

Fald i tilgang af nye ordrer globalt i første kvartal 2008

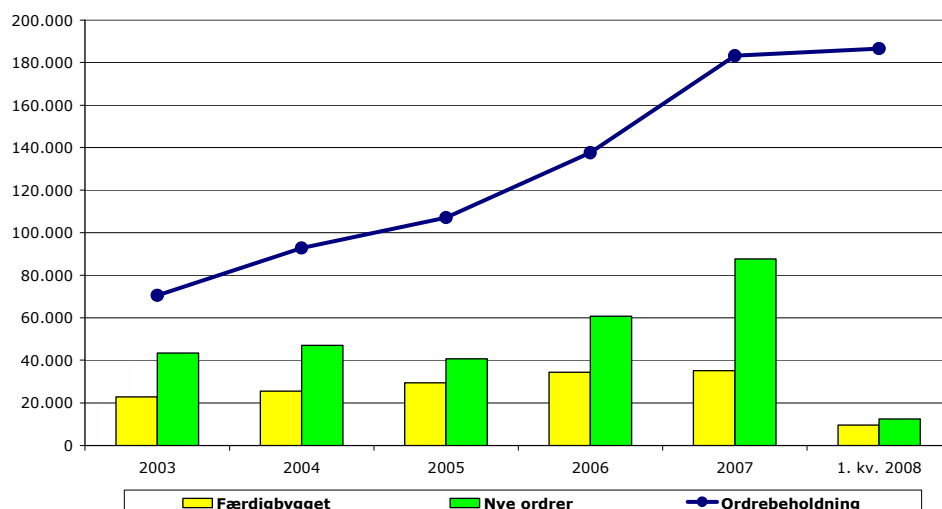
Ifølge de seneste oplysninger fra *Lloyd's Register Fairplay* blev der globalt kontraheret 763 skibe, svarende til 12,5 mio. kbt (handelskibe på 100 bt eller mere), i løbet af de første tre måneder af 2008. I 2007 blev der kontraheret 87,7 mio. kbt fordelt på 5.069 skibe globalt, og således var mængden af nye ordrer i første kvartal 2008 kun på godt 14 % af ordremængden i hele 2007 opgjort i kbt og 15 % opgjort i antal skibe. Det forventes, at tallene for kontraheringer for de første tre måneder af 2008 vil blive opjusteret i forbindelse med den næste kvartalsstatistik fra *Lloyd's Register Fairplay*, idet oplysningerne fra flere lande kan være forsinkede. Det er dog usandsynligt, at man selv efter opjusteringerne vil nå helt så højt et kontraheringsniveau som i 2007.



Den høje nybygningsaktivitet i 2007 fortsatte ind i 2008. I årets første kvartal blev der afleveret 647 skibe, svarende til 9,6 mio. kbt. Hvis dette aktivitetsniveau fortsætter resten af året, vil nybygningsaktiviteten opgjort i kbt i 2008 overstige aktivitetsniveauet for 2007.

Ordrebeholdningen voksede fra 183,2 mio. kbt fordelt på 10.510 skibe ved udgangen af 2007 til 186,6 mio. kbt fordelt på 10.819 skibe ved udgangen af marts 2008. Målt i kbt havde Sydkorea den største andel af ordrebeholdningen – 35,4 % – ved udgangen af marts 2008. Med 3.538 skibe i ordre – svarende til ca. 32,7 % af den samlede globale ordrebeholdning – havde Kina den største andel ved udgangen af marts 2008 opgjort i antal skibe. De europæiske værfter havde 20,9 mio. kbt fordelt på 1.761 skibe i ordre, hvilket svarede til en andel af den samlede ordrebeholdning på 11,2 % i kbt og 16,3 % i antal skibe.

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



Adgang til stål på konkurrencedygtige vilkår

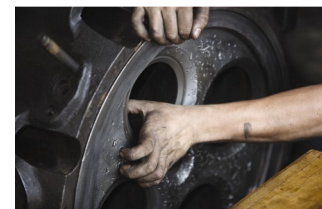
Priserne på stål har i flere år været betydeligt højere i Europa end i væsentlige konkurrentlande. Samtidig ses der en stigende mangel på visse ståltyper. Dette vanskeliggør og fordyrer produktionen i den stålforarbejdende industri i EU og skader de europæiske virksomheders konkurrenceevne. Efter klager fra de europæiske stålværkers forening EUROFER har EU-Kommissionen desuden indledt anti-dumpingundersøgelser af stål leveret til EU fra lande som Kina, Sydkorea og Tyrkiet m.fl. Dette sender et helt forkert signal! EU burde føre en politik, der har til hensigt at fremskaffe råvarer til det europæiske marked til konkurrencedygtige priser – i stedet for at forhindre en effektiv og konkurrencedygtig industriel udvikling i EU. Bedre adgang til råvarer, og herunder stål, til konkurrencedygtige priser vil stimulere den industrielle udvikling i EU og stemme overens med tankerne bag Lissabon-strategien. Der er derfor behov for et opgør med de protektionistiske tendenser, der stadig ses flere steder i EU's handels- og industripolitik.



Adgang til udenlandsk arbejdskraft

Den 28. april i år vedtog Folketinget en ny ordning for danske virksomheders anvendelse af udenlandsk arbejdskraft. Ordningen trådte i kraft pr. 1. maj og ændrer den såkaldte *Østaf-tale*, der som hovedsigte har, at arbejde i Danmark bør ske på "ordnende løn- og ansættelsesvilkår". Det er desværre ikke altid en simpel procedure at få udenlandsk arbejdskraft til Danmark, særligt ikke når den danske virksomhed ikke direkte ansætter en udlænding, men i stedet får arbejde udført af en udenlandsk virksomhed, der optræder som underleverandør. Alt arbejde, der udføres af udlændinge, der udstationeres til Danmark, skal – uanset arbejdets omfang – registreres i Register over Udenlandske Tjenesteydelser (RUT). Det medfører en voldsom og bureaukratisk arbejdsbyrde for virksomhederne – selv i de tilfælde, hvor ansættelsesforholdene er af meget kort varighed, og også hvis den udenlandske virksomhed er en fast samarbejdspartner eller endog et datterselskab af den danske virksomhed.

Hvis man som dansk virksomhed vil ansætte en udenlandsk statsborger, mødes man med mistanke om urimelige arbejdsvilkår. Det betragtes som en undtagelse og som noget, der kræver særlig forklaring, hvis en udenlandsk statsborger skal arbejde i Danmark. Der er opstillet en positivliste, der giver adgang for udlændinge inden for beskæftigelsesområder, hvor der er mangel på særligt kvalificeret arbejdskraft, men denne liste tager ikke højde for, at der er generel mangel på arbejdskraft. Der er i forvejen udfordringer i forbindelse med ansættelse af udlændinge, idet nødvendig omskoling, kulturmæssige forskelle og mange andre forhold medvirker til at reducere nytten af en udlænding, der måske kun kortvarig er i Danmark, i forhold til hans danske kollega. Det er derfor paradoksalt, at en udlænding, der ansættes i en større dansk overenskomstdækket



virksomhed, ofte er dyrere at ansætte, ligesom vedkommende som regel vil modtage en højere løn efter skat end en dansker.

Danske virksomheder har etableret egen produktion i andre lande og på anden måde outsourcet aktiviteter til udlandet. I den forbindelse bør det indgå som et naturligt led, at danskere tager til udlandet, og udlændinge kommer hertil. Global produktion og udenlandske datterselskaber kræver, at de videnstunge produkter, som gør danske virksomheder konkurrencedygtige, udvikles i Danmark af kvalificerede medarbejdere, som altså skal kunne findes i Danmark. Skal de konkurrencedygtige sektorer, vi har i Danmark, vokse sig stadig stærkere herhjemme, må der åbnes yderligere for relevant udenlandsk arbejdskraft. Manglen på arbejdskraft i Danmark har i nogen tid været en alvorlig hæmsko for danske virksomheder. Det er naturligvis muligt at søge at udvide udbuddet af danskere mere ved at inddrage deltidsansatte personer eller søge at skaffe job til personer på overførselsindkomster. Sådanne tiltag vil dog i bedste fald kun kunne bidrage marginalt til udvidelse af udbuddet af relevant arbejdskraft.

Der er behov for en ordning, der ikke besværliggør indførelsen af udenlandsk arbejdskraft, men som udgør en mulighed for velfungerende og konkurrencedygtige danske virksomheder, der uden adgang til den fornødne kvalificerede arbejdskraft kan blive tvunget til at flytte ud af landet eller i værste fald lukke.

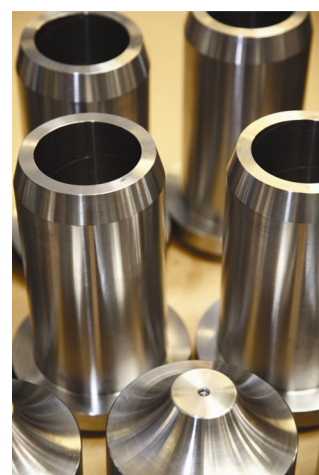
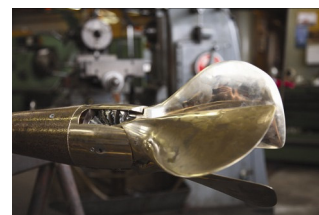
Verdens største værft opføres i Kina

De seneste år har skibsbygningsindustrien globalt oplevet et voldsomt boom. Dette har været medvirkende til, at en af de betydeligste skibsbygningsnationer, Kina, officielt har udmeldt, at den vil være verdens største skibsbygningsnation i 2015. Som et led i denne udvikling udvider Kina for tiden sin kapacitet til at bygge flere og stadigt større skibe, og på øen Changxing er verdens hidtil største værft ved at blive opført.

Da den globale transportmængde ikke forventes at vokse så meget, at det kan generere ordrer, der kan fylde både de eksisterende alle de nye værfter kan man forvente, at skibsbygningsindustrien – også i Kina – vil få problemer med overkapacitet om få år.

Sidste advarsel til polske værfter

Endnu en gang har EU-Kommissionen advaret den polske regering, der denne gang har fået en sidste frist på to måneder til at fremlægge en plan, der beviser, at de polske værfter kan overleve på markedsvilkår – uden statsstøtte. Hvis den polske regering ikke formår at bevise dette, vil Kommissionen kræve, at den ulovligt udbetalte støtte tilbagebetales. Dette kan i praksis betyde lukning af værfter.



Fællesmøde med Maritim Bransjeforening i Norge

Den 10. juni afholdt Danske Maritime et fælles medlemsmøde med den norske maritime brancheforening, Maritim Bransjeforening i Norsk Industri, i Oslo. Sigtet med dette fællesmøde var at udveksle erfaringer og viden samt at styrke samarbejdet mellem de to brancheforeninger.

Danske Maritimes årsberetning

Danske Maritimes årsberetning for 2007/2008 er udkommet. Beretningen kan læses på Danske Maritimes hjemmeside: www.danskemaritime.dk.

VIKING åbner ny afdeling i Tyrkiet

Den 31. maj 2008 åbnede VIKING Life-Saving Equipment Istanbul Denizcilik Ticaret AS dørene for servicering af maritimt redningsudstyr i den tyrkiske region. Tyrkiet har en lang tradition for skibsfart og en nybygningsindustri, som er i fortsat vækst. Regionen er base for et stigende antal krydstogtskibe - i øjeblikket krydses Bosporusstrædet f.eks. dagligt af 150-170 skibe. Den nye servicestation, som er nr. 48 i rækken af 100 % ejede lokationer, vil styrke VIKINGs globale servicenetværk og skal bl.a. servicere det store og voksende nybygningsmarked i Tyrkiet.



Vidste du, at:

Det Blå Danmark byder på karrieremuligheder over hele verden?