



Nyt Fra Foreningen SKIBSVÆRFTSFORENINGEN

FORENINGEN AF JERNSKIBS OG MASKINBYGGERIER I DANMARK

april 2003

Dansk støtte til skibsbygning

Økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen foreslår til ”lov om midlertidig kontraktbetinget driftsstøtte til bygning af visse skibstyper” sigter mod at stille dansk skibsbygning lige med værfter i andre EU-lande i konkurrencen om nye ordrer.

Det blev nødvendigt fordi EU's ministerråd i juni 2002 vedtog nye bestemmelser om midlertidig støtte til værfter i EU. Et bredt forlig i folketinget står bag etablering af en dansk ordning, for at ligestille dansk skibsbygning. Ordningen omfatter ordrer på containerskibe, produkt- og kemikalietankskibe indgået i perioden 1.1.2003 frem til og med den 31.3.2004 og leveret senest tre år senere. Nye ordrer kan støttes med 6% hvis der er tale om konkurrence med Korea. Kommissionen undersøger, om der også skal åbnes mulighed for at yde støtte til bygning af LNG-gastankskibe.

Ifølge lovforslaget afsættes der en samlet ramme på kr. 575 mill. til støtte. Midlerne tilvejebringes dels via uforbrugte midler på kr. 325 mill. fra den tidligere ordning for støtte til skibsbygning, dels ved, at staten for en periode sælger muligheden for at arrangere såkaldt CIRR-skibsfinansiering til Danmarks Skibskreditfond, der betaler kr. 250 mill. herfor.

Finansiering på CIRR-vilkår har længe været kendt inden for eksportsalg af andre kapitalgoder. Udstrækning af CIRR-finansiering til nye skibe og større ombygninger indebærer at der kan tilbydes en finansiering af op til 80% af kontraktsummen afviklet over 12 år og til en rente, der fastsættes efter de særlige CIRR-principper (Commercial Interest Reference Rates).

Skibsværftsforeningen og danske myndigheder er modstander af subsidier. Danmark har imidlertid ikke været i stand til at hindre, den nye støtteordning til skibsbygning. Skibsværftsforeningen hilser det derfor

velkomment, at der nu indføres vilkår i Danmark, der tilstræber at stille dansk skibsbygning lige i konkurrencen med skibsbygning i andre EU-lande. Dette gælder også hvad angår CIRR-finansiering, som også tilbydes af lande uden for EU.

Byomdannelse

Folketinget drøfter et lovforslag om byomdannelse af forfaldne erhvervsområder til levende bydele med bl.a. boliger og kontorer, som er følsomme overfor bl.a. støj. Forslaget tager dog for lidt hensyn til de tilbageværende virksomheder.

Der er støtte for foreningens synspunkter blandt folketingsmedlemmerne, og miljøministeren har stillet i udsigt, at han vil fremsætte ændringsforslag som forbedrer forslaget, ved at bøde på de problemer, som Skibsværftsforeningen har peget på. Lovforslaget vil dog med de annoncerede ændringer fortsat indebære mulighed for at virksomheder kan pålægges at betale uforholdsmæssigt for støjbekæmpelse, til fordel for de der investerer i de nye boliger og kontorer.

Foreningen finder, at virksomhederne bør kompenseres for eventuelle byrder ved at de nye investorer medfinansierer de nødvendige miljøforbedringer.

Miljøkrav ses traditionelt som interessekonflikter mellem en forurenende virksomhed og en bredere offentlig interesse. I byomdannelsesområder er interessekonflikten imidlertid mere direkte mellem to typer virksomhed: de der vil udnytte et ubenyttet areal – og de der vil fortsætte en eksisterende udnyttelse.

Afvejningen af de to gruppers økonomiske interesse skal efter foreningens opfattelse ske ved at kommunalbestyrelsen afstikker rammer, indefor hvilke virksomhederne kan aftale gennemførelsen. Herved bliver det markedet

der afgør metoden og prisen for at nedbringe støjen.

Markant fald i tilgangen af nye ordrer til europæiske værfter i 2002.

Den seneste skibsbygningsstatistik fra Lloyd's Register-Fairplay viser at tilgangen af nye ordrer ikke uventet er faldet fra næsten 30 mill. kbt. i år 2000 til godt 20 mill. kbt. i 2002. De europæiske lande har endvidere mistet markedsandele; fra at have 24,8 % af det globale marked i 2000 udgjorde andelen af nye ordre kun 11% i 2002. Japan har med ca. 36% af ordretilgangen i 2002 mod ca. 25% i år 2000 overtaget den globale førerposition fra Korea. Hvor Korea har mistet terræn har Kina både øget omfanget af nye ordrer og fordoblet sin andel af de nye ordrer fra 7,5% i 2000 til 14,2% i 2002.

Den samlede skibsbygningsaktivitet i verden har i treårs-perioden 2000-2002 været stabil med et produktionsvolumen på ca. 20 mill. kbt. Inden for enkelte regioner har der dog været tale om mindre ændringer. Væsentligst en øget produktion i Kina og et betydeligt fald i gruppen af "andre lande".

Kompetenceudvikling

Opretholdelse af vor konkurrenceevne fordrer over de næste 15 til 20 år at ca. en million kortuddannede borgere i det danske samfund løbende supplerer deres uddannelser eksempelvis i form af efteruddannelser eller voksenuddannelse.

En af regeringens første handlinger i efteråret 2001 var at samle arbejdsmarkedsuddannelserne og AMU-centrene i

Undervisningsministeriet. Et initiativ foreningen længe havde efterlyst og hilste velkommen i forventning om at der ville ske forenklinger, ressourcetilpasninger, samt at der kunne opnås en større fleksibilitet.

Foreningen er enig i regeringens handlingsplan "Bedre Uddannelser", der bl.a. sættes fokus på praksisnær kompetenceudvikling, større smidighed i arbejdsmarkedsuddannelserne og afløsning af de mange uddannelsesplaner med væsentligt færre, men til gengæld mere fleksible planer, som kan bruges i forhold til behov, der opstår lokalt.

Foreningen hilste derfor også i efteråret 2002 lovforslaget om arbejdsmarkedsuddannelser velkomment. Ifølge lovudkastet som ændret i marts 2003, skal der udarbejdes 100 til 150 kompetencebeskrivelser til afløsning af de ca. 2.400 uddannelsesplaner, for ca. 20.000 uddannelsesmål. Disse fælles kompetencebeskrivelser er tænkt at skulle være et afgørende omdrejningspunkt for parternes rådgivning til sammentænkning og harmonisering af alle disse uddannelsesplaner og -mål. De skal være ret omfattende og bl.a. indeholde en beskrivelse af jobområder, typiske arbejdspladser og medarbejdere, arbejdsorganisering, kompetence-, teknologi- og arbejdsopgaver, særlige kvalifikationskrav, og kompetensens udbredelse på arbejdspladser i jobområdet m.v.. Det hele skal afsluttes med en liste over uddannelsesmål, der i praksis er de uddannelsesplaner og -mål, som virksom-

Tilgang af nye ordrer 2000-2002 ('000 kbt)

	2000	%	2001	%	2002	%
AWES	7.316	25	4.074	17	2.262	11
Kina	2.225	8	2.758	12	2.904	14
Sydkorea	10.570	36	7.088	30	5.663	28
Japan	7.537	26	7.764	33	7.474	37
Andre	1.876	6	1.657	7	2.168	11
Total	29.525	100	23.341	100	20.471	100

hederne og medarbejderne egentlig er interesseret i. Ifølge ministeriets optimistiske tidsplan kan processen tidligst i november 2003 lukke op for at virksomheder og de der skal forestå uddannelserne kan disponere.

Loven skal gælde fra 1. januar 2004, men selv om tidsplanen skulle holde vil det naturligvis være alt for sent for virksomhederne at man først i november 2003 har klarhed over det grundlag man skal planlægge uddannelse for fra 1. januar 2004.

Hvorfor skal kompetencebeskrivelser være så omfattende? Og hvorfor har de i de udformninger der p.t. foreligger nærmest karakter af populære oplysningspjecer? Vil arbejdsmarkedets parter ikke kunne rådgive uden disse omfattende populærbeskrivende kompetencebeskrivelser?

Vi tror de kan!

Er vi ved at sætte det primære ønske om større kompetence og mere fleksibilitet i efteruddannelsessystemet over styr, ved at haste en så stor reform uprøvet igennem? Kan ordningens ikrafttræden ikke afvente en seriøs udformning af kompetencebeskrivelserne?

Vi tror den kan!

Bunden ulandsbistand er misbrug af skatteydernes penge.

Offentlige udbud af udviklingsprojekter burde være et krav i det indre marked.

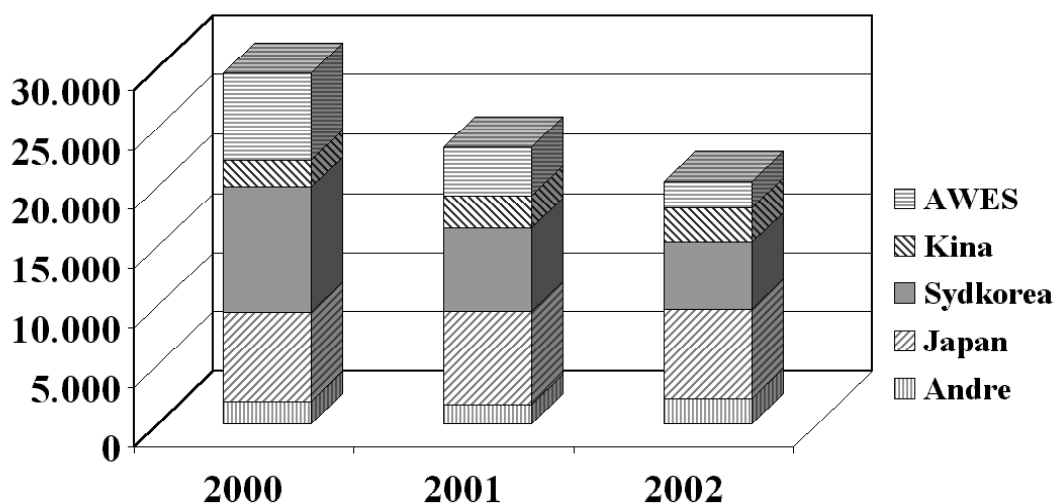
Den danske EU Kommissær Poul Nielson, Kommissær for udviklings- og humanitær bistand har udarbejdet en meddelelse vedrørende bunden udviklingsbistand med titlen: "Untying: Enhancing the effectiveness of aid"

Meddelelsen opfordrer til, at man i EU påbegynder en debat vedrørende bunden bistand og mulighederne for at løse op for støtten, således at den bliver bragt i udbud i EU.

Kommissionen konkluderer, at bunden bistand ikke bliver brugt optimalt, hvilket bliver bekræftet af rapporter, udarbejdet i Verdensbanken og OECD, som estimerer, at omkostningerne til de enkelte bistandsydelser ville falde med mellem 15 og 30%, hvis de blev udbudt i licitation.

Bistand i form af skibsleverancer har ofte karakter af støtte til nationale værfter. Den danske maritime branche har i mange år påpeget at bistand af denne type bliver ydet også i strid med de gældende regler, hvorefter leverancen skal udbydes til flere værfter. Hollandske og tyske værfter har gennem de seneste år modtaget ca. 80% af den udviklingsbistand der er ydet fra EU-lande i form af skibsleverancer.

Tilgang af nye ordrer 2000-2002 ('000 kbt)



Forbud mod påføring af ny TBT på skibe friholder over 70% af de skibe der sejler i EU farvande.

Den internationale konvention om forbud mod TBT på skibe er ikke trådt i kraft. Foreløbig har kun to lande endeligt tilsluttet sig den; Danmark og Antigua & Barbuda.

I en årrække er TBT (tributyltin) blevet brugt i bundmaling til skibe for at forhindre havorganismer i at sætte sig fast på skroget. Det er almindeligt anerkendt, at TBT er skadeligt for miljøet, men da skibe sejler internationalt kan et effektivt forbud ikke begrænses til EU's område, eller til en enkelt stat.

Foreningen har derfor siden 1996 aktivt søgt en international løsning i FN's maritime organisation, IMO (International Maritime Organisation), og støtter den aftale der i 2001 blev opnået om at indføre et påføringsforbud, fra 1. januar 2003 med en overgangsperiode som udløber 1. januar 2008, hvorefter alt TBT skal være fjernet eller overdækket. Alle der har deltaget i forhandlingerne såvel IMO-medlemslande som maritime organisationer, har tilsluttet sig disse datoer og bekræftet deres ønske om at udfase TBT som forudset. Danmark har som det første land ratificeret konventionen, men den træder først i kraft når den er ratificeret af mindst 25 lande der tilsammen står for 25% af verdens handelsflåde. EU vedtog i 2002 to forbud, der skal gennemføre konventionen. Det ene forbud er allerede trådt i kraft og gælder påføring

indenfor EU's grænser. Det andet blev først vedtaget lige i inden nytår 2003, og træder først i kraft begyndelsen af 2003. Det forbyder skibe under EU flag at påføre ny TBT udenfor EU's grænser. Det er altså ikke alle skibe i EU farvande der bliver omfattet af forbuddet. De fleste skibe der ankommer til EU havne - over 70% - sejler under fremmed flag, og må derfor fortsat sejle med nypåført TBT indenfor EU. Ejerne af disse skibe kan måske se en fordel i at lade deres skibe vedligeholde og male i nærliggende lande udenfor EU, hvor TBT maling fortsat kan være tilgængelig. Det giver en konkurrenceforvridning til skade for blandt andet danske reparationsværfter, og miljøvirkningen af forbuddet svinder bort.

For miljøet er det væsentligt, at forbuddet indføres som forudset og for danske værfter er det af konkurrencemæssige grunde også vigtigt at konventionen hurtigt træder i kraft. EU medlemsstaterne og EU's nye medlemslande kan tilsammen sikre at konventionen træder i kraft, men nogen skal presse på for at det sker hurtigt. Det kunne passende være en opgave for Danmark.

Møder i april

- | | |
|--------------|---|
| 10. april | Medlemsmøde og Generalforsamling |
| 8. april | OECD: sub-group on Supply and Demand |
| 9.-10. april | OECD: (SNG) om en ny skibsbygningssaftale |
| 7.-11. april | IMO (FSI 11) om antifouling maling |

Skibsværftsforeningen.

Store Kongensgade 128, 1264 København K

tlf.: 33 13 24 16, telefax: 33 11 10 96

<http://www.shipbuilders.dk>

Association of Danish Shipbuilders,

75 Rue du Cornet, B-1040 Bruxelles

tlf: +32 2 230 69 34, telefax +32 2 230 71 39

Redaktør:

Michael Prehn