsværfter pr. 31.12.08

Skibstype	Antal	depl.t.	bt	dwt	kbt
Containerskibe	2		195.900	229.400	94.100
Ro-ro-skibe	8		231.000	90.700	165.300
Bulk carriers	8		736.000	1.440.000	247.400
Trawlere	7		11.500		29.200
Handelsskibe i alt	25		1.174.400	1.760.100	536.000

Orlogsfartøj	2	200			
Inspektionsskibe	3		5.000		13.900
I alt	30	200	1.179.400	1.760.100	549.900

Heraf:

Danske rederier	10	200	201.900	229.400	112.000
Udenlandske rederier	20		977.500	1.530.700	437.900
I alt	30	200	1.179.400	1.760.100	549.900

Fordelt på værfter:

Karstensens Skibsværft A/S	7		11.500		29.200
Odense Staalskibsværft A/S	21		1.167.900	1.760.100	520.700
Søby Værft A/S	2	200			
I alt	30	200	1.167.900	1.760.100	549.900

Bilag 2

Afleveret tonnage fra Foreningens medlemsværfter i 2008

Skibstype	Antal	bt	dwt	kbt
Containerskibe	5	563.700	615.700	257.200
Trawlere	3	3.600		9.900
Superyachts	2	1.000	200	6.200
Handelsskibe i alt	10	568.300	615.900	273.300

Inspektionsskibe	2	6.000		13.200
I alt	12	574.300	615.900	286.500

Fordelt på værfter:

Aros Maritime A/S	2	1.000	200	6.200
Karstensens Skibsværft A/S	5	9.600		23.100
Odense Staalskibsværft A/S	5	563.700	615.700	257.200
I alt	12	574.300	615.900	286.500

Bilag 3

Afleveret tonnage fra Foreningens medlemsværfter i 2008

Værft	Skibstype	bt	dwt	Rederi
Aros Maritime A/S	Superyacht	500	100	Privat
Aros Maritime A/S	Superyacht	500	100	Privat
Karstensens Skibsværft A/S	Inspektionsskib	3.000		Søværnet
Karstensens Skibsværft A/S	Inspektionsskib	3.000		Søværnet
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	300		Lunar Fishing Company
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	300		Lunar Fishing Company
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	3.000		Gitte Henning A/S
Odense Staalskibsværft A/S	Containerskib	172.000	156.900	A.P. Møller - Mærsk
Odense Staalskibsværft A/S	Containerskib	97.900	114.700	A.P. Møller - Mærsk
Odense Staalskibsværft A/S	Containerskib	97.900	114.700	A.P. Møller - Mærsk
Odense Staalskibsværft A/S	Containerskib	97.900	114.700	A.P. Møller - Mærsk
Odense Staalskibsværft A/S	Containerskib	97.900	114.700	A.P. Møller - Mærsk

Danske Maritime

Danmark

Adresse: Amaliegade 33B
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: eu@danishmaritime.org

Administration

Adm. direktør:	Thorkil H. Christensen	Civiløkonom
Underdirektør:	Michael Prehn	Cand.jur.
Underdirektør:	Jenny N. Braat	Cand.merc.
Projektleder:	Cecilie Lykkegaard	Cand.comm
Sekretariat:	Anne Holst Thorsner	Sekretær
	Johanne Frøkjær Nielsen	Studertermedhjælper



DANSKE MARITIME

Danske Maritime
Amaliegade 33B
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
Web: www.danskemaritime.dk