

Færre ordrer på nye skibe i årets første kvartal

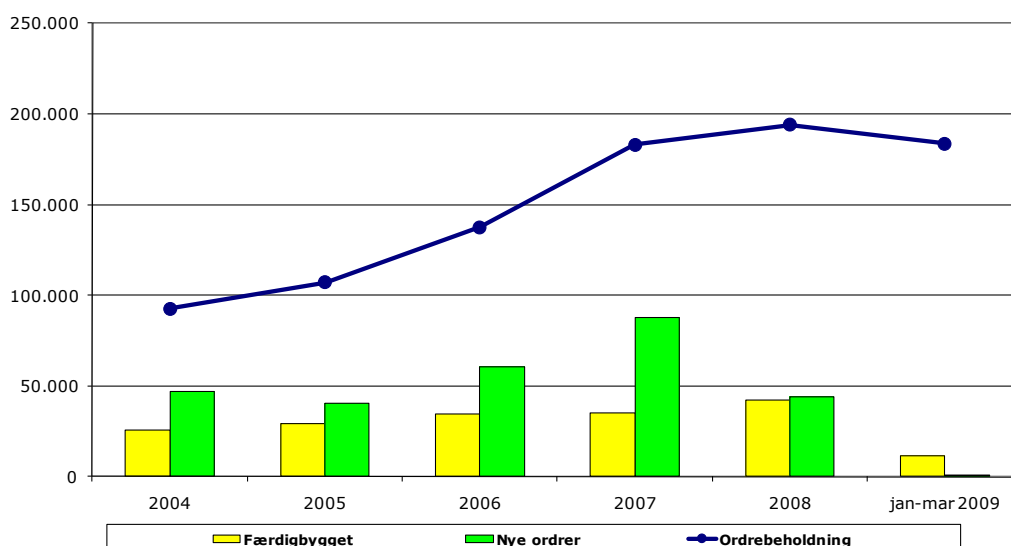
Ifølge de seneste oplysninger fra *Lloyd's Register Fairplay* fortsatte den globale afmatning med at sætte sine spor på skibsbygningsindustrien i første kvartal af 2009. Globalt blev der blot kontraheret 109 skibe, svarende til 1,1 mio. kbt (handelsskibe på 100 bt eller mere), i perioden januar til marts 2009. Til sammenligning blev der i første kvartal af 2008 kontraheret 17,9 mio. kbt fordelt på 1.606 skibe. Ser man på hele 2008, blev der indgået kontrakt om ca. 44 mio. kbt fordelt på 2.978 skibe.

Som grafen nedenfor viser, er kontraheringsniveauet på et ekstremt lavt niveau. Endvidere menes omfanget af annullerede ordrer i kølvandet på krisen at ligge på omtrent 500 skibe, mens flere imidlertid skønner, at omfanget af annulleringer reelt kan være betydeligt større. Dette underbygges af, at kun et fåtal af de kendte annulleringer i Tyskland endnu optræder som annullerede ordrer i statistikken fra *Lloyds Register - Fairplay*.

Nybygningsaktiviteten var fortsat høj i årets første kvartal, hvor der blev afleveret 783 skibe, svarende til 11,5 mio. kbt. I 2008 blev der afleveret 3.190 skibe, svarende til 42,3 mio. kbt.



Færdigbygget tonnage, nye ordrer og ordrebeholdning globalt i perioden 2004 - 2009, målt i '000 kbt



Den samlede officielle ordrebog blev i årets første kvartal reduceret til 183,7 mio. kbt fordelt på 11.056 skibe ved udgangen af marts 2009. Ved udgangen af 2008 var ordrebeholdningen ved verdens værfter på sammenlagt 193,9 mio. kbt fordelt på 11.648 skibe.

Nationale støtteordninger truer den globale konkurrence

Den globale afmatning mærkes ligesom i mange andre industrier også i skibsbygningsindustrien. 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. De senere år har skibsbygningsindustrien ellers oplevet et historisk boom, hvilket har medvirket til, at værftskapaciteten er udvidet betydeligt i lande som Kina og Korea m.fl.

Den øgede skibsbygningskapacitet betyder sammen med markedets opbremsning, at der nu reelt er tale om en overkapacitet, og mange virksomheder, særligt værfter, er trængte eller decideret lukningstruede. Som beskrevet i Foreningens seneste nyhedsbrev i foråret, har afmatningen fået en lang række lande, ikke mindst de asiatiske, til at iværksætte forskellige nationale støtteordninger. De seneste måneder er endnu flere nationale statsstøtteordninger blevet annonceret.

Denne udvikling er meget uheldig for branchen som helhed. Statsstøtteordninger vil ofte udgøre et stort problem, idet de enkelte landes ordninger forbedrer konkurrenceevnen hos de nationale værfter, hvilket er med til at skævvride hele markedet. I Spanien har man eksempelvis en skatteordning, der indebærer mulighed for, at nye spanskbyggede skibe kan sælges 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. 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.

Regler om gensidig anerkendelse er trådt i kraft

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. Især artikel 10 i forordningen, der er en del af Kommissionens tredje søsikkerhedspakke, har interesse for leverandører af maritimt udstyr. Det er her de nye bestemmelser om harmonisering af



regler og gensidig anerkendelse af certifikater er anført. Det fastslås i forordningen, at "(...) de anerkendte organisationer skal rådføre sig med hinanden med jævne mellemrum med henblik på at sikre ækvivalens mellem og tilstræbe harmonisering af deres regler og procedurer og anvendelsen af disse".

Danske Maritime glæder sig over de nye regler. Ved en hensigtsmæssig implementering muliggør forordningen væsentlige rationaliseringer og simplificering af klassifikationsprocessen for danske producenter af maritimt udstyr.

EU-strategi for Østersøområdet

EU-Kommissionen og de otte EU-medlemsstater omkring Østersøen (Danmark, Tyskland, Polen, Litauen, Letland, Estland, Finland og Sverige) har i 2008 og 2009 søgt at udarbejde en strategi for EU's mange politikområder i Østersøområdet. Strategien omfatter en række igangværende og nye initiativer og fokuserer på miljø, velstand, tilgængelighed og sikkerhed.

Danske Maritime har fremført, at en central prioritet for EU - fri bevægelighed for personer - bør indgå i strategien med det formål at gøre skiftende beskæftigelser inden for området ukompliceret for både borgere og virksomheder. Ideelt set bør det være lige så ukompliceret for en virksomhed at benytte arbejdskraft fra ethvert land i Østersøområdet som at foretage en outsourcing af sin produktion, ligesom en arbejdstager ubesværet bør kunne tage arbejde i et andet land i stedet for at melde sig arbejdsløs.

Mange af Danske Maritimes medlemmer har produktion og ansatte i flere lande, herunder i Østersøområdet. Det forekommer, at aktiviteten går ned i én medlemsstat, mens der er underkapacitet i andre. I sådanne situationer vil det være hensigtsmæssigt, hvis virksomhedens medarbejdere uden stort besvær kan flytte fra ét område til et andet. Desværre er dette – som de eksisterende regelsæt er udformet – yderst vanskeligt, og i stedet for at flytte arbejdskraft, kan virksomheder komme i situationer, hvor de må afskedige i ét område og hyre ny arbejdskraft i et andet.

De problemer, som stater oplever omkring fri bevægelighed for personer (fordeling af sociale udgifter for opholdsstaten og sociale indtægter for hjemstaten, behandling af mindsteløn, pensionsrettigheder m.v. ved overenskomst eller lovgivning), er indtil videre søgt løst på de enkelte staters egne præmisser og ved aftaler, der fokuserer på staternes interesser. Det er efter Danske Maritimes opfattelse ikke rimeligt, at virksomheder som hovedregel ikke blot kan lade deres ansatte arbejde i samme virksomhed i et andet land, ligesom det for den ansatte, der arbejder i flere lande, ikke bør udgøre en risiko i forbindelse med pension eller sikring ved sygdom. Danske Maritime arbejder for, at den kommende EU-strategi for Østersøområdet vil gøre fri bevægelighed ukompliceret og gennemsigtig for såvel personer som virksomheder.



«Adresseblok»

Flotte resultater hos Bladt Industries

Bladt Industries A/S opnåede et historisk godt resultat i 2008. Omsætningen var på DKK 815 mio., hvilket er en forøgelse på 43 % i forhold til 2007. Fremgangen skyldes ikke mindst virksomhedens høje kapacitetsudnyttelse, god timing og projektstyring.

I juni 2009 afleverede Bladt Industries Nini East-plattformen, som er et af de hidtil største offshore-projekter, Bladt Industries A/S har været involveret i. Nini East-plattformen, som netop er blevet installeret i den danske del af Nordsøen, er en ubemandet satellit-plattform, og til konstruktionen er der anvendt 3.500 tons stål. Plattformen er produceret for DONG Energy, og Bladt Industries A/S har stået for installationen efter afskibning fra virksomhedens egne kajfaciliteter ved Østhavnen i Aalborg.

Efter afleveringen af Nini East-plattformen har Bladt Industries fortsat travlt med andre projekter.



Endnu en pris til filmen *Det Blå Danmark*

Filmen *Det Blå Danmark* er blevet tildelt den amerikanske pris Gold Camera i kategorien 'Meeting Presentation Productions' ved U. S. International Film & Video Festival, der afholdes i Los Angeles. Tidligere i år vandt filmen en Telly Award i kategorien 'Corporate Image' ved den prestigefyldte amerikanske "30th Annual Telly Awards".

Filmen *Det Blå Danmark* skal markedsføre Danmark som søfartsnation og er produceret af Citizen Dane for Danmarks Rederiforening, Søfartsstyrelsen, Danske Maritime og Europas Maritime Udviklingscenter med støtte fra Den Danske Maritime Fond.

Vidste du, at:

Den danske maritime udstyrsindustri er førende på mange områder – bl.a. inden for maritime kølecontainere og maling til maritimt brug?