

BILAG 1

**Program for åben minikonference i Erhvervsudvalget om skibsfart, særligt den mindre skibsfart onsdag 8. februar 2006 i Landstingssalen**

- kl. 13.30: Velkomst, Kim Andersen, MF
- kl. 13.35: Økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen: Det Blå Danmark, herunder aktuel status og udviklingsmuligheder for den mindre skibsfart.
- kl. 14.00: Nationalbanken, økonom Niels C. Beier: Søfragt og dansk økonomi.
- kl. 14.15: Rederiforeningen for mindre Skibe, forretningsfører Michael Wengel-Nielsen: Status og udviklingsmuligheder for den mindre skibsfart.
- kl. 14.30: Rederiforeningen af 1895, direktør Gunnar Sørensen: Muligheder for at fremme fornyelse og udvikling af den mindre skibsfart.
- kl. 14.45: CO-Søfart, formand Ole Philipsen: Behovet for fornyelse af den mindre skibsfart.
- kl. 15:00: Skibsreder Finn Poulsen, J. Poulsen Shipping A/S: Internationalisering af den mindre skibsfart. Hvilke aktiviteter kan vi fremover yderligere tiltrække til Danmark, og hvilke ændringer kræver det. Kræver det f.eks. ændringer af mulighederne for finansiering?
- kl. 15.15: Korte oplæg fra søfartsordførerne og kommentarer fra oplægsholderne samt afsluttende debat (primært mellem oplægsholdere og MF'er). Ordstyrer Niels Sindal, MF.
- kl. 15.58: Konklusioner og afslutning ved Kim Andersen, MF.
  
- **Spørgsmål vedr. konferencen rettes til:**  
Udvalgssekretær Karen Munk Christensen, 33 37 55 24 (ftkamc@ft.dk).
  
- **Tilmelding til konferencen: [charlotte.andersen@ft.dk](mailto:charlotte.andersen@ft.dk)**
  
- **Adgangskontrol:** Bemærk at eksterne deltagere skal afsætte op til 15 min. til adgangskontrol/scanning/registrering forud for konferencen.



Fornavn + Mellemlavn	Efternavn	Firma/forening
John	Andersen	Difko
Kim	Andersen	Folketingsmedlem
Charlotte	Andersen	Folketinget
Mogens Schrøder	Bech	Søfartsstyrelsen
Simon H.	Behrens-Nielsen	DNV Maritime Copenhagen
Niels C.	Beier	Nationalbanken
Bendt	Bendtsen	Økonomi- og Erhvervsministeriet
Colette	Brix	Folketingsmedlem
Anders Friis	Brorholt	Økonomi- og Erhvervsministeriet
Jenny N.	Braat	Danske Maritime
Henrik Monberg	Carlsen	Easeacon
Poul Erik	Christensen	Folketingsmedlem
Jeanette Rohde	Christensen	Rohde Nielsen A/S
Karen Munk	Christensen	Folketinget
Jacob K.	Clasen	Danmarks Rederiforening
Claus	Djørup	Fagpressebureauet, Chr.Borg
Svend	Flyvbjerg	Rederiforeningen for mindre skibe
Finn Skriver	Frandsen	Folketinget
Per	Frederiksen	Søfartens Ledere
Torkild R.	Funder	Foreningen til Søfartens Fremme
Jan Fritz	Hansen	Danmarks Rederiforening
Kim Dyrhauge	Hansen	Socialdemokraterne
Jørgen Hammer	Hansen	Søfartsstyrelsen
Niels	Henriksen	Svendborg Bugser A/S
Ove Lykke	Hindhede	PricewaterhouseCoopers
Allan	Houtved	Danmarks Skibsmæglerforening
Jens Frederik	Jacobsen	
Bo	Jagd	Danmarks Skibskredit
Anders	Jakobsen	Transportnyhederne
Tobias Lykke	Jensen	Transportnyhederne
Jacob	Jensen	Folketingsmedlem
Lars Koch	Jensen	PricewaterhouseCoopers
Niels	Jessen	Lloyd's Register EMEA
Niels	Johannesen	Rederiet C. Rousing A/S
Poul Erik	Juhl	
Jan	Katkjær	SKULD Copenhagen
Jesper	Kinch-Jensen	Folketingsmedlem
Hans	Klempel	Difko
Hans-Otto	Kristensen	Skibsteknisk Selskab
Linda	Liberius	Ritzau
Jens Chr.	Lund	Folketingsmedlem
Lene	Mikkelsen	DTL
Erik	Møller	Martec
Kristen D.	Nedergaard	Inst. for Maritim forsk. og innovti
Jakob Axel	Nielsen	Folketingsmedlem
Lars	Nyberg	Difko
Tonny Dalhøj	Paulsen	Europas Maritime Udvik.center
Marion	Pedersen	Folketingsmedlem
Erik Haller	Pedersen	Nationalbanken
Søren Balken	Petersen	Copenhagen Malmö Port
Ole	Philipsen	CO-Søfart
Finn	Poulsen	J. Poulsen Shipping A/S
Henning C.	Price	Udenrigsministeriet
Anders	Rasmussen	Danelec Elektronics A/S



Carsten  
Steen  
Bengt  
Niels  
Lise  
Ole  
John  
Gunnar  
Martin  
Søren  
Michael  
Jytte  
Erik

Rousing  
Sabinsky  
Sangberg  
Sindal  
Skovby  
Sohn  
Steen-Mikkelsen  
Sørensen  
Uhlenfeldt  
Vestergaard  
Wengel-Nielsen  
Wittrøck  
Østergaard

Rederiet C. Rousing A/S  
Europas Maritime Udvik.center  
Bureau Veritas Marine Division  
Folketingsmedlem  
Legal Risk Manager  
Folketingsmedlem  
Scandlines Danmark A/S  
Rederiforeningen  
TV2/Finans  
Marstal Navigationsskole  
Rederiforeningen for mindre skibe  
Folketingsmedlem  
Dansk Transport og Logistik



**Notat**

8. februar 2006

**Grundlag for ministerens tale ved Erhvervsudvalgets høring om den mindre skibsfart den 8. februar 2006  
(KUN DET TALTE ORD GÆLDER)  
Tale tid: 25 min.**

**● Indledning**

Det er en særegen situation, at stå her i dag og tale om et helt konkret dansk erhvervsanliggende, midt i de vanskelige internationale begivenheder, som Danmark beklageligvis er blevet en del af.

Det er klart, at regeringens fulde opmærksomhed og indsats er fokuseret på krisen og fortsat vil være det, ● indtil situationen er afklaret og forholdene er normaliseret. Der arbejdes intenst gennem mange kanaler og på mange planer på at dæmme op for krisen.

Men vi skal naturligvis også bevare opmærksomheden på de væsentlige hjemlige forhold – i dette tilfælde på skibsfarten.

Og jeg vil gerne takke Erhvervsudvalget for denne lejlighed til at komme og tale om dansk skibsfart.





Skibsfart er et meget vigtigt erhvervs- og vækstområde i den globale økonomi.

I 2005 forventes valutaindsejlingen at blive på omkring 140 mia. kr. Det er en flot stigning på små 60 % i løbet af 3 år.

● 15.000 personer arbejder på danske skibe.

Og tager vi den samlede beskæftigelse i hele Det Blå Danmark - med havne, maritime industrier og skibsværfter - så når vi op på knap 110.000 personer.

Samtidig tegner Det Blå Danmark sig for godt 6 procent af værdiskabelsen i Danmark.

Dansk skibsfart er en succes. En af grundene er, at erhvervet tidligt så mulighederne i den globale økonomi – og udnyttede dem.

### **Globalisering**

Globalisering er et nøgleord i tiden. Det er med god grund. Det er her de helt store udfordringer ligger i de kommende år – og dermed også de store muligheder.

Det gælder for dansk erhvervsliv og for dansk søfart. Og det gælder også for den mindre skibsfart.



Vi har nu i en tid arbejdet på højtryk i regeringens Globaliseringsråd. Vi vil i de kommende måneder præsentere en strategi for Danmark i den globale økonomi.

Vi har et godt udgangspunkt: Dansk økonomi er i topform til springet ind i fremtiden.

Vi har en solid vækst.

● Vi har overskud på de offentlige finanser og på betalingsbalancen.

Vi har lav ledighed og høj beskæftigelse.

Og både inflationen og renten er historisk lav.

Søfarten har fået sit eget Globaliseringsråd. Her tænker jeg på projektet om udvikling af "Danmark som Europas førende søfartsnation".

● Det er selvfølgelig i erkendelse af, at søfart er et af flagskibene i dansk erhvervsliv. Her har vi et forspring i forhold til mange af vores konkurrenter.

Det skal vi fastholde og udbygge. Det er vores udfordring.

Det er nødvendigt, at vi er opmærksomme og håndterer de udfordringer, globaliseringen giver.



Det er nu, vi har styrken til det.

Det er nu, fremtiden skal sikres.

### **Rammevilkår**

DIS-ordningen, sømandsfradraget og tonnageskatten er helt afgørende rammevilkår for dansk søfart. De er det økonomiske grundlag for, at danske rederier er internationalt konkurrencedygtige. Det må vi fastholde.

De stigende krav til skibsfarten betyder også, at vi løbende skal have fokus på, om der er behov for justeringer.

I rederierne er det nødvendigt at gå nye veje. Det kan være omlægninger i driften, eller nye samarbejder med andre rederier og virksomheder.

Nogle rederier er kommet langt, mens det kniber for andre.

Jeg er glad for, at også mindre rederier har taget tonnageskatten til sig. Tonnageskatten erstatter den almindelige selskabsbeskatning. Tonnageskatten forudsætter typisk en ny struktur i de mindre rederiers juridiske opbygning. Jeg har forstået, at et par håndfulde rederier



har benyttet sig af reglerne om skattefri virksomhedsomdannelse.

### **Kapital til den mindre skibsfart**

I denne omstillingsproces er det afgørende at fremskaffe kapital - både egenkapital og lånekapital.

● Den mindre skibsfart har flere gange peget på behovet for at lempe anpartsreglerne. Regeringen mener ikke, at det er vejen frem.

Både Holland og Tyskland har i de senere år strammet reglerne på området. Det ser jeg som en afspejling af, at en nedsættelse af indkomstskatterne prioriteres højere.

● Det er regeringens målsætning at nedsætte skatten på arbejde for at forbedre konkurrenceevnen.

Det vil være til større gavn for dansk skibsfart og hele Det Blå Danmark, der giver mange arbejdspladser i land. Det vil også gøre det lettere at tiltrække specialister fra udlandet.

Regeringen har taget en række initiativer på kapitalområdet for at fremme investeringer i unoterede aktier. Private kan nu investere deres pensionsmidler i unote-





rede aktier. Samtidig har pensionskasserne givet tilsagn om at øge deres investeringer på området. Det var centrale punkter i regeringens "Handlingsplan for risikovillig kapital" fra januar 2005.

Regeringen har fortsat fokus på kapitalområdet, og det indgår også i Globaliseringsrådets arbejde.

Vi ser, at mindre rederier anskaffer nye skibe. Men det er karakteristisk for den mindre skibsfart, at gennemsnitsalderen er meget høj. Spørgsmålet er, om de nuværende muligheder for at skaffe kapital er tilstrækkelige, eller om de udnyttes godt nok.

Jeg vil gerne invitere den mindre skibsfart til at deltage i et arbejde omkring privat kapital. Vi skal først og fremmest se på, hvilke former for kapital, der er behov for, og det forretningsmæssige grundlag herfor.

Dernæst skal vi skabe en større interesse hos kapitalmarkedet for at skaffe den nødvendige kapital - og i de rigtige former. Det gælder både for egenkapital og for lånekapital.



Jeg ser også gerne, at iværksætterområdet bliver en del af det arbejde.

Der er mange måder at starte sin virksomhed op på.

Det behøver ikke være traditionel rederidrift med egne skibe.

Det kunne også være befragtning af andre rederiers skibe.

Det kunne være køb af et skib, hvor andre står for den tekniske og kommercielle drift.

En af dansk søfarts store succeser er et selskab, der har skabt en millionomsætning ved at chartre et net af mindre containerskibe, der sejler i Nordeuropa.

Under alle omstændigheder kræves der kapital. Der skal også være et kapitalmarked for den mindre skibsfart, der kan vurdere den gode idé og bringe de lønsomme projekter fremad.

Med den historisk lave rente og de høje fragtrater, som vi har set gennem de seneste år, er de grundlæggende finansieringsvilkår gode. Det må vi ikke glemme.

**Regulering og administrative byrder**



Jeg er meget opmærksom på, at verden er blevet mere kompleks, hvis man vil drive kvalitetsskibsfart. Der stilles flere og flere krav til søfarten – internationalt, fra EU og nationalt. Vi skal sikre vores kyster mod forurening. Og der er kommet nye regler, der skal forebygge terrorisme.

● Men vi skal ikke have reglerne for reglernes skyld. Det er vigtigt at se på de administrative byrder. De kan især være tunge for mindre virksomheder.

Derfor har jeg bedt Søfartsstyrelsen om i samarbejde med erhvervet at gennemgå reglerne og komme med forslag til forenklinger. Der arbejdes for at skabe lettelser for op mod 31 mio. kr. inden 2010. Det svarer til

● knap 10 procent af de administrative byrder for søfartserhvervet. Det viser, at vi er godt på vej.

Regeringen vil have regler, som giver mening.

Regeringen vil have regler, som fremmer væksten.

Men regeringen vil også have danske skibe, der satser på kvalitet og sikkerhed.

**Tilbageholdelser**



Danmarks status som en søfartsnation med kvalitets-skibsfart, er afhængig af, at rederierne lever op til reglerne.

Det har nogle rederier med ét eller få skibe svært ved. Det ser vi også i statistikkerne over tilbageholdelser.

● Ingen kan sige sig fri i forhold til tilbageholdelser. Men tørlastskibe under 3000 BT er dem, der optræder oftest på lister over tilbageholdte skibe. Disse skibe er typisk af ældre dato og ejes af mindre rederier.

Når et skib tilbageholdes, er det et problem for det enkelte rederi. Rederiet skal udbedre fejl og mangler og overholde de kommercielle forpligtelser. Det er forståeligt.

● Det er også nødvendigt at forstå, at sådanne tilbageholdelser har en afsmitning på dansk skibsfarts omdømme.

Mange tilbageholdelser af danske skibe vil betyde, at Danmark ikke internationalt ses som en førende kvalitetssøfartsnation.





Vi skal huske på, at andre lande *også* satser på kvalitetsskibsfart. Nettet strammes om dem, der ikke kan følge med.

Danmark har nu fået ridser i lakken.

I en lang årrække har vi opfyldt kravene til en lempelig havnestatskontrol i USA. Det har sparet tid for de danske redere på det største marked for dansk skibsfart – og tid er penge.

I slutningen af 2004 overskred danske skibe det acceptable antal tilbageholdelser ved anløb af amerikansk havn. Dermed mistede *alle* danske skibe muligheden for den lempelige behandling.

Det er ikke tilfredsstillende.

### **Kompetencer**

Med de øgede krav ser vi et stigende behov for kompetencer på skibene og i land. Det er nødvendigt med et godt og tidssvarende uddannelsessystem.



Regeringen har taget højde for kravene til fremtidens skibsfart med den brede politiske aftale om reformen af det maritime uddannelsessystem.

Der er også behov for at se, hvad der kan gøres for sætteskipperne på de små skibe.

● I dag kræver skippernes arbejde i højere grad administrative kompetencer. Mange skippere har ikke siddet på skolebænken i mange år. Med et lille rederi i ryggen er det svært at følge med i kravene til dagens skibsfart. Her må vi sætte ind.

Jeg synes også, at vi kan bruge nedgangen i fiskeriet konstruktivt. Hvis vi kan finde en mulighed for at kvalificere fiskeskipperne til den mindre skibsfart, har vi løst to problemer på én gang.

● Mange mindre rederier er kommet langt i omstillingsprocessen. De har fundet nye veje og løsninger. Nogle har slået sig på specialtransporter af store enheder og mindre tankskibe. Andre på sikkerhedsservice med vagtskibe og bugserskibe.



Jeg har bemærket, at den mindre skibsfart i den seneste udgave af Dagbladet Børsens vækstvirksomheder er repræsenteret på 3. pladsen. Det er flot. Dansk skibsfart skal både være for store og små kvalitetsredere.

### **Danmark som Europas førende søfartsnation**

Men vækst er ikke noget, man kommer sovende til. Vækst kræver, at man kan se mulighederne for at udvikle sin virksomhed. Samtidig kræves folk med de rette kompetencer - og godt købmandskab.

Danske rederier har generelt vist, at man kan og vil. Det vil regeringen gerne understøtte.

Inden længe præsenterer jeg derfor en handlingsplan for udvikling af Danmark som Europas førende søfartsnation.

Jeg har allerede været inde på en række af de centrale udfordringer for dansk søfart - udfordringer som handlingsplanen tager fat på.

Handlingsplanen tager også fat på en af dansk søfarts store udfordringer - rekrutteringen til Det Blå Danmark. Og vi ser på, hvordan vi kan komme på højde



med andre toneangivende søfartsnationer på forsknings- og innovationsområdet.

### **Afslutning**

Vi har set betragtelig vækst inden for dansk søfart i de seneste år, og meget tyder på at den tendens kan fortsætte.

Det er mit håb, at den omstillingsvilje, som jeg fornemmer mange steder i den mindre skibsfart, vil slå fuldt igennem i de kommende år. Vi skal udnytte det samlede vækstpotentiale også i denne del af skibsfarten.

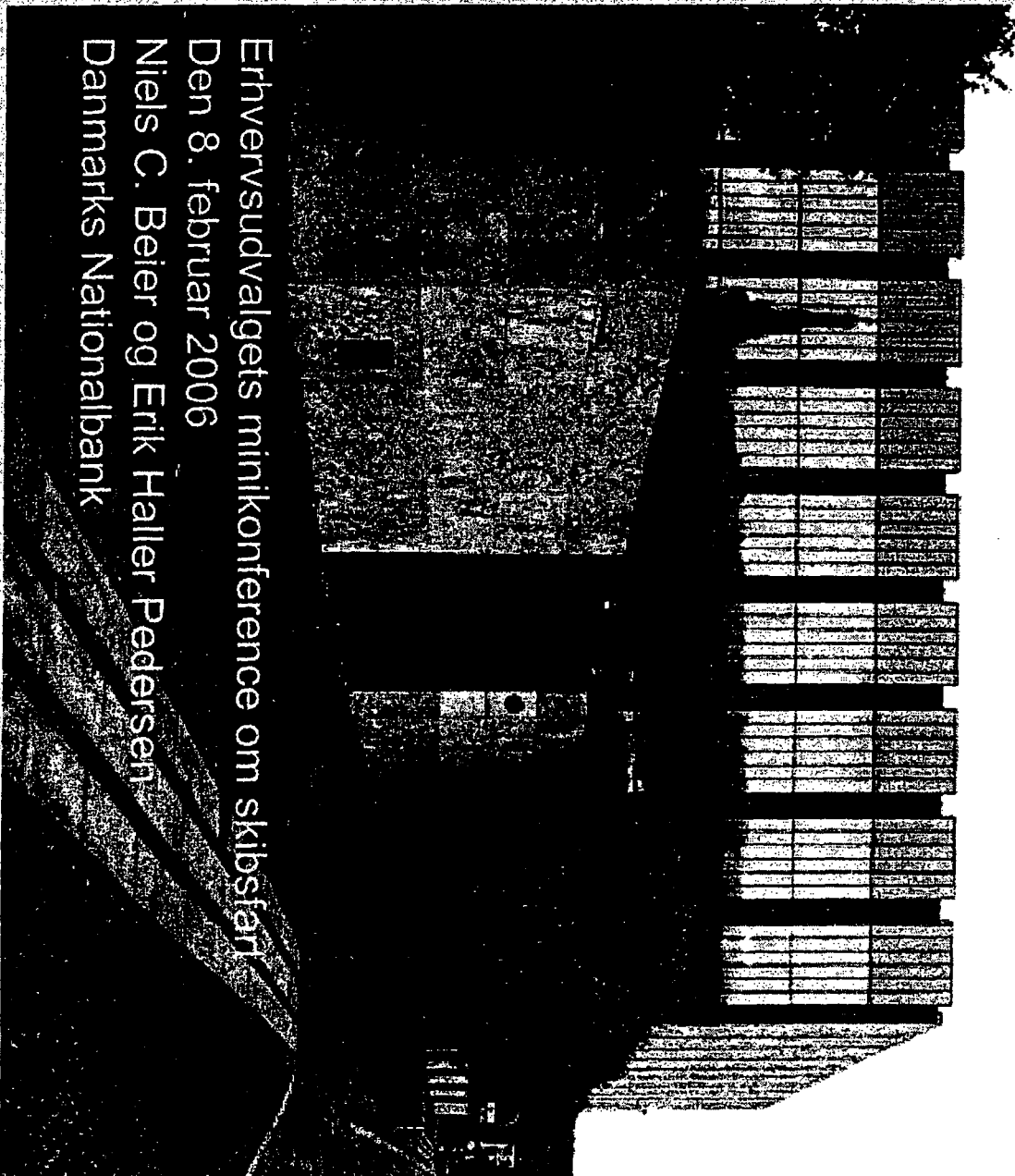
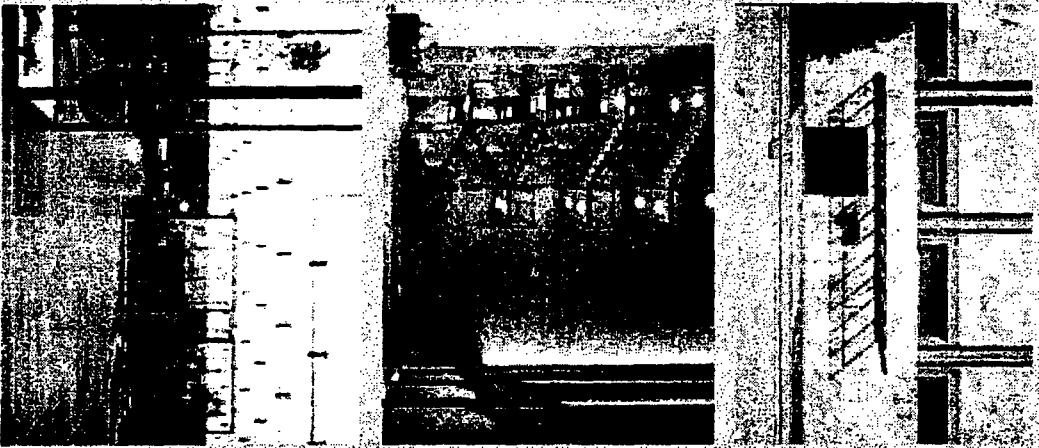
Jeg vil ønske jer alle en fortsat god dag og gode drøftelser omkring dansk skibsfart.





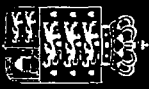


# Søfragt og dansk økonomi



Erhvervsudvalgets minikonference om skibsfart  
Den 8. februar 2006  
Niels C. Beier og Erik Haller Pedersen  
Danmarks Nationalbank





## Søfragt og dansk økonomi

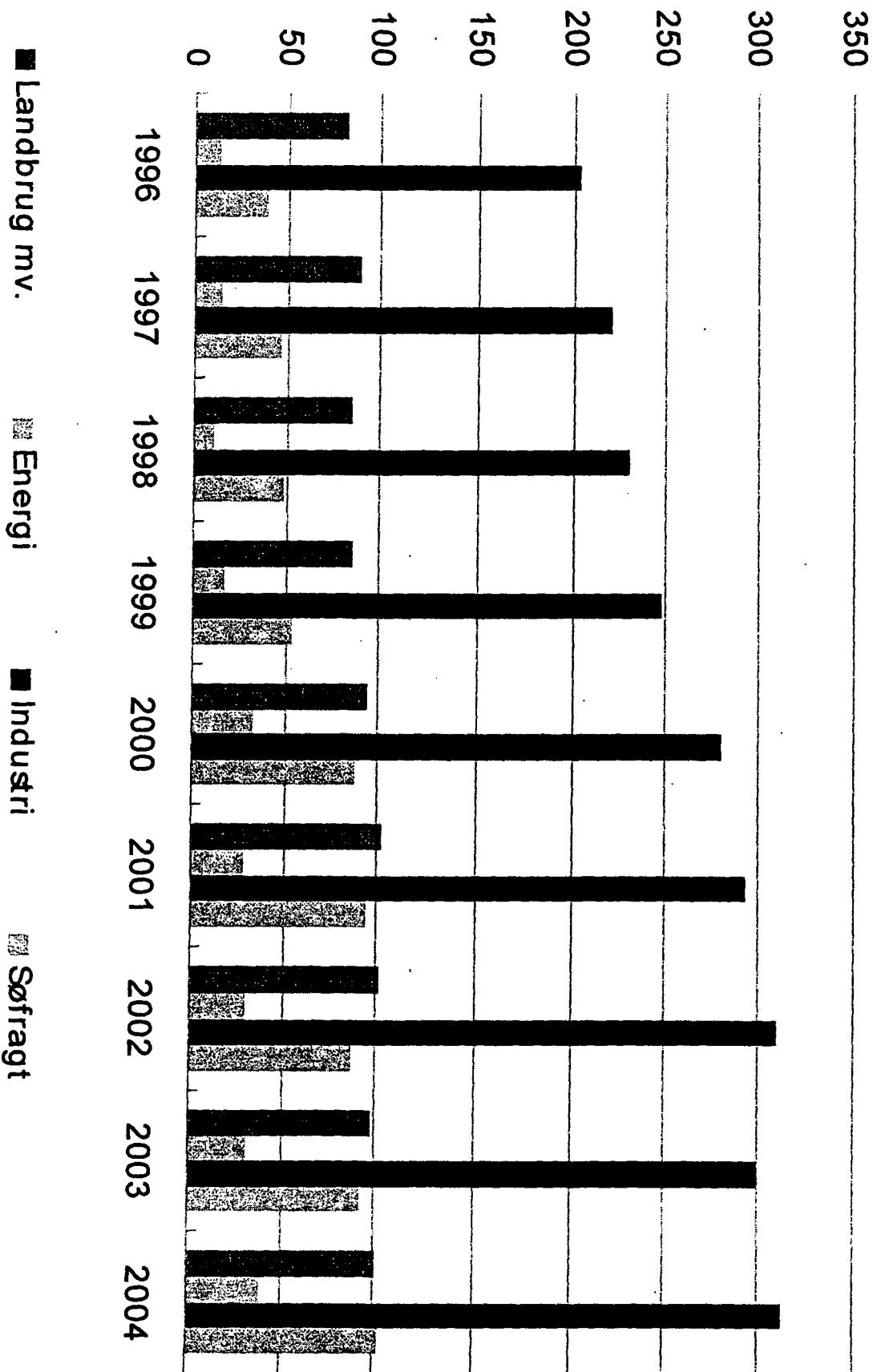
- ◆ Nationaløkonomisk betydning af erhvervet
- ◆ Minikonference=minioversigt!
- ◆ Hele skibsfarterhvervet, ikke kun den mindre skibsfart
- ◆ Niels C. Beier og Erik Haller Pedersen, Søfragt og dansk økonomi, Kvartalsoversigt, 4. kvartal, december, Danmarks Nationalbank





# Dansk eksport 1996-2004

Mia.kr.

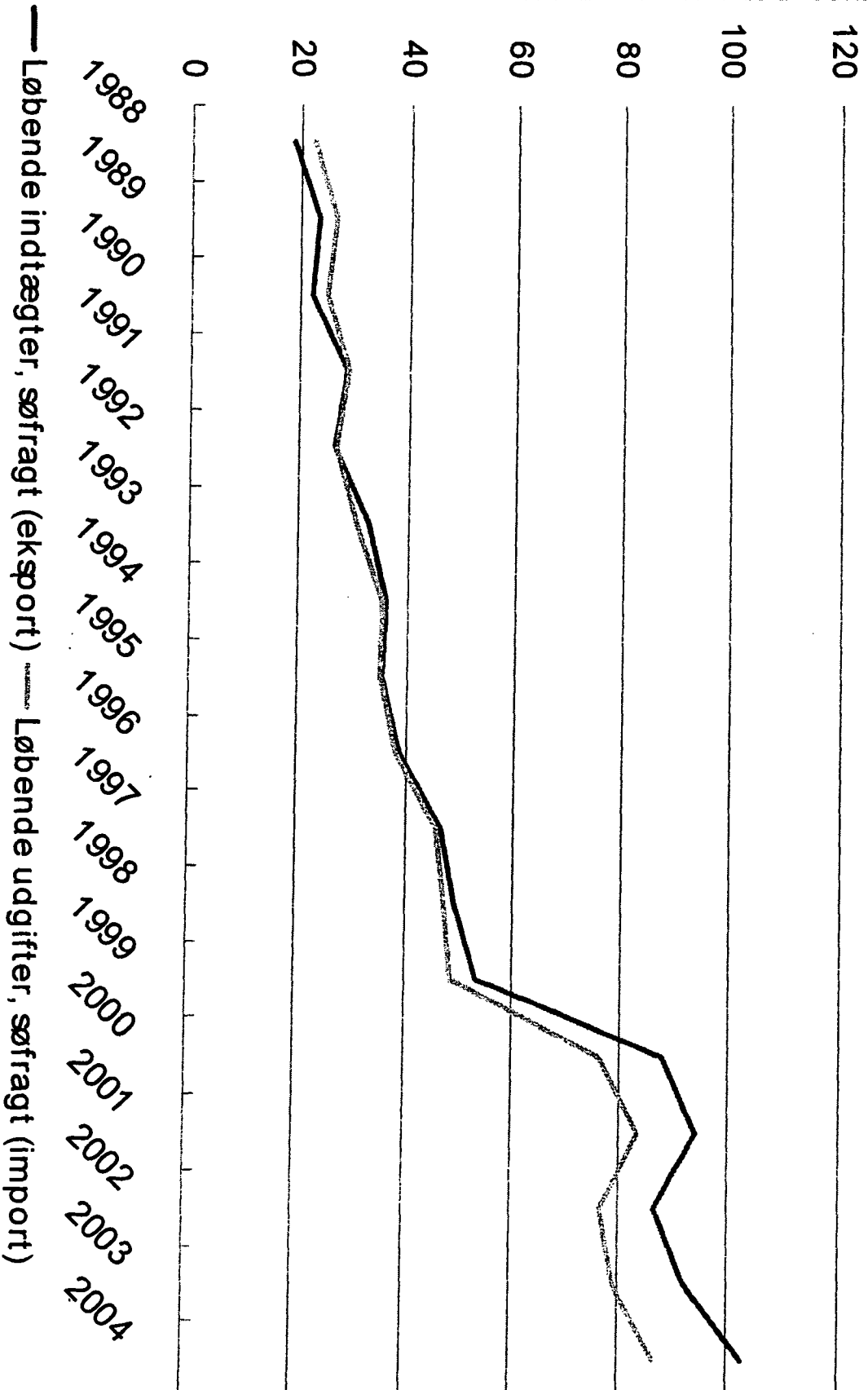






# Søfragt: Eksport og import 1988-2004

Mia.kr.



— Løbende indtægter, søfragt (eksport)    - - - - - Løbende udgifter, søfragt (import)



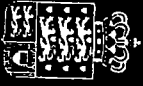




## Nationaløkonomisk betydning I

- ◆ Eksportorienteret
- ◆ Betydelig eksportfremgang det sidste årti, bl.a. via overtagelser
- ◆ Eksport: ca. 1/3 af industrieksporten i 2004 (Værdiskabelse: ca. 1/7 af industriens)
- ◆ Bidrager nu markant til betalingsbalanceoverskuddet (andre faktorer: produktivitet, energieksport, bytteforholdsgevinst)





## Nationaløkonomisk betydning II

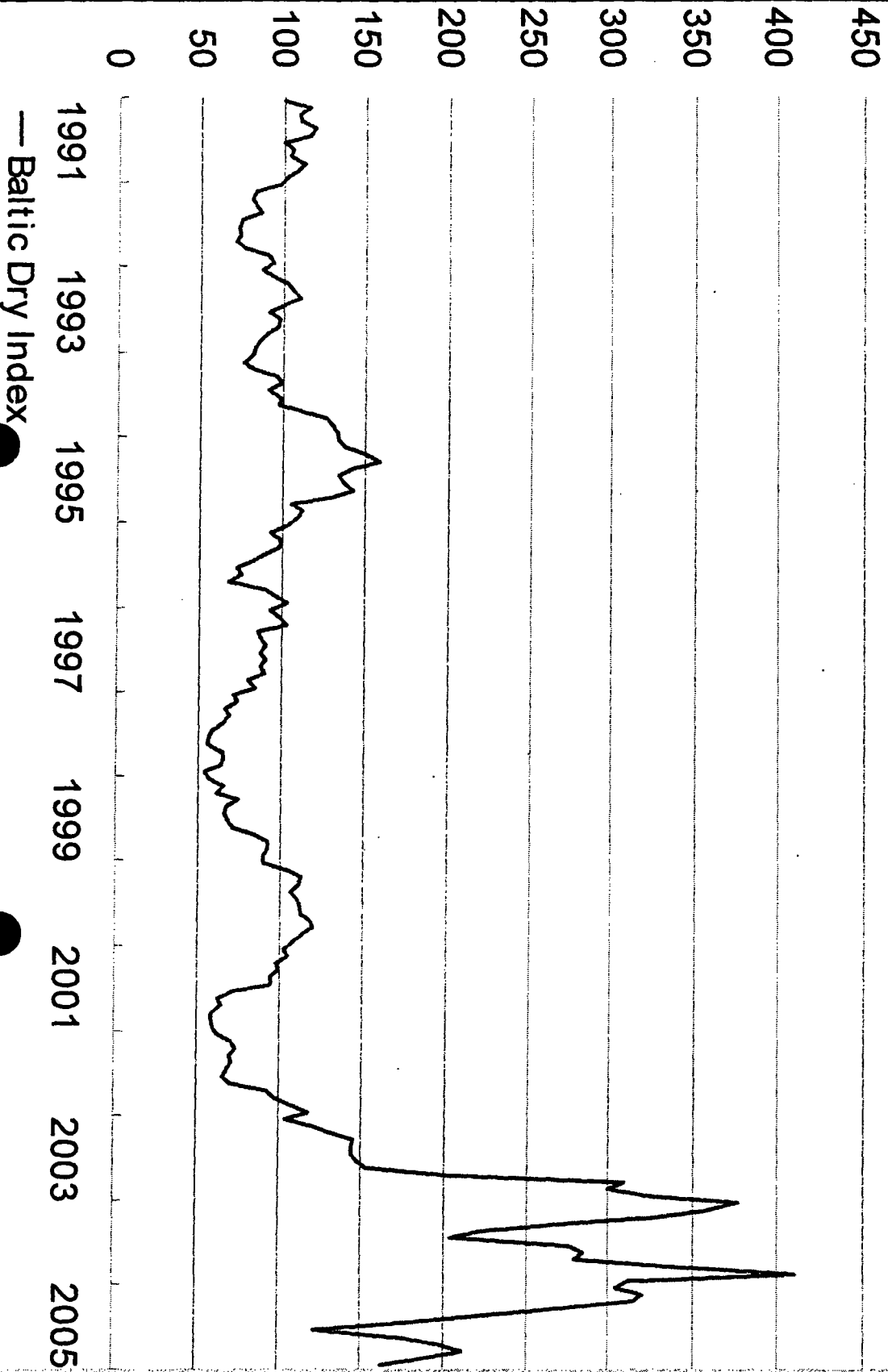
- ◆ Beskæftigelse i skibsfart: 25.000  
(Det blå Danmark: 75-120.000)  
Den private sektor: 1,7 mio.
- ◆ Ændring i betalingsbalancen som kapacitetsindikator
  - ◆ Pres viser sig ved overskud
  - ◆ Kører uafhængigt af danske forhold
- ◆ Danmark er en af verdens største skibsfartsnationer
  - ◆ Disponerer over langt flere skibe, end der ejes
  - ◆ Logistiske tjenesteydelser, højt i værdikæden
  - ◆ Nyder godt af øget global handel (Kina mv.)



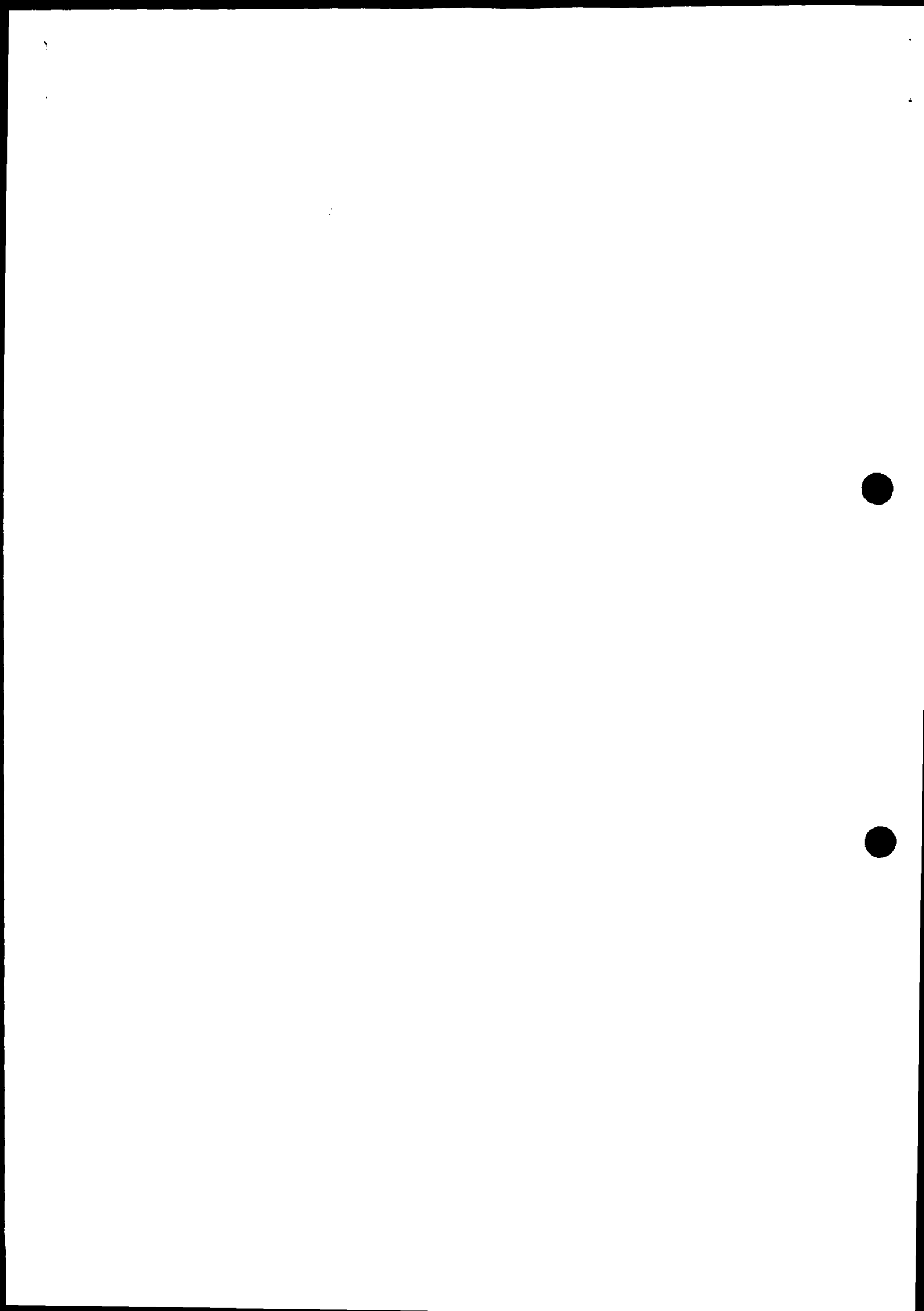


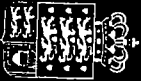
# Høje fragtrater 2003-05

Januar 1991 = 100



— Baltic Dry Index ●



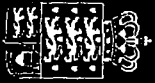


## Nationaløkonomisk betydning III

- ◆ "Anderledes" erhverv end traditionel industriproduktion
  - ◆ Mobilitet (skat)
  - ◆ Global sejlads (cross trades)
  - ◆ Dollar (valutakursusikkerhed)
  - ◆ Kapitalintensivt erhverv (trægt udbud)
  - ◆ Overtagelser af udenlandske rederier slår igennem på dansk statistik over skibsfart
- ◆ ...







## Afslutning

- ◆ Eksportorienteret
- ◆ Bidrager markant til betalingsbalancen
  - ◆ Overskud på trods af dansk højkonjunktur
  - ◆ Udvikling over de seneste 5-10 år
- ◆ Mindre sektor mht. beskæftigelse og værdiskabelse
- ◆ "Anderledes" erhverv



## REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE

+

### Folketingets Erhvervsudvalgs åbne minikonference:

Skibsfart, særligt den mindre  
skibsfarts udvikling

Den mindre danske skibsfart's

- Muligheder og Aktuelle situation

v. Sekretariatsleder Michael Wengel -Nielsen

# Transport Politik

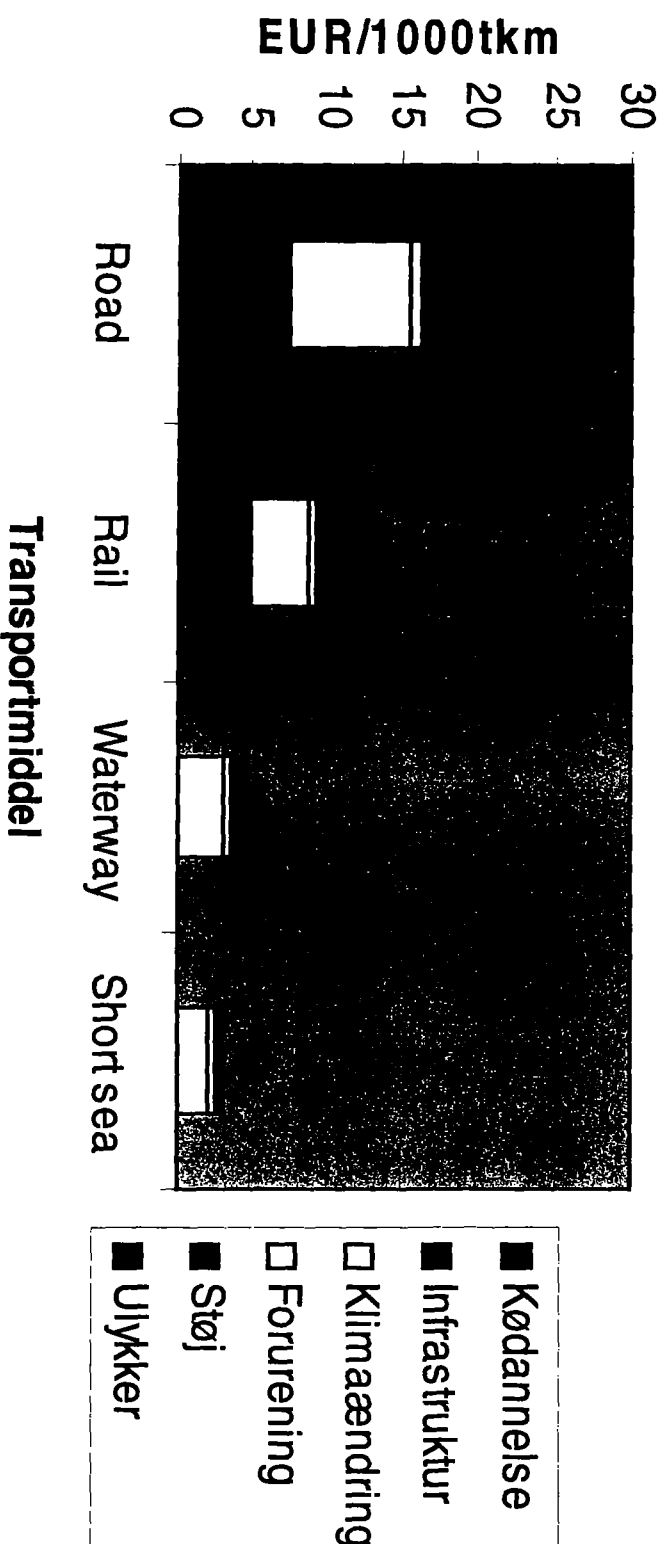
+

- Anpartsindgreb 1989
- Coasterrapporten 1991
- Udvikling af Nærskibsfart i EU fra 1992
- EU Maritime Industries Forum
- Ønske om at aflaste vejnet
- Miljøvenlig transport

# Transportformerernes Eksterne omkostninger

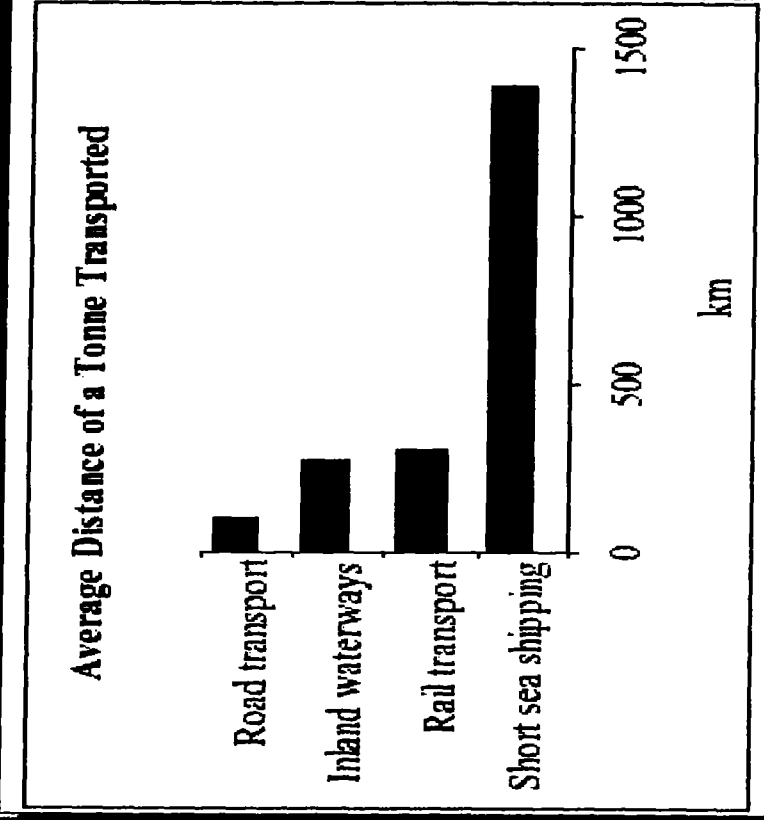
## Betaling ? for støj, røg og møg

Gns. Marginal omkostning



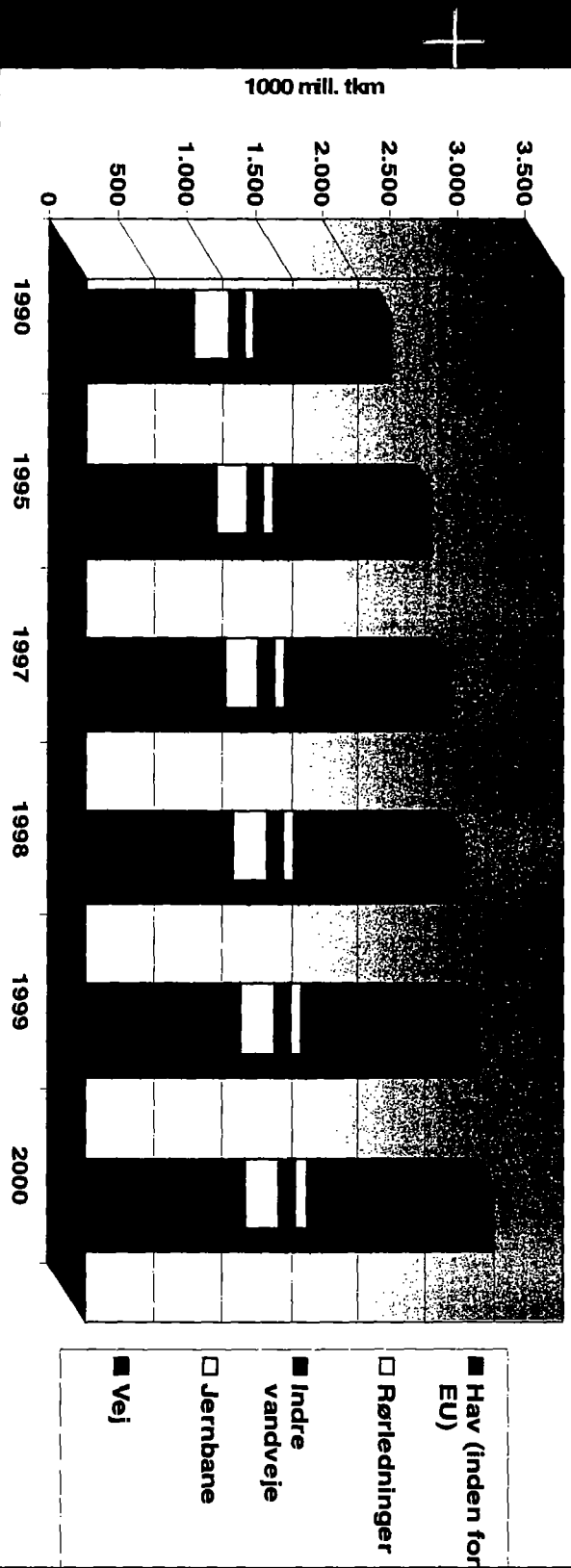
# Konkurrencen mellem sø- og Landevejs transport

- Markedsforskel vej og søtransport
- 82% af vejtransport er under 150 km
- Skibsfart konkurrencedygtig over 170 – 250 km



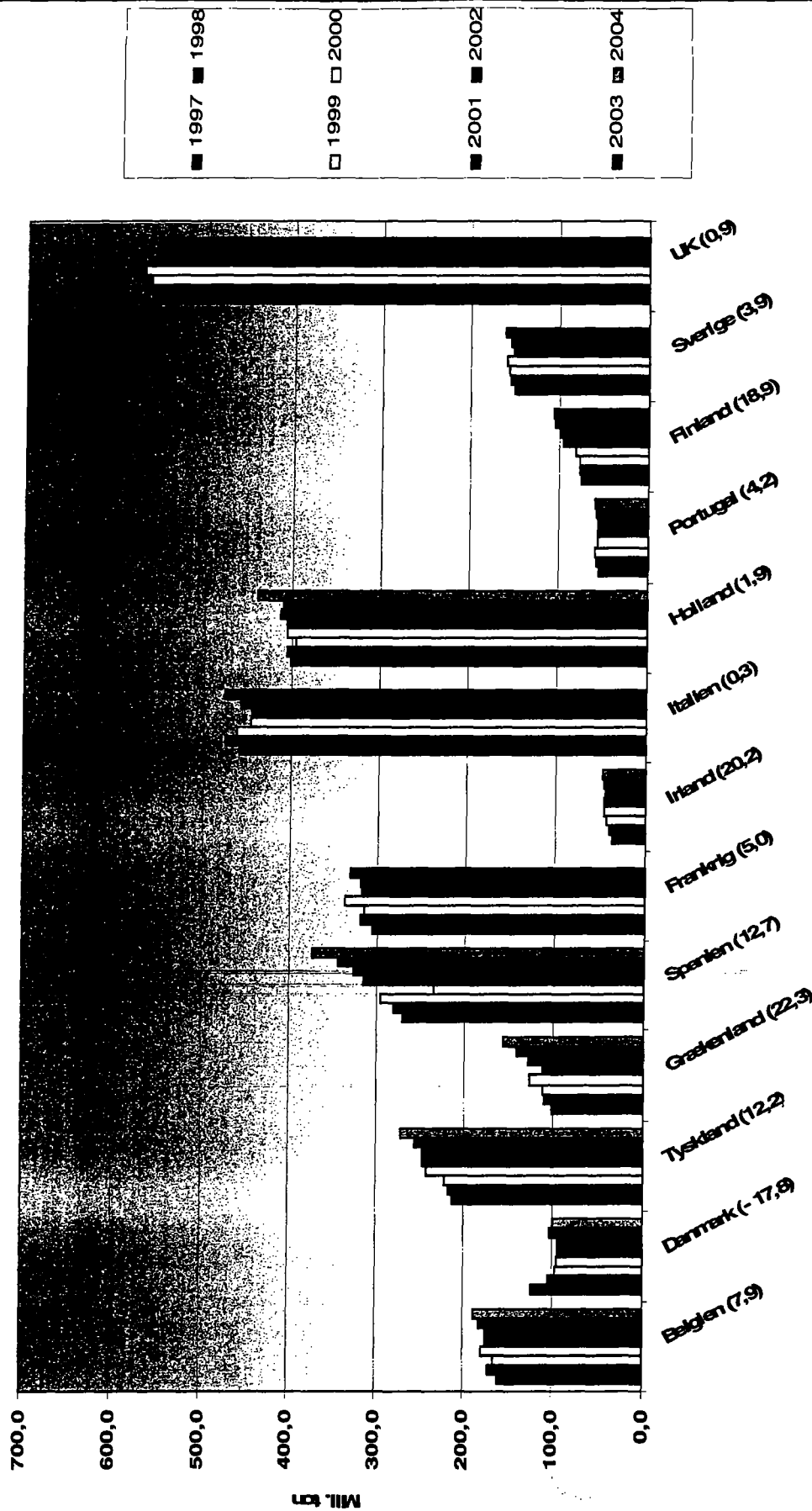
# Udviklingen i EU's samlede transport behov

Varetransport i EU-15



- Transporterede ton\*km er fordoblet siden 1970
- Transporterede ton\*km er vokset med 19 pct. i EU
- Skibstransporten er øget med 22 pct.
- Vejtransporten er øget med 24 pct.
- Jernbanen har tabt 6 pct. af transportarbejdet

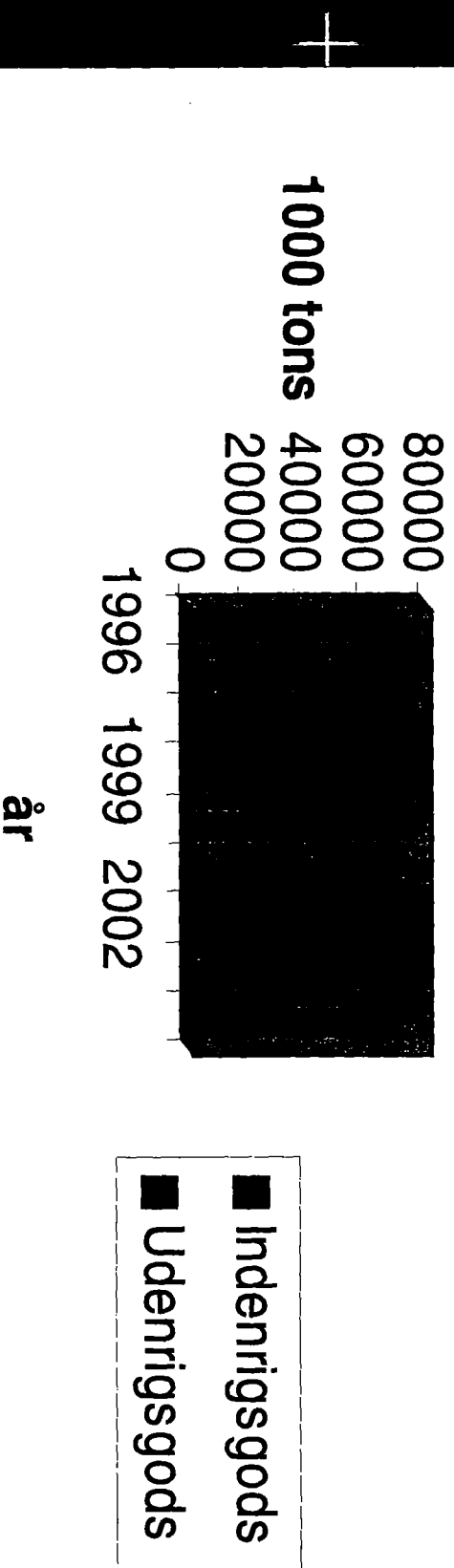
**Transport ad søvejen 1997 - 2004  
Bruttovægt af varer eksporteret i EU havne**



- Middelvæksten i EU -15 udgør 3,6 pct.
- Yderligere 200 mio. tons maritimt gods i de nye EU-lande
- Danmark har som eneste land en negativ vækst - 17,8 pct.
- Grækenland har en vækst på 22, 3 pct.

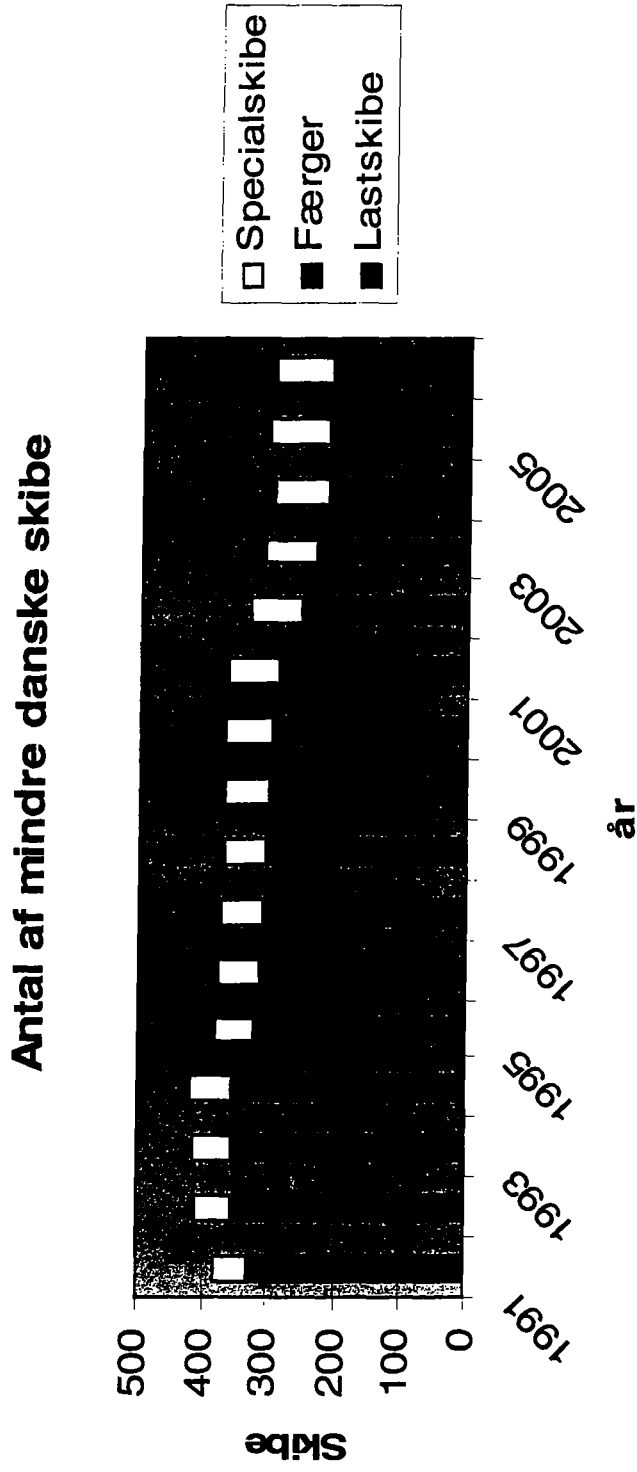


## Fragtskibs gods over danske havne



- Storebæltforbindelse – indenrigsgods – 22%
- Øresundforbindelse – udenrigsgods - 4%
- Søfartens muligheder i dansk transport

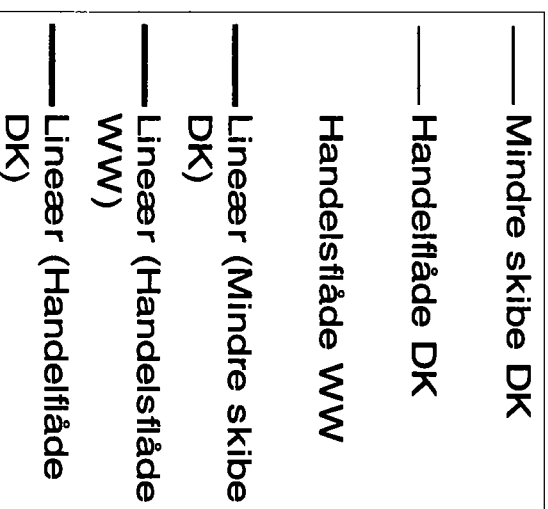
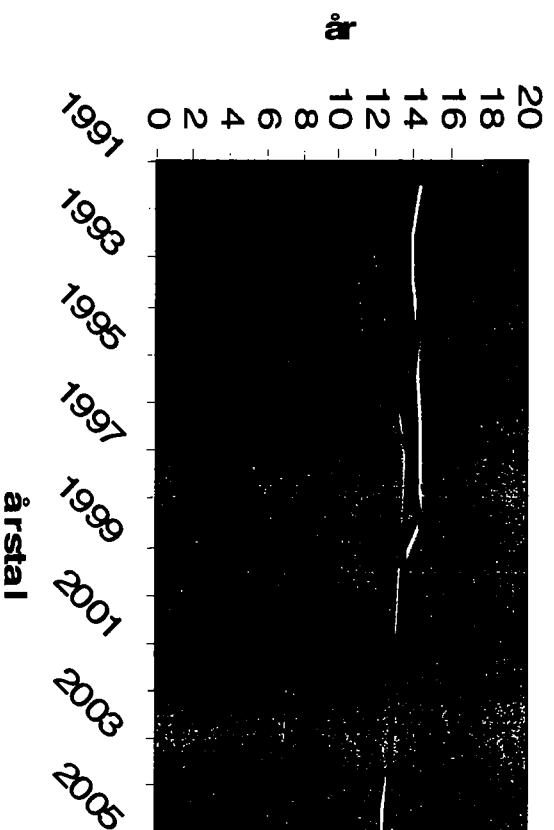
# Den mindre skibsfarts udvikling



- Mindre skibe mellem 100 – 3000 BT
- Fragtskibe faldende: 321 – 158 siden 1994
- Specialskibe stigende : 64 – 88 enheder
- Færger stigende : 34 – 52 passagerskibe

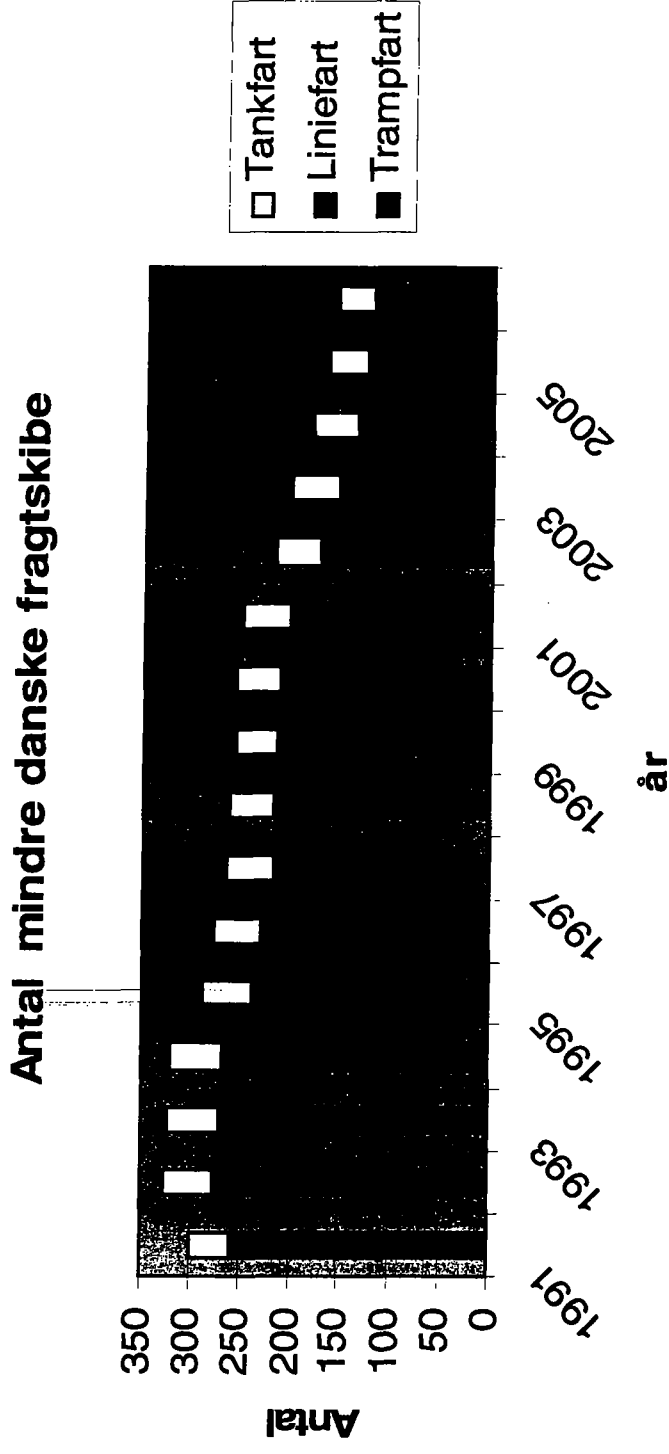
# Den mindre skibsfarts udvikling

Gns. alder pr. ton



- Verdenshandelstilflådens alder faldende: 12 år
- Danske handelstilflåde generelt yngre: 7 år
- Mindre danske skibes alder stigende: 17 år
- 285 mindre Hollandske skibes alder : 10 år

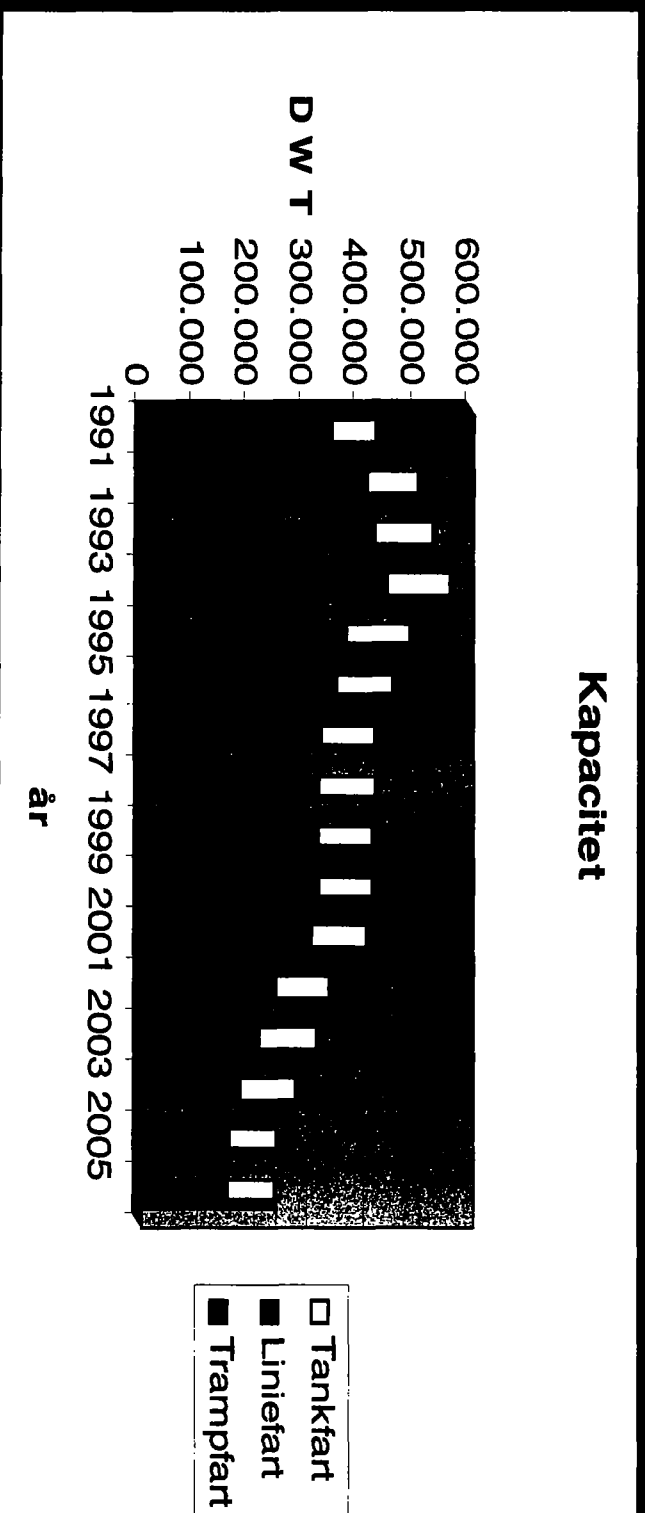
# Den mindre skibsfarts udvikling



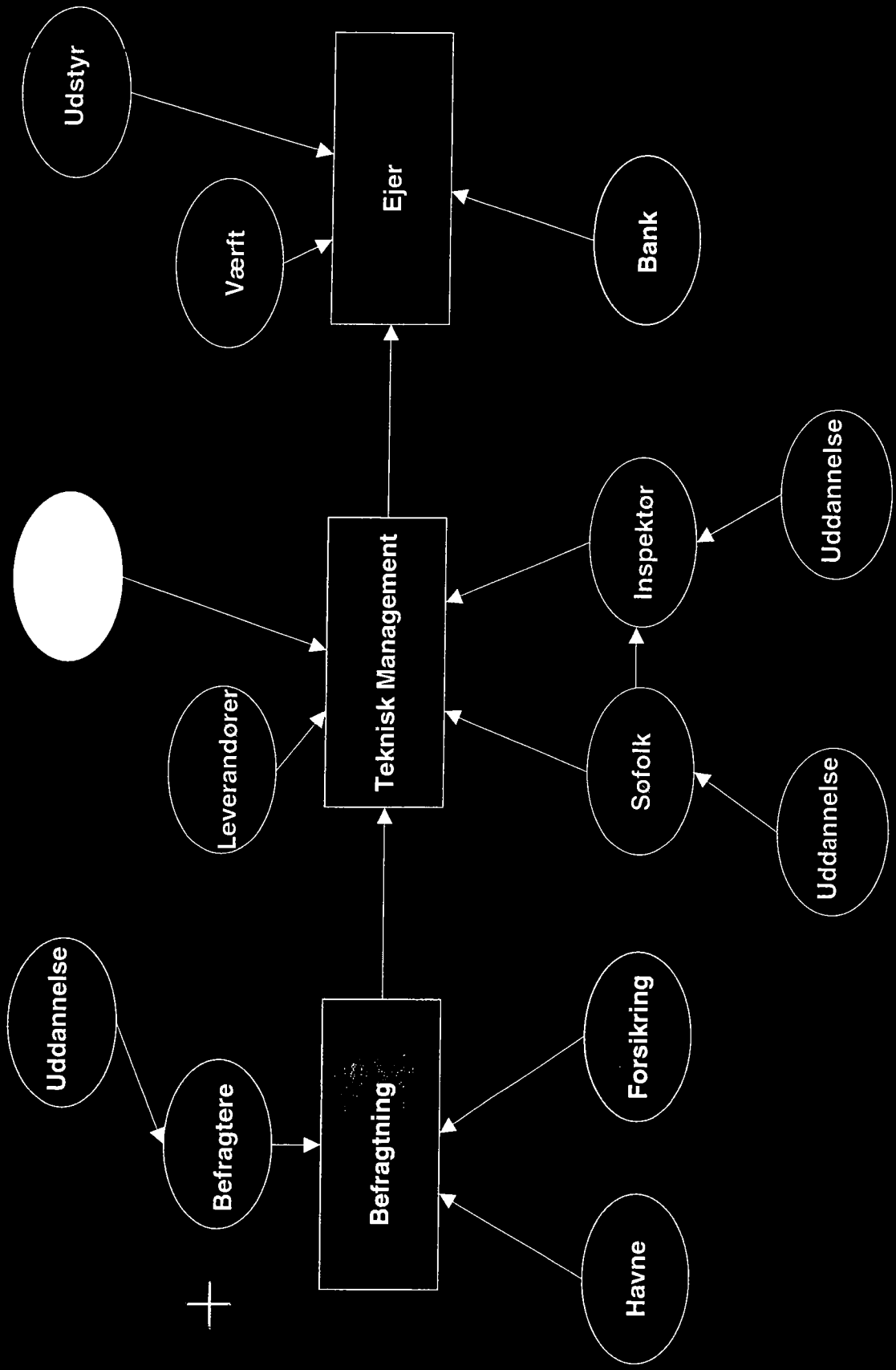
- Tankfarten falder 54 – 36 enheder
- Liniefarten falder 16 – 5 enheder
- Trampfarten falder 253 – 117 enheder

# Den mindre skibsfarts udvikling

+



- Samlede kapacitet er halveret på 10 år
- Gennemsnitskapacitet er faldet ca. 300 dwt
- Andelen af liniefart er faldet 14,0 – 5,7 pct.
- Handelsflåden liniefart steget 20% til 66,6%
- Handelsflåden trampfart faldet 19,8 – 4,4%



+

# Den mindre skibsfart

- +
  - Fastholde rammebetingelser (DIS og Tonnageskat)
    - Har potentiale til bulk og specialopgaver
    - Har få container – og Ro/Ro skibe
    - Har behov for en flådefornyelse
    - Behov for ændrede rammer til finansiering af ny eller nyere tonnage
  - Hvis ikke => tab af know how - beskæftiger 30 pct. af de søfarende
  - Udvikling mod operatørvirksomhed => Eksport af know how
  - Vanskeligt at fastholde maritime cluster
  - Behov for uddannelse fokuseret på forskellige segmenter
  - Behov for mere koordineret national transportpolitik





Oplæg fra direktør Gunnar Sørensen, Rederiforeningen af 1895

## Muligheder for at fremme fornyelse og udvikling af den mindre skibsfart

Forinden jeg giver mig i kast med at pege på de muligheder, der er for at fremme fornyelse og udvikling af den mindre skibsfart finder jeg det hensigtsmæssigt at skue tilbage og se på den udvikling, erhvervet har gennemløbet gennem de seneste år.

Jeg skal ganske kort pege på den forrige fornyelse af den mindre skibsfart, som for alvor fandt sted i 1950'erne og 60'erne, hvor der blev bygget i stribevis af mindre skibe, der lastede 600 til 1.000 tons.

Starten på fornyelsen skete for Marshalllån, og det mest kendte skib, nemlig CAROLINE fra 1951 gav navn til begrebet carolinerne. CAROLINE og dets i alt 22 søsterskibe havde en bruttotonnage på lige under 150 BRT, hvilket dengang var grænsen for, hvad en sætteskipper kunne føre, og det var endda kun på dispensation, for grænsen var faktisk på 100 BRT. Af foreningens annaler kan jeg se, at vi i 1956 skrev til handelsministeren og meddelte, at 150 BRT igennem flere år var blevet lagt til grund for enhver sætteskipper, som havde nogen erfaring, idet Handelsministeriet efterkom alle anmodninger om dispensation. Der var allerede i 1947 blevet nedsat en kommission, der bl.a. skulle se på sønæringsloven, men kommissionen barslede først i 1956 med en betænkning, som efter 2 års yderligere behandling i Folketinget resulterede i Sønæringsloven af 1958.

Sætteskipperuddannelsen blev med den nye sønæringslov delt op i 2 grader, og alle dem, der havde den gamle eksamen hed fremover sætteskipper af anden grad og fik ret til at føre skib op til 300 BRT i et begrænset fartsområde. Sætteskipperne af 1. grad havde ligeledes tilladelse til at føre skib op til 300 BRT, men for dem var fartsområdet udvidet til såkaldt nordeuropæisk fart samt fart på Island og Færøerne. Disse ændringer bevirkede dels, at der blev bygget flere skibe på indtil 300 BRT, hvilket gav nye beskæftigelsesmuligheder for sætteskipperne, men da antallet af skibe under 150 BRT var uændret blev der snart mangel på sætteskipperne til denne tonnagestørrelse, og derfor søgte erhvervet en ændring, så kystskippere kunne få lov til at føre skib indtil 150 BRT. Dette ønske gik i opfyldelse i 1965.

Således har begrebet mindre skibe og sætteskipperne på godt og ondt hørt sammen i en længere årrække, og reminiscenserne ser vi den dag i dag, hvilket jeg vil vende tilbage til på et senere tidspunkt.

Finansieringen af disse mindre skibe skete i starten via de 13 mio. kr. USA havde skænket Danmark som Marshalllån. Forhandlingerne om anvendelse af penge herfra foregik med daværende fungerende handelsminister Jens Otto Krag, og resultatet blev, at lån til bygning af mindre skibe skulle afvikles over 25 år med de første 2 år som afdragsfrie og til en rente på 3½ %. Låntageren skulle selv stille med et indskud på 20 %.

I takt med at sætteskippernes beføjelser blev hævet, steg skibenes tonnage tilsvarende, og finansieringen op gennem 60'erne skete typisk i form af den gammelkendte partrederiordning, hvor en række personer gik sammen og tegnede sig for større eller mindre parter i

et rederi. Når der var tilstrækkeligt med partredere kunne skibet kontraheres. Det særegne ved et partrederi efter den danske sølov er, at det kun kan eje et skib.

Udviklingen gik i retning af større skibe, og for selvejerne indebar det for manges vedkommende, at det af økonomiske grunde blev nødvendigt, at man slog sig sammen to og to, så der blev råd til at købe et større skib, og så skiftedes man til at sejle med det. En del selvejere valgte ikke at gøre brug af denne model og fortsatte med at sejle i deres efterhånden gamle skibe til de selv var tjenlige til at gå på pension, og så blev skibene solgt til udlandet – typisk til sejlads mellem øer i det fjerne Stillehav.

Imidlertid fortsatte kravene til skibenes størrelse med at stige, og dermed steg kravet til kapitalfremskaffelsen tilsvarende, og i det omfang det ikke kunne lade sig gøre at stable et partrederi på benene, var der et alternativ nemlig -finansiering i form af kommanditselskab. Tanken om at mange går sammen om at skaffe penge er ingenlunde ny i dansk skibsfart, men det er måden hvorpå, man går samme, der er ny.

Den seneste fornyelse af den mindre danske skibsfart skete fra slutningen af 60'erne og op gennem 70'erne, hvor der blev bygget rigtig mange skibe til dansk flag, som var finansieret via kommanditselskabsmodellen; Men ikke alle projekter var lige gennemtænkte.

Vi kender alle begrebet "trusseredere", som ifølge ordbogen dækker over deltidsskibsrederen – eller den passive skibsreder, som via skibsanparter gik ind i rederivirksomhed.

Modellen anvendtes i starten af driftige lingerifabrikanter fra Herning/Ikast-området, og deraf navnet "trusseredere".

Det interessante ved at anvende kommanditselskabsformen er, at den enkelte kommanditist alene hæfter for et bestemt beløb, medens komplementaren hæfter personligt. Nu var komplementaren så godt som altid et anparts- eller aktieselskab, der kun hæftede med den indskudte kapital, og i mange situationer kom den enkelte kommanditist indirekte til at hæfte for langt mere end sin anpart, idet långiver som regel forlangte solidarisk hæftelse mellem kommanditisterne eller alternativt hæftelse for 2 gange anparten.

Der var i den periode rigtig mange, navnlig udbydere, der tjente rigtig mange penge. Danmark oplevede i disse år en velfærdsfremgang, som indebar, at der blandt middelklassen blev tjent ganske store årslønninger, og så var det fristende at investere i skibsanparter for derigennem at nedsætte sin indkomstskat.

Her må det understreges, at skatten kunne reduceres, men regningen ville komme på et tidspunkt, for der var alene tale om at udskyde sin skat – det er ganske interessant, at såvel dengang som i dag taler I politikere altid om det manglende skatteprovenue som følge af afskrivninger på anpartsinvesteringer – I glæder jer aldrig over den skat, der falder på de genvundne afskrivninger, når arrangementet ophører.

Fristelsen til at få reduceret sin skat bragte mange mennesker i økonomisk uføre, for som jeg tidligere antydede, var det ikke alle projekter, der var lige seriøse, eller rettere, det var ikke alle investorer, der var lige kyndige og som kunne gennemskue, hvad de

gik ind til. For alle købmænd er det en grundregel at købe, når varen er billig og sælge, når den er dyr, og dette ældgamle forretningsprincip, har skabt store danske virksomheder – tænk blot Danmarks største rederi, som altid har efterlevet denne regel. Der er ikke noget ulovligt i at købe billigt og sælge dyrt, og dermed beregne sig selv en stor avance, men der var selskaber, som i mine øjne udnyttede folks lyst til at spare i skat eller måske deres grådighed.

● Jeg har fundet et skibsprojekt fra 1974, hvor der blev bygget en nybygning fra hollandsk værft til en dansk reder.

Kontraheringsprisen var 8,44 mio. gylden – svarende til lidt over 19 mio. danske kr. Skibet blev straks af rederen udbudt på anparter til et kommanditselskab for 26,3 mio. kr. Efter flere dårlige år blev skibet i 1977 solgt til Holland for en pris af knap 14 mio. kr., og det skønnes, at kommanditisterne havde et samlet tab på 12,3 mio. kr.

Anpartsudbyderen havde derimod en nettofortjeneste på dette skib på 5 mio. kr.

● Det er ikke den slags eksempler, vi karakteriserer som seriøs skibsfart.

I begyndelsen af 70'erne begyndte udviklingen omkring kommanditselskaberne for alvor at tage en forkert kurs. Erhvervet oplevede at smarte initiativtagere – eller som det i dag hedder indenfor en anden branche – developere – den ene dag opkøbte et skib til én pris og videresolgte det dagen efter på anpartsbasis til en helt anden pris og diskret stak en millionfortjeneste i lommen..

Resultatet var forudsigeligt, for fragtmarkederne har det med at gå op og ned, og da recessionen kom i forbindelse med oliekrisen i 1973-74 faldt fragtmarkedet sammen, og selskaberne kollapsede på stribe med mange menneskelige tragedier til følge for de godtroende eller rettere naive kommanditister.

Hele perioden frem til medio 70'erne bar præg af, at der uden skelen til om der behov for en bestemt skibstype eller ej, enten blev kontraheret nye skibe eller indkøbt nyere second-hand skibe med henblik på udstykning på anparter med millionfortjeneste til udbydere til følge, og disse problemstillinger lider den mindre skibsfart nu 30 år senere fortsat under, for efterhånden var der andre, der fik øjnene op for at udstykke erhvervsaktiver på anparter, hvilket jo ikke burde være noget problem hverken for en borgerlig eller en socialistisk regering, for alt i alt er der jo tale om en spredning af ejendomsretten; men da det blev en folkesport at investere i anparter for at udskyde og jeg gentager udskyde sin skat, og andelsbevægelsen, der ikke var skattesubjekter, begyndte at sætte sine aktiver i form af mejerier, transformatorstationer m.v. på anparter og så leje dem tilbage, så skatteplagede danskere kunne få udskudt deres skat, fik politikerne nok, og via flere indgreb, hvoraf indgrebet i 1989, der begrænsede passive investorers fradragsmulighed i anden indkomst, hvis de var mere end 10 personer i kommanditselskabet, gav de dødsstødet til fornyelsen af den mindre danske skibsfart efter de gammelkendte modeller, hvorefter en kreds af investorer gik sammen om at fremskaffe kapital til fornyelse af aktiver i et kapitaltungt erhverv.

Med en begrænsning på 10 personer i et kapitaltungt erhverv som skibsfart er, kunne enhver forudse, hvordan det ville gå, for det er nu begrænset, hvor mange millionærer, der er i Danmark, og som er villige til at indskyde kapital i et aktiv, hvor der kan gå mange før afkastet begynder at vise sig.

Jeg skal ikke påtage mig at vurdere, om indgrebet mod folkesporten i at investere i anpartar og indføre en 10-mandsregel var nødvendig; men jeg kan bare konstatere, at på det tidspunkt, hvor disse indgreb realiseredes, var problematikken omkring smarte initiativtageres udnyttelse af investorers naivitet på vort erhvervsområde en saga blot – dertil havde for mange brændt fingrene, og da indgrebene kom, var vi *de facto* i en situation, hvor det var de seriøse udbydere, der typisk ikke annoncerer i årets sidste måneder, som fik problemer, og fornyelsen af den mindre danske handelsflåde gik på det nærmeste i stå.

Jeg har tidligere nævnt, at der i begyndelsen af 70'erne tilgik den danske handelsflåde rigtig mange skibe. I 1970 var der således 671 skibe under 1.600 BRT, medens der i den tilsvarende tonnagestørrelse pr. 1. januar 2006 var 298 skibe.

Gennemsnitsalderen på skibene var i 1970 på ca. 7,5 år, medens den i 2006 er på 17 år.

Ser vi på statistikken op gennem 70'erne ligger antallet af skibe nogenlunde konstant, og gennemsnitsalderen stiger kun lidt, medens antallet af skibe op gennem 80'erne er konstant faldende medens gennemsnitsalderen er stadig stigende. Denne udvikling fortsætter op gennem 90'erne, hvor gennemsnitsalderen stiger markant.

Sidstnævnte er en klar dokumentation for, at der ikke sker nogen tilgang til handelsflåden af mindre skibe – snarere tværtimod.

Vi har altså ikke alene mere end halveret antallet af skibe, men gennemsnitsalderen er steget markant, hvilket umiddelbart kun kan tages som tegn på, at vi er i færd med at afvikle den mindre danske skibsfart.

Det interessante spørgsmål er naturligvis: Hvad er årsagen hertil og hvilke muligheder er der for at fremme en fornyelse af den mindre skibsfart?

Det kan der ikke gives et entydigt svar på, men en række forhold kan der peges på

- Konkurrencen fra lastbilerne
- Kravet om større tonnager
- Finansieringsmulighederne
- Omstillingsparathed

Ser vi på konkurrencen fra lastbiler og for den sags skyld banen med, er der ingen tvivl om, at disse transportformer har udkonkurreret megen af den indenlandske søværts transport. I årevis har navnlig Rederiforeningen for Mindre Skibe overfor diverse trafikministre påpeget det urimelige i, at skibsfartserhvervet var belagt med både havne- og vareafgifter, medens lastbilerne frit



kunne afhente og bringe varerne til havnene og benytte infrastrukturen uden at deltage i omkostningerne hertil.

Vi må nok erkende, at det løb er kørt, og vi har til dels selv været med til det, for ingen har villet eller turde satse på at anskaffe tonnage, der udelukkende er anvendelig på korte indenrigs distancer. Vi har ikke haft tradition for at bygge skibe, der udelukkende kunne anvendes i nærområdet, for skibene skulle jo helst på et senere tidspunkt kunne sælges til udlandet og skulle på det nærmeste kunne sejle world-wide. Vi har heller ikke en inland-waterway, som i Tyskland og Holland, hvor disse selvsejlende pramme gennem en lang årrække har været med til at udkonkurrere den hjemlige mindre danske skibsfart.

I midten af 80'erne, da vi førte de første forhandlinger om en revision af bemandingsloven, pegede vi bl.a. på de eksempler, hvor hollandsk tonnage med lav besætning – det hed sig skipper, hans kone og en hund – gik ind og udkonkurrerede mindre danske skibe bl.a. i farten med kalk fra Fakse.

Vi fik så en ny bemandingslov, der af ikke kønsdiskriminerende grunde kom til at hedde besætningsloven, og den ændrede vore konkurrencevilkår til det positive. Vi fik en besætningslov, som i modsætning til tidligere, hvor skibets BRT var ene om at fastsætte besætningens størrelse, nu tog udgangspunkt i det enkelte skib ved fastsættelse af størrelsen af skibets besætning. Jeg ved godt, at embedsmændene i Søfartsstyrelsen hurtigt fik lavet deres egne små skemaer, så vi var tilbage ved den situation, hvor det reelt er skibets tonnage, der er afgørende for besætningsstørrelsen, men omvendt er vi i dag nede i besætningsstørrelser, der ikke kan blive mindre, så det

er ikke ad den vej, vi kan fremme fornyelsen af den mindre danske skibsfart. Det vi i dag kan gøre med besætningerne er at give dem nogle bedre kompetencer, så vi kan udnytte den tid, de er om bord, optimalt. En dual-skibsofficer i de mindre skibe ville være et kvantespring fremad, men selv om uddannelsen er kreeret, har der desværre ikke været den store interesse for den. Muligvis er den druknet i den store dual-officersuddannelse.

På det tidspunkt, hvor vi fik den nye besætningslov, var vore konkurrenter flere år før trukket fra os, og det er symptomatisk på vort område, og her tænker jeg udelukkende på den mindre skibsfart - vi er sjældent på forkant, men kommer altid med vore ønsker og krav, når det er ved at være for sent.

Et klokkerent eksempel herpå er udarbejdelsen af "Coasterrapporten", som jeg selv havde fornøjelsen af at deltage i.

Coasterrapporten blev færdig i sommeren 1991 og en af konklusionerne var:

"Udvalget finder, at den såkaldte 10-mandsregel er en alvorlig hindring for nyinvesteringer i coasterflåden. Reglen tager ikke hensyn til størrelsen af den nødvendige investering. Med stigende kapitalkrav ved nybygning af skibe vil begrænsningen udgøre et stadig større problem."

Problemstillingen er ikke blevet mindre i takt med at kravene til tonnagestørrelsen gennem årene har været stigende. Hvor en 499'er der lastede 1.700 til 1.900 tons tidligere var en større coaster, skal vi i dag op og have en skibsstørrelse, der laster mellem 4 og 5.000 tons,

før det kan hænge sammen. I et af vore medlemsrederier, der stadig har et par 499'ere og også et par nyere skibe på knap 3.000 BT viser forskellen sig i hyreomkostninger markant, for i 499'eren udgør hyreomkostningen 48 % af de variable omkostninger, medens den i de større skibe kun udgør 28 % af de variable omkostninger.

Begge skibstyper kan sejles af en sætteskipper, hvor hyreniveauet er noget lavere, end for den fuldt uddannede skibsfører, og her løber den mindre skibsfart ind i en ny hurdle, for grænsen går ved 3.000 BT, og denne internationalt vedtagne grænse vil det dels være vanskeligt at få ændret på, og dels ville det i givet fald tage meget lang tid. Vi har haft eksempler på skibe på 3.100 BT i vor forening, som er blevet flaget ud, fordi hyreomkostningerne steg markant. Havde de kunnet været sejlet af en sætteskipper, var de ikke blevet flaget ud.

Stigningen i hyreomkostningerne, når der skal bruges folk med store papirer er baggrunden for, at der faktisk ikke findes danske skibe i intervallet 5.000 – 10.000 tons dødvægt. Den eneste mulighed vi har for at få skibe i den tonnagestørrelse er, at vi kan forhandle overenskomster der matcher sætteskipperniveauet med de berørte organisationer, men her har vi en benhård modpart. I forvejen sejler der mange mennesker med store papirer i de mindre og mellemstore skibe, fordi det for dem er en livsstil. Vi beder ikke jer politikere gå ind og via lovgivning ordne denne sag for os, men vi peger blot på paradokset.

Til større tonnage knytter sig kravet om større kapital, og der har i det sidste årti været gjort flere forsøg på at forbedre vilkårene for kapitalfremskaffelse. Der har været nedsat et Kapitaludvalg i det

daværende Industriministerium med deltagelse af embedsmænd også fra Skatteministeriet – udvalget barslede med en rapport, hvor vi fra erhvervets side pegede på en begrænset anpartsmodel. Senere har embedsmænd i Søfartsstyrelsen brugt tid og energi på i op til flere rapporter at beskrive den mindre skibsfarts rolle og mulighed for videreudvikling, uden at der er sket andet end en fortsat tilbagegang af antallet af skibe – vi har endog på det seneste fra en højtstående embedsmand hørt, at nu er det for sent at gøre noget ved det. For godt 6 år siden blev den daværende regering af et flertal presset til at fremkomme med et forslag til en ny finansieringsordning for mindre skibe. Forslaget, der blev fremsat var håbløst, fordi det fordrer solidarisk hæftelse blandt deltagerne, ligesom der ikke var nogen nedre grænse for størrelsen på anparten. Forslaget faldt da også væk i forbindelse med udskrivelse af nyvalg, og siden er der ikke sket noget.

Vi har ekspertisen til at drive skibene, og det er et aktiv for Det blå Danmark, at vi har egentlig rederidrift, ligesom alle store rederier er startet i det små – derfor er bevarelsen af en mindre og mellemstor dansk skibsfart af betydning.

I vort sydlige naboland bygges mange skibe i den tonnagestørrelse, vi kunne tænke os, og det er da også sådan, at danske rederier går ind og chartrer disse skibe og med stor succes driver dem som operatører; men det skulle nødtigt ende med, at vi udelukkende blev en nation af operatører, når talen falder på den mindre skibsfart, og i den forbindelse skal vi ikke glemme, at en meget stor del af beskæftigelsen ligger i de mindre skibe, således er sikkerhedsbemandingen i et skib på 3.000 BT på 8 mand, medens den i de største container-skibe ligger på ca. 14 mand.

Afslutningsvis vil jeg kort berøre begrebet "omstillingsparathed". Mindre danske rederier er omstillingsparate. Vi har set, at de i takt med konkurrencen fra vore sydlige naboers moderne tonnage på tørlastområdet – som vi altså til en vis grad driver som operatører - har erkendt, at når de ikke længere var konkurrencedygtige og ikke selv havde mulighed for at forny den form for tonnage, er gået over i specialskibe, det være sig kemikalie- og produkttankskibe samt slæbebåde. Imidlertid har denne vilje til at omstille sig ikke resulteret i nogen voldsom tilgang af flåden, dertil er markedet for specialskibe for lille.

Medmindre den mindre skibsfart blot skal være en afviklingsforretning, som i løbet af en begrænset tidshorisont har set sit endeligt, må erhvervet få nogle rammevilkår på det finansielle område, som gør det attraktivt at investere i skibe, og den eneste model, jeg kan få øje på er en anpartsmodel under en eller anden form, men vel at mærke, så den tilgodeser dem, der driver seriøs virksomhed og ikke skattetænkerne.

Om man skal udvide antallet af deltagere til f.eks. 50 eller lægge en minimumsstørrelse pr. anpart ind i en ny finansieringsordning, således at fortidens skattecircus undgås, eller om man vil lave en begrænset forsøgsordning er for så vidt underordnet, men der skal ske noget, for ellers er vi som sagt ude af erhvervet i løbet af få år, og dertil har vi for stolte traditioner.



Talepapir af:  
Ole Philipsen  
Formand CO-Søfart

Indlæg i Folketingets erhvervsudvalg  
onsdag den 8. februar 2006.

Den mindre skibsfarts udvikling.

Regeringens målsætning om Danmark som den førende søfartsnation i Europa, kan man jo fra mit bord ikke være uenig i. Tværtom finder vi i den maritime fagbevægelse, at det er tilfredsstillende at man nu fra det officielle Danmark har en klar målsætning omkring hvad dansk søfart skal udvikle sig mod.

I mit indlæg vil jeg ikke beskæftige mig med de mere finansielle sider af den mindre søfart, det er jeg sikker på at rederiforeningerne tager sig grundigt af.

Har vi som søfartsnation overhovedet brug for den mindre skibsfart, og er det ikke nok med de store rederier/skibe hvor det går fantastisk godt, og er dette ikke rigeligt til at blive/være den førende søfartsnation?

Svaret til dette må være nej.

- 1) Hvis Danmark vil være en førende søfartsnation, skal den have et fuldt søfartserhverv. Med dette mener jeg et erhverv der indeholder de vigtigste dele af det som udgør søfarten. Store skibe i ww -trade, mindre skibe i både nærfart og ww-fart, færger, værft, vedligeholds- og reparations-kapacitet og driftsmanagement.
- 2) Det er ikke nok at have et erhverv, der primært dækker store container-skibe og en mindre del tank, og hvor der i folks bevidsthed kun er skibe malet i Mærsk-blåt. Vi har brug for at have de særlige fart- og specialskibe. som primært den mindre skibsfart står for. Her kan nævnes: skibe til servicering af vindmølleparker, skibe der kan sejle med projektlaster, og også skibe som på miljømæssig fornuftig måde kan sejle laster, som indenfor vore egne grænser ellers skulle have været løftet af et større antal lastbiler. F.eks. skrotsejlads, palletter m.m.
- 3) Samt ikke mindst værft- og reparationsdelen af søfarten.

Set fra denne side af erhvervet er det også vigtigt at udbygge den mindre handelsflåde for at skabe de uddannelsespladser som man skal bruge, for at kunne rekruttere menige søfarende til de store skibe.

Da man indførte skibsassistenten, forsvandt næsten alle uddannelsesstillinger i de store skibe. Man havde fået en befaren enheds-sømand, som nu kunne udføre både det





arbejde som matroser og som motormænd tidligere udførte. Man reducerede samtidig besætningen, og krævede at de som var tilbage var befarne.

Meget få redere har vist vilje til at tage ekstra menig besætning ombord for derved at kunne uddanne de der skal efterfølge de befarne. Alle, også i fagbevægelsen, troede vel, at det egentlig også kunne være lige meget, da den menige danske søfarende alligevel ville forsvinde totalt i løbet af få år, og de der ville blive tilbage, ville være dem som havde en af de nye uddannelser, som enten faglært skibsassistent eller skibsmekaniker. Alle var som udgangspunkt enige om, at i globaliseringens navn måtte vi have bedre uddannede skibsassistenter.

Men sådan er det ikke gået. Uddannelsesstillingerne til disse nye "menige søfarende", er ikke rigtig oprettet i den udstrækning, som man forventede ved oprettelsen af uddannelserne. Især skibsmekanikeren har skuffet, set fra vores bord. Der er i dag 87 skibsmekanikere hvoraf de 9 er ledige. Disse 87 er næsten alle tidligere skibsassistenter med en faglig uddannelse, som man har omskolet. Rederierne har ikke oprettet de nødvendige lærepladser. For de faglærte skibsassistenter er udviklingen gået i den retning, at man har brugt dem til at fylde i de huller som er opstået, og de er derfor i vid udstrækning ikke brugt til det som var hensigten, men i stillinger som de reelt er overkvalificerede til. Dette har naturligvis medført en del utilfredshed blandt disse faglærte, og mange har forladt erhvervet.

Siden sidst i 1970'erne har det været den mindre skibsfart som har været de ansvarlige for uddannelse af de ubefarne. Skibene i den mindre skibsfart har foreskrevet ubefarne i besætningsfastsættelserne, og kun meget få overhovedet nogen befarne.

Det har medført, at i de sidste 25-30 år, er en meget stor del af de skibsassistenter der i dag sejler i handelsflådens store skibe, uddannet i den mindre skibsfart. Det har været en naturlig udvikling at man er startet i coasterflåden og der har sejlet som ubefaren i knap 2 år, inden man efter afslutningskursus er flyttet over i de store skibe som befaren, eller for nogles vedkommende gået videre på navigationsskole. Samtidig har de sømandsfærdigheder som en skibsassistent kunne opnå i de mindre skibe været omfattende. Her har han/hun prøvet at stuve stykgods, fortøje specielle laster, tænke selvstændig ved fortøjning - da der ikke er styrmand i begge ender på de mindre skibe osv. En masse arbejder han ikke ville lære på de store skibe, hvor der selv i de mest imponerende store containerskibe i dag kun er 4 skibsassistenter. Af disse går de 3 vagt og en er permanent i maskinen.

Man må frygte, og efter min mening forvente, at hvis der ikke fremover er en mindre skibsfart i Danmark, vil uddannelsen af skibsassistenter praktisk taget ophøre. De få der vil blive uddannet, vil ikke få en all round og hands on uddannelse som i dag, og vi kan se enden på menige danske søfarende i den nærmeste horisont.

Der er pt. ca. 2000 befarne skibsassistenter i den danske handelsflåde, og af disse er de 1400 50 år eller derover. Undervejs i systemet er der 165 ubefarne, hvoraf de 21 sejler i den store del af handelsflåden, og resten i den mindre skibsfart.

Det er måske ikke så slemt kan man tænke, specielt på langfarten, men man skal huske at en meget stor del af skibsassistenterne også er de som sejler de indenlandske



færger og forbinder de danske øer. Og på trods af hvor glad man er for broer er der stadig mange år til hele Danmark er forbundet via dem.

Et andet aspekt i uddannelse er også den landbaserede søfartsindustri. Jeg tror ikke at forbedrede finansieringsforhold for den mindre skibsfart vil betyde, at der vil blive bygget nævneværdigt flere skibe på vore hjemlige værfter, - men jeg tror at det vil medføre øgede reparationsopgaver for dem vi har tilbage, med det resultat, at der også fremover vil blive uddannet danske håndværkere inden for denne håndværksgren.

Så min holdning er, som sagt i indledningen, at hvis vi vil fastholde Danmark som en søfartsnation, og udvide til at være den førende søfartsnation, så kræver det at vi har et *hele* søfartserhverv. Næmlig en afbalanceret handelsflåde i stadig vækst og udvikling, både i det man kalder store skibe, men også i mindre og specialskibe, et håndværksbagland der kan bygge og ikke mindst vedligeholde disse skibe på højt stadi, og endelig rederiorganisationer der kan forvalte. Den *hele* søfartsnation omfatter også en *hel* uddannelsespolitik for officerer, skibsassistenter, kokke, maskiningeniører, faglærte håndværkere i værft- og supplyindustri o.s.v.

En søfartsnation der ikke har disse er en halt hest, som vil være konjunktur-afhængig uden undvigelses muligheder ved markedsændringer, og som konsekvensmæssigt ikke på sigt vil kunne fastholde en position som førende søfartsnation.

TAK





# J. Poulsen Shipping A/S

## CHARTERING SHIPMANAGEMENT

Indlæg af:

Finn J. Poulsen, J. Poulsen Shipping A/S

ved Erhvervsudvalgets høring den 8. februar 2006  
om skibsfarten, særligt den mindre skibsfart.

Batterivej 7-9  
DK-4220 Korsør  
Denmark  
Telephone: +45 58 35 05 86  
Telefax: +45 58 35 05 50  
E-mail: mail@jpship.dk  
Homepage: www.jpship.dk  
V.A.T. DK-66 20 29 17

Mit navn er Finn Poulsen. Jeg er direktør og medindehaver af J. Poulsen Shipping A/S i Korsør.

Vi er medlemmer af Rederiforeningen for mindre Skibe, og jeg er selv næstformand i Danmarks Skibsmæglerforening.

Virksomheden har sin rod i Korsør, hvor den blev stiftet i 1930. Jeg er 3. generation og 4. generation er allerede indtrådt i virksomheden som medarbejdere og medejere.

Virksomheden var oprindeligt en ren skibsmæglervirksomhed, men i 1972 startede vi med rederidrift.

Vi har i dag 20 skibe:

I 8 af disse har vi ejerinteresser

11 skibe drives kommercielt af K/S Combi Lift, der har specialiseret sig i tunge løft og projektlaster, og som ejes sammen med en tysk samarbejdspartner, men den kommercielle administration ligger i Korsør.

Som det fremgår af et tidligere indlæg er der 158 fragtskibe op til 3.000 BT tilbage i Danmark, men derudover drives ca. 200 skibe kommercielt af danske shippingfirmaer, enten ved befragtning eller i time charter. Danske interesser med kontor i udlandet eller udenlandske virksomheder med danske ledere ansat disponere yderligere over et stort antal skibe.

Containeriseringen af mange laster har efterladt en hel del laster, der ikke kan containeriseres på grund af størrelsen eller beskaffenhed, og dette har styrket behovet for mange skibe i world wide fart. F. eks. sejler vi p.t. en mindre kabellast fra Japan til USA, hvor der til formålet er indbygget mindre kabeltanke – en last, der ikke har interesse for et containerrederi. Transport mellem mindre havne spredt ud over verden har øget behovet for skibe, der sejler over hele verden. Danske rederier og shippingfirmaer har forstået at udnytte denne mulighed med udgangspunkt i vores generelle kommercielle indstilling og evnen og fleksibiliteten til at kunne arbejde under forskellige forhold rundt omkring i verden. Det har også givet os mulighed for en god basisuddannelse af unge mennesker både til søs og i land.





Vi har i vor virksomhed siden 1972 uddannet 55 elever, hvoraf ca. 40 stadig er beskæftiget indenfor shipping i Danmark eller i udlandet.

Det er således min opfattelse, at det kommercielle fundament er tilstede for en vækst i det maritime miljø i Danmark – også for mindre skibe, men for at opnå denne vækst er der nogle hindringer, der må elimineres.

### **Uddannelse**

Med hensyn til uddannelsen er det nødvendigt, at man tilrettelægger rekrutteringen på en sådan måde, at den appellerer til flest mulige unge mennesker med interesse for skibsfart. Det er i orden, at man satser meget på bogligt dygtige unge mennesker, men der er også stort behov for dygtige håndværkere med interesse for søfart til lands og til søs, og her syntes jeg godt man kunne intensivere rekrutteringen og uddannelsen. I dag mangler der kvalificeret personale både i land og til søs.

### **Efteruddannelse**

Selvom vore medarbejdere har en god baggrund er efteruddannelse en vigtig faktor. Der findes næsten ingen kompetencegivende efteruddannelse for landbaseret personale. Senest er et supplerende kursus i søret, der blev betalt af virksomhederne, nedlagt af undervisningsudvalget.

### **Skibsmanagement**

DIS ordningen indeholder skattefritagelse for Danske og udenlandske søfolk under DIS, men hvis et dansk firma foretager crew management for skibe, der er under udenlandsk flag og som er ejet af udenlandske redere bliver de ansatte skattepligtige i Danmark, hvilket er en hindring for, at danske firmaer kan udføre management fra Danmark.

Når skibsmanagement drives fra Danmark er det klart, at det har en afsmittende effekt på leverandører til den maritime industri.

### **Skibenes alder**

De fleste af de fragtskibe, der er tilbage i Danmark i dag er af ældre dato og konkurrencemæssigt har de svært ved at konkurrere med de nyere og mere teknisk avancerede skibe, der i dag bliver bygget af udenlandske redere.

Kravene fra ladningsassurandører er de senere år også blevet skærpet, således at det er forbundet med ekstra omkostninger at få forsikret transport med skibe over 15 år. Nogle rembursere foreskriver også skibe på max. 15 år. Det er klart, at dette giver en konkurrencemæssig hindring i forhold til vore konkurrenter. Her tænker jeg specielt på Holland og Tyskland, der har bygget mange mindre moderne skibe igennem de seneste 10 år, og hvor deres fartområde tidligere har været meget begrænset til det europæiske område sejler de nu over hele verden, og opbygger hermed en konkurrence med danske redere og shippingfirmaer.





## **Finansiering**

I begge lande har man haft gunstige ordninger for investering i skibe, hvilket har tiltrukket mange investorer, og selvom ikke alle projekter har været lige kommercielt baseret så har det alligevel betydet bygning af skibe i konkurrence med danske rederier.

I Tyskland havde skibsfarten i 2004 en markedsandel på 23 % af investeringer i KS-fonde. Der blev således foretaget investeringer for EUR 2,9 mia. i skibe, og tilgangen til den tyske handelsflåde var i 2004 på 289 skibe, og heraf var ca. 80 under 3.000 BT.

I Tyskland er skattereglerne ændret, således at investeringerne i dag udelukkende er resultatorienterede og ikke skatteorienterede, og alligevel er interessen så stor, at man har svært ved at finde projekter nok. I Tyskland er tonnageskattesystemet således indrettet, at også private kan anvende systemet, og at genvundne afskrivninger på basis af en "skygge"afskrivning beskattes også med en tonnageskat.

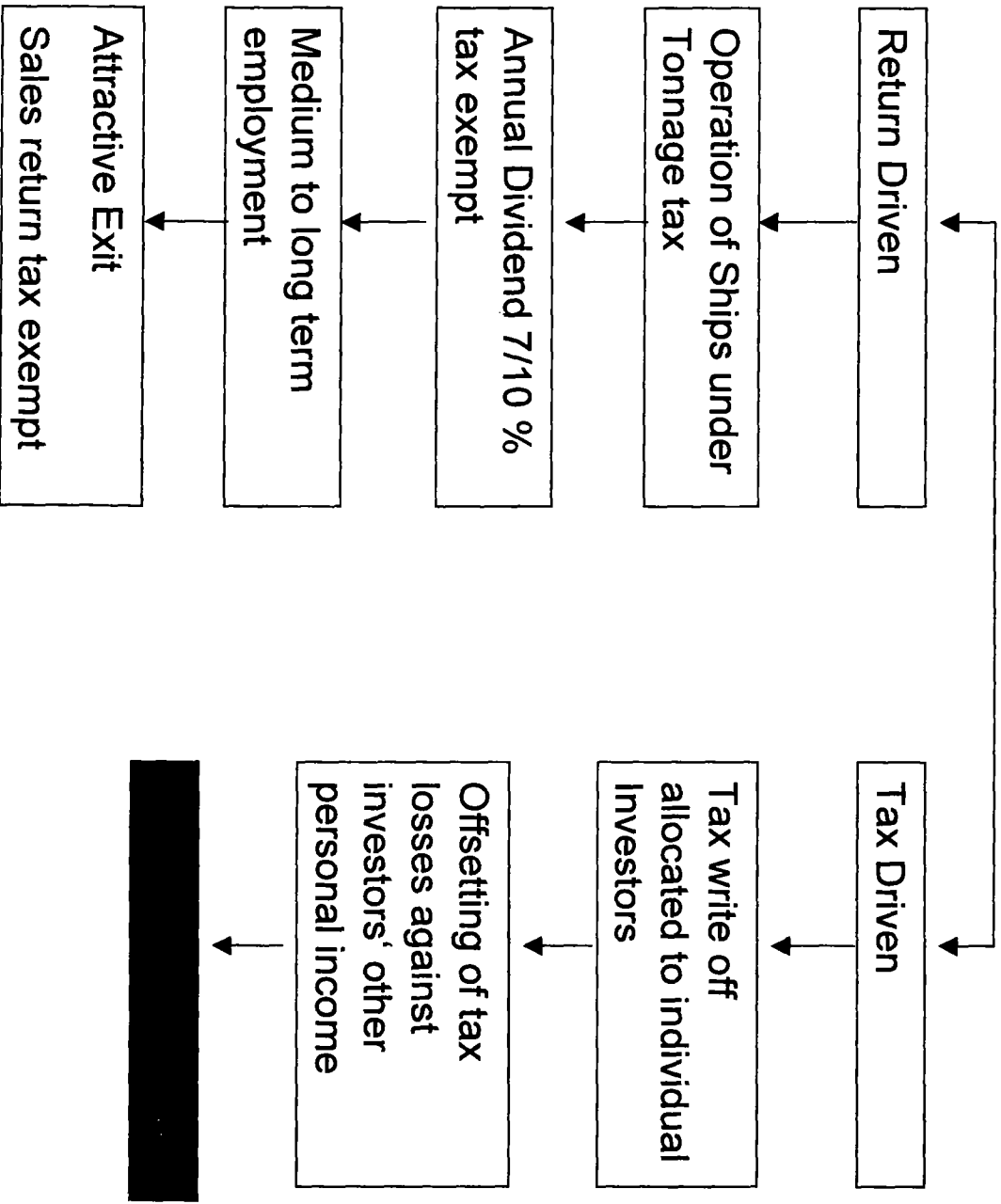
For at tiltrække investorer til den nødvendige fornyelse af vor flåde er det ønskeligt, at en lignende ordning etableres uden begrænsninger i deltagerantallet.

Der er i de senere år skabt yderligere interesse omkring søfart, og derfor er det nødvendigt, at den nuværende ordning for investering i skibe bibeholdes, men at deltagerkredsen udvides, idet kapitalkravene til nybygninger er steget, og p.t. rækker de nuværende regler kun til indkøb af ældre og brugt tonnage. Hvorvidt antallet skal være 20-30-40 eller 50 må være op til en nærmere analyse af behovene, men det er meget vigtigt for mig at understrege, at ordningen ikke må blive genstand for misbrug som vi tidligere har set, og som har været medvirkende til den situation den mindre danske skibsfart befinder sig i i dag, hvor man ikke har haft mulighed for at løfte de nødvendige projekter. En ændring af deltagerantallet vil give muligheder for en fornyelse og forøgelse af tonnagen, og dette vil være med til at fastholde den danske position som en markedsførende søfartsnation.

Vi har i vort rederi også behov for tonnagesfornyelse, og derfor har i Combi Lift i samarbejde med vor tyske partner kontraheret 2 specialskibe med faciliteter for løft, ro-ro og dok. Det er meningen at vi vil udbyde disse skibe med fast charter enten i Danmark eller i Tyskland.



# KG Investors' Expectations





## Key Benchmarks for KG Projects



Return on Investments  
min. 8% p. a. for Public Placement  
min. 10% p. a. for Private Placement

Annual Dividends  
min. 7 - 8% p. a.

Marketing Costs  
Agio  
abt. 15 - 20% on equity  
abt. 3 - 5% on  
→ Public Placement

Marketing Cost  
Agio  
abt. 5% on equity  
abt. 0 % on equity  
→ Private Placement

Initial Employment  
min. 2 years





## **Operation of Ships in International Trade under German Tonnage Tax**



- German Owning company
- German registry
- Foc flag possible by way of double registry
- Full Shipmanagement in Germany, but non-German Subcontractors are permitted within Limits (Crew-management, Technical Consultancy)







## Using the German KG as a foreign shipowner



### Alternative I

- Sale of a ship to a German KG with or without T/C back
  - ▶ Profittaking while retaining commercial control for duration of possible Backcharter.

### Alternative II

- Establishing a German Subsidiary in JV with a German partner to act as Disponent Owner for single ship GmbH & Co. KG's
  - ▶ Profittaking while retaining commercial control for duration of possible Backcharter.
  - ▶ Retaining long term commercial control after expiration of T/C
  - ▶ Protection against market competition from sold tonnage





## **What does a foreign Shipowner achieve by using the German KG system?**



- Allocating own equity to core business while using KG companies for off-balance sheet financing of more liquid assets with full commercial control
- Access to a dynamic and growing source of equity as an alternative to existing capital markets

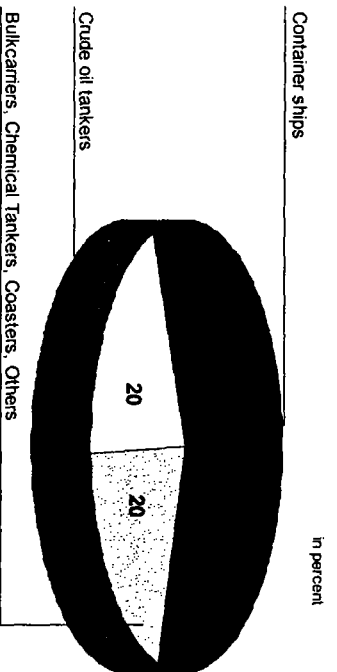




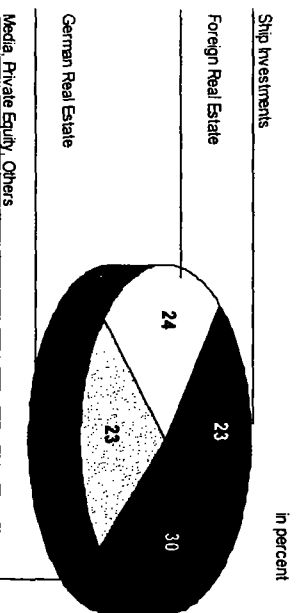
# Characteristics of the German Ship Investments



Ship Investment in Public KG's by Market Segment



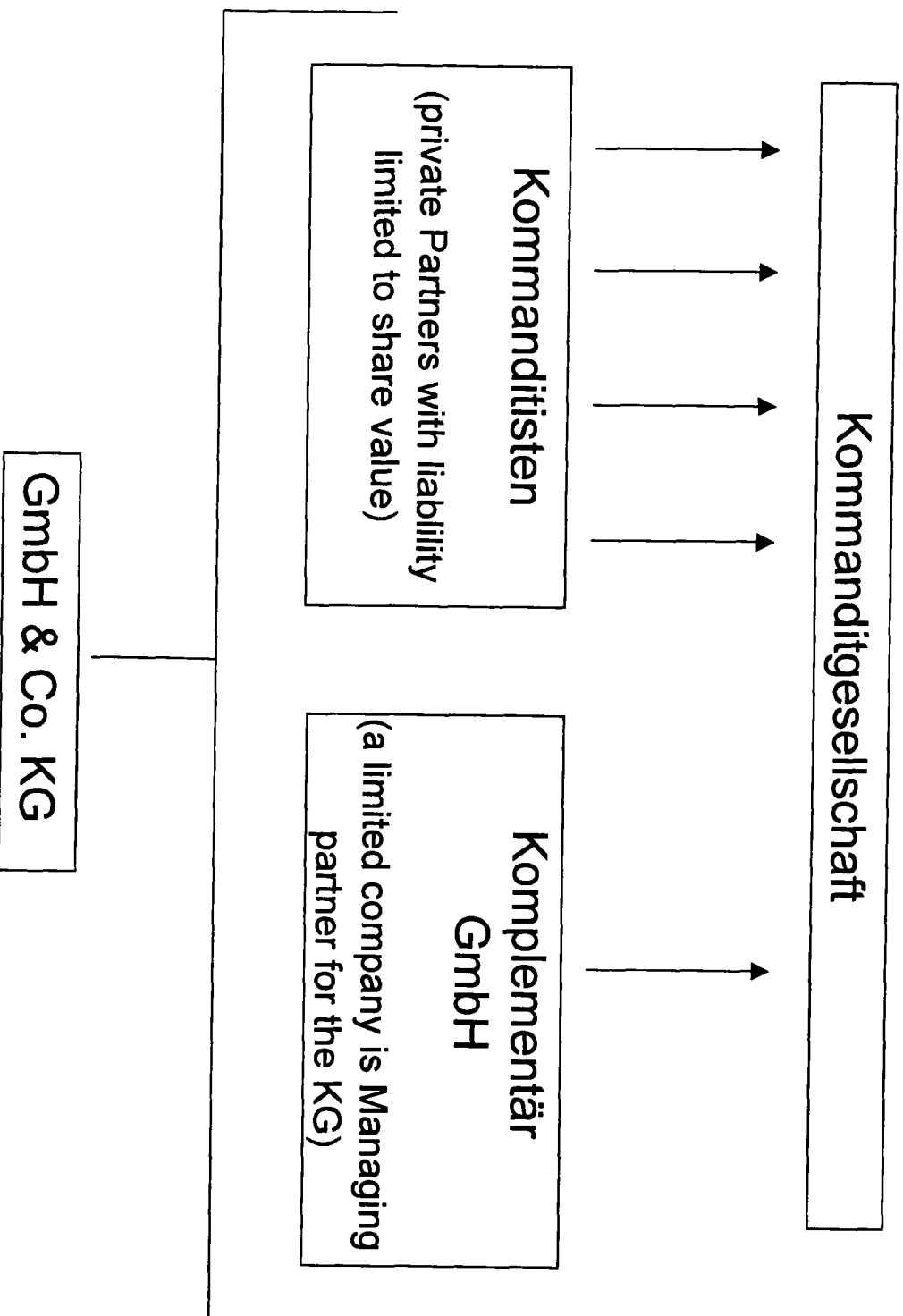
Market Structure for KG funds 2004



- 2575 merchant vessels controlled by German Owners, of which 508 vessels are operated under German flag.
- 160 Newbuildings with an investment value of € 4,8 Billion was commissioned in 2004. In addition 129 vessels were purchased second hand.
- Total placement volume of ships' equity in 2004 was € 2,9 Billion in public KG funds.
- In 2004 German owners placed newbuilding orders for € 9,5 Billion.
- At the beginning of 2005 the order book for German owners ran at 572 units with a total value of € 19,5 Billion.



# The „KG“ = Kommanditgesellschaft







# The „KG System“

