

Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 528
Offentligt

DANMARKS SKIBSMÆGLERFORENING

Danish Shipbrokers' Association



Amåliegade 33B
DK-1256 København K
Telefon: +45 33 91 44 38
Telefax: +45 33 91 56 44
info@shipbrokers.dk
www.shipbrokers.dk

København, den 2. september 2006

Generalforsamling i Danmarks Skibsmæglerforening

Til orientering vedlægges et eksemplar af Årsberetningen fra Danmarks Skibsmæglerforening.

Den 2. september 2006 blev der afholdt generalforsamling på Hotel Hvide Hus i Aalborg. Her blev Bent Einar Lange fra Maersk Agency Denmark A/S indvalgt som nyt medlem af bestyrelsen, der herefter er som følger:

Tonny D. Paulsen	Unifeeder A/S, København	Formand
Finn J. Poulsen	J. Poulsen Shipping A/S, Korsør	Næstformand
Anders Bjerno	Chr. Jensen Shipping A/S, København	
Henrik Otto Jensen	Niels Winther & Co. ApS, Esbjerg	
Klaus G. Andersen	Fredericia Shipping A/S, Fredericia	
Mogens Klintemark	Dasena Agencies A/S, Århus	
Bent Einar Lange	Maersk Agency Denmark A/S, Odense	

Såfremt der måtte være spørgsmål, så hører vi gerne fra Dem.

Med venlig hilsen

DANMARKS SKIBSMÆGLERFORENING

Allan Houtved
Direktør

Brancheforening for skibsmæglere, linieagenter, skibsklarerings- og befragtningsvirksomheder, køb- og salgsmæglere, operatørvirksomheder samt Ship Management firmaer.



Club member of The Baltic
and International Maritime
Council (BIMCO)



Member of The Federation of
National Associations of Ship
Brokers and Agents (FONASBA)

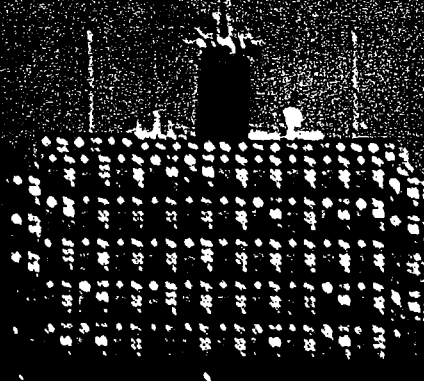


Member of The European
Community Association of Ship
Brokers and Agents (ECASBA)

BERETNING

for

Danmarks Skibsmæglerforening



September 2006

Året der gik ...

"blev et af de bedre år for skibsmæglerforeningens medlemmer, hvor der er sket en tiltrængt konsolidering"

De mange danske shippingvirksomheder er beskæftiget indenfor alle de forskellige shippingaktiviteter og der er et udstrakt samarbejde af både formel og uformel karakter. Der har været flere betydende sammenlægninger og enkelte nyetableringer og det må forventes, at dette vil fortsætte. Dermed vil danske shippingvirksomheder også i fremtiden være godt rustet til de mange udfordringer såvel nationalt som internationalt.

Danmarks Skibsmæglerforening varetager interesserne for alle danske shipping-virksomheder, der ikke er dedikerede rederier. Virksomhederne er generelt meget velfungerende og effektive og med et transportmarked, der er stærkt stigende, er det tilfredsstillende, at det er lykkedes at forbedre vores konkurrencedygtighed yderligere.

Dermed er de danske virksomheder fortsat toneangivende indenfor shipping-markedet.

Shipping er et stærkt internationalt erhverv med betydelige krav til professionalisme. For at denne udvikling kan sikres, er det afgørende, at der sikres de rette rammebetingelser og mange af initiativerne fra såvel danske politikere og myndigheder som fra EU er gode, men en gang imellem dukker der forslag op, som viser, at der ikke altid

er forståelse for, at der er tale om et marked, der i høj grad opererer på internationale betingelser. Lokale eller snæversynede politiske initiativer kan være meget skadelige og fejlagtige beslutninger kan få afgørende skadelige virkninger, som måske ikke bagefter kan reddes. Vort arbejde med at rådgive de mange forskellige myndigheder og vurdere og kommentere på de mange politiske initiativer, er meget ressourcekrævende, men også af afgørende betydning for at sikre den fortsatte fremgang.

De danske shippingvirksomheder er afgørende i arbejdet med at tilrettelægge og gennemføre de mange og ofte store og komplicerede internationale transportopgaver og en unfair og konkurrenceforvridende behandling af erhvervet er til stor skade for alle og ikke mindst for transportkøberne.

I Danmark er det traditionelt en samfundsopgave at sikre, at der er et velfungerende transportsystem og der bruges milliarder af kroner på veje, broer, jernbaner med mere. Alligevel er der betydelige problemer og trængsel på vejene, ulykker, støj, forurening, forsinkelser og andre uregelmæssigheder er desværre normalen.

Skibe og gods betaler for brug af infrastruktur i modsætning til andre transportformer og dette modarbejder indsatsen for at flytte gods fra land til sø.

De offentligt ejede havnes stadig stigende krav til større og større overskud og forsøg på overførsel af overskud til de offentlige kasser er et tydeligt eksempel på en forskelsbehandling af transportformerne, som er skadelig, unfair og konkurrenceforvridende.

Danmarks Skibsmæglerforening finder fortsat, at en mere lige behandling af de forskellige transportformer vil være til fordel for såvel de maritime transportere som for Danmark som helhed og vil medføre en reduktion af overbelastningen af transportnettet, en forbedring af miljøet, formindskelse af samfundets udgifter samt en styrkelse af Danmarks muligheder for yderligere at kunne befæste sin stilling som en betydende international spiller.

Heldigvis er de fleste politiske forslag positive og fremgangen forventes at fortsætte, men rammebetingelserne skal tilpasses, hvor dette er nødvendigt og der skal arbejdes for fair og tidssvarende regler, der støtter den fortsatte vækst.

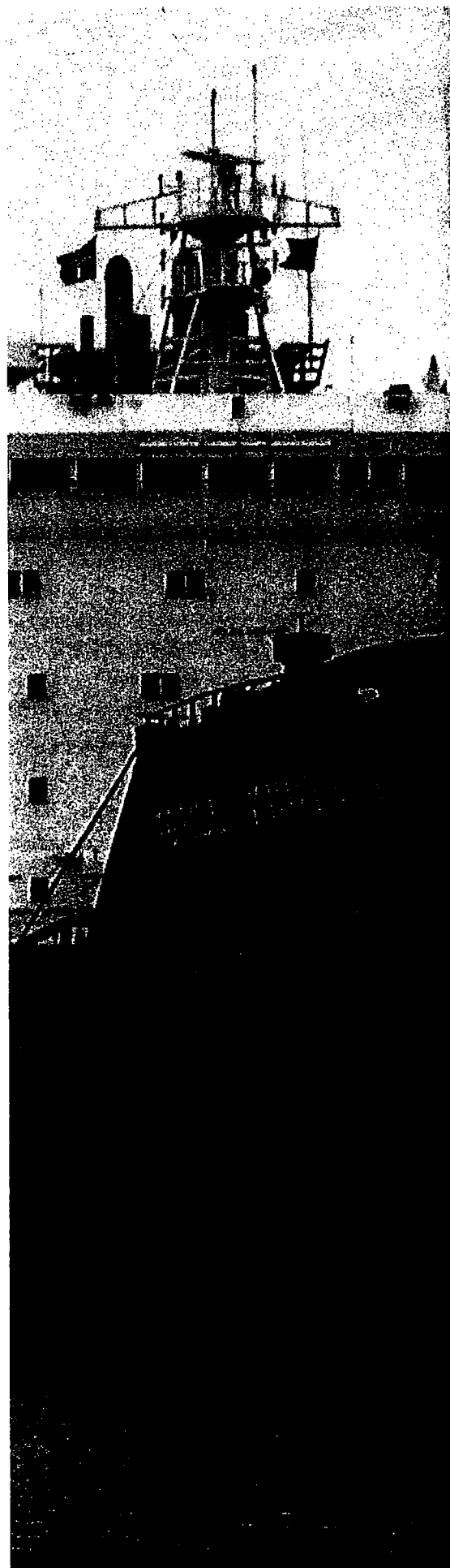
Danmarks Skibsmæglerforening opfordrer til, at der i højere grad benyttes maritime transportere, hvor dette er muligt:

"På havet er der oceaner af plads."

Danmarks Skibsmæglerforening,
2. september 2006

Tonny D. Paulsen, Formand

Allan Houtved, Direktør



Godsomsætning i Danmark ...

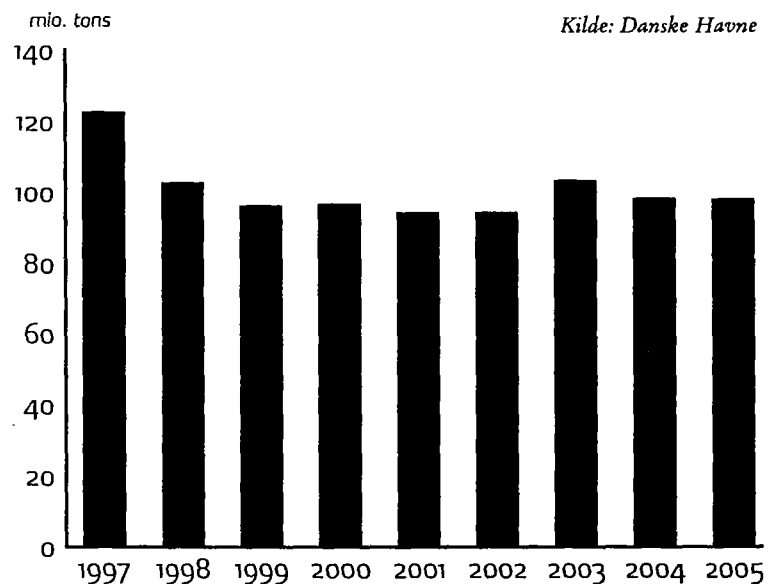
Danske havnes samlede goodsomsætning 1997-2005

Ifølge Danmarks Statistik var goodsomsætningen i 2005 i de danske havne på 99.688 mio. ton. Det er 7 % eller 685 mio. ton mindre end året før.

Målt på den samlede goodsomsætning er Fredericia Havn stadig landets største med en goodsomsætning i 2005 på 17.1 mio. tons (2004: 16.8 mio. tons) efterfulgt af Århus med en goodsomsætning på 11.3 mio. tons (2004: 10.5 mio. tons) i følge Danmarks Statistik.

Det generelle fald i godsmængden kan relateres til mindre transportmængder af flydende og fast bulk. Der er til gengæld en betydelig stigning i transportmængden af unitiseret gods i form af containere og trailere ligesom projekt-laster, ikke mindst afskibninger af vindmøller, har god fremgang.

Danmark støtter i ord EU's ønske om at overføre mere gods til skibstransport, men realiteten synes desværre at være en anden.



Danske havnes samlede goodsomsætning 1997-2005.

Branchen ...

*foreningens medlemstal er
nu 148 inkl. filialer*

*Følgende virksomheder har meldt sig
ind siden sidste generalforsamling*


Comprehensive shipping service under one roof


Dasena


ASECO CONTAINER SERVICES A/S


SAFE
SHIPPING


"K" LINE (DENMARK) A/S

Vi ønsker dem velkommen og er glade for den gode opbakning foreningen har.

Skibsmægler (på engelsk shipbroker) er den fællesbetegnelse, der benyttes om personer eller virksomheder, der beskæftiger sig med de forskellige former for assistance til skibe eller forsendelser af gods til søs. Der er mange forskellige specialiteter og nogle virksomheder virker kun indenfor et enkelt speciale, mens andre kan udbyde flere eller alle services.

Følgende områder kan være indeholdt i en skibsmæglers arbejdsområde:

- Befragtning
- Linieagentur
- Klarering / havneagentur
- Køb og salg af skibe
- Værftsagentur
- Spedition
- Rederivirksomhed

Der er inden for denne kategori tre typer firmaer:

Rederi
Management
Operatør af time charter tonnage

Foreningens medlemmer er involveret i samtlige disse aktiviteter enten hver for sig eller i forskellige kombinationer og de danske shippingvirksomheder har stor betydning for gennemførelsen af transporter, hvor hele transporten eller blot en del heraf, foregår med skib.

Shippingvirksomhederne er i denne forbindelse et afgørende led, der tilrettelægger effektive og konkurrencedygtige transporter og indgår som en vigtig samarbejdspartner med det danske erhvervsliv.

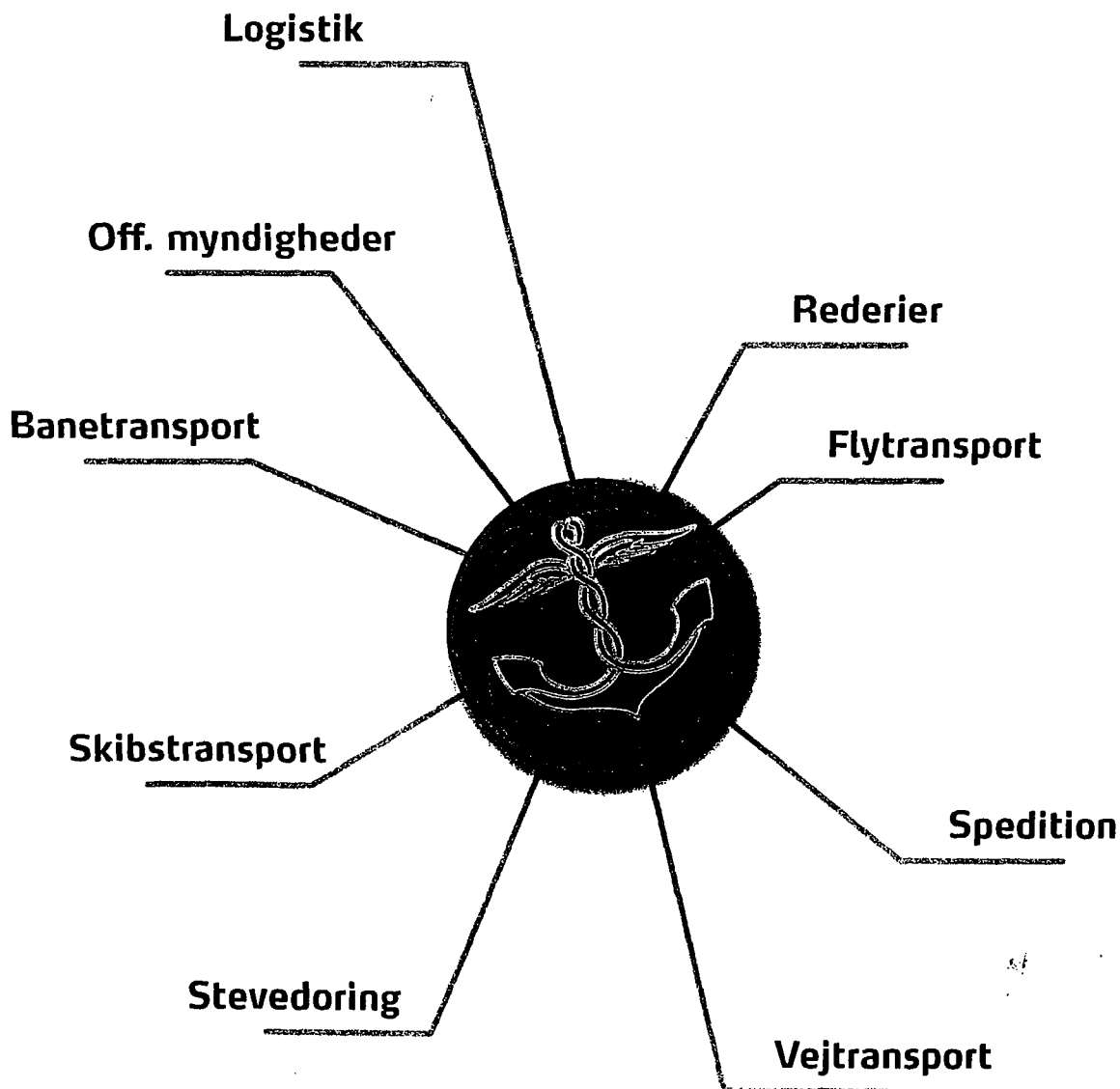
Som aktive og veluddannede transportarkitekter er shippingvirksomhederne i stand til at sikre kombinationen mellem transportformerne til konkurrencedygtige priser til gavn for erhvervslivet og Danmark.

Shippingfirmaernes mangfoldige aktiviteter og deres brede arbejdsområde placerer dem solidt som One Shop Shopping firmaer, der kan varetage alle opgaver indenfor såvel simple transporter som meget komplicerede multimodale logistikløsninger

I den forbindelse bør opmærksomheden rettes direkte mod havnene, hvor kun få havne har set lyset i at stimulere samarbejdet og ikke kun tænke på egen interesse og skarp udnyttelse af beliggenhedsmonopol.

Det er afgørende for dansk konkurrenceevne, at havnene i enhver henseende stimulerer transporterhvervet og dermed sikrer de store investeringer, som hele transporterhvervet skal foretage, for at Danmark kan følge med de øvrige lande. En havns rolle er og bliver som Storebæltsbroens: Et stykke infrastruktur, der skal sikre hurtig passage, som vedligeholdes og hvor der opkræves betaling alene for dette - og ikke mere.

Alt andet er til skade for transportbranchen, erhvervslivet generelt og Danmark som helhed.



Vækst i danske havne ...

I november 2005 udgav Transport- og Energiministeriet, Søfartsstyrelsen og Konkurrencestyrelsen i samarbejde rapporten "Vækst i danske havne".

Formålet var at klarlægge, om der var områder, hvor en justering kunne være hensigtsmæssig, hvis der skulle skaffes mere gods i de danske havne. Rapporten kommer ind på mange områder og er mange steder interessant. Desværre var det ikke muligt af få adgang til tilstrækkeligt detaljerede tal fra de danske havne, da disse i stort omfang ikke var indstillet på at frigive oplysningerne til myndighederne. Når havnene kun har ønsket at levere begrænsede eller urigtige oplysninger, giver det naturligvis anledning til bekymring over validiteten af analysen.

I flere havne har havnens ledelse størst fokus på kommunens ønsker og dette sker til tider på bekostning af hensynet til havnens primære formål, nemlig at få mest mulig gods ud at sejle.

Der var med havneloven fra 2000 lagt op til, at friheden for en havn til at udvide sit virkefelt blev snævert knyttet til det omfang, som kommunerne var villige til at slippe tøjlerne eller lade havnen privatisere. Ved kommunernes valg af havnenes organisationsform fastlagde de samtidig havnenes erhvervsmæssige råderum i forhold til havneloven.

Kommunerne ønsker havnene organiseret på en måde, så deres beslutningskompetence ikke uddeles samt at der sikres skattefrihed for havnens aktiviteter, hvor store beløb ofte ønskes overført til kommunen. Den nuværende havnelov (der allerede er blevet revideret flere gange indenfor de

seneste år), giver store muligheder for havnene, blot der konkurreres med de private virksomheder på lige og fair vilkår, uden præference eller forfordeling af kommunale interesser og med en selskabskonstruktion, der sikrer en klar adskillelse imellem havnens og kommunens økonomi ved etablering af en passende selskabskonstruktion.

Når havnens øverste ledelse er sammenfaldende med kommunens ledelse og der træffes beslutninger om overførsler af store beløb til kommunen, omdannelse af havnens områder til rekreative arealer for havnens regning eller salg til kommunen af arealer til priser langt under markedsprisen og senere videresalg fra kommunen med meget høj fortjeneste, så viser dette, at havnens ledelse ikke altid varetager havnens interesser.

Juraprofessor Ellen Margrethe Basse anfører i bogen "Havnearealer" bl.a. at "*... de interesser, som kommunalbestyrelsen og havnebestyrelsen skal varetage, er "havnens interesser" – og ikke almene kommunale interesser.*" (side 63).

Videre står der på den efterfølgende side "*En gunstig økonomisk stilling for havnen skal komme havnens brugere til gode gennem lavere takster, infrastruktur, bygninger m.v.*"

Samme forhold behandles i Erhvervsministeriets publikation "Offentlig/Privat – lige konkurrence".

"Vækst i danske havne" anfører, at der er masser af konkurrence imellem de forskellige havnevirksomheder og at der er fri prisdannelse indenfor hele området – på nær indenfor skibs- og vareafgifter, hvor de

normale markedsmekanismer tilsyneladende er sat mere eller mindre ud af kraft. Der er en tendens til, at de samlede omkostninger er højest i de havne, som har elementer af beliggenhedsmonopol. Der er desuden eksempler på, at de officielle takster er ret ens for havne med relativt tæt geografisk beliggenhed og ensartede aktiviteter.

Det anføres desuden, at der i havnene er en særdeles god økonomi, hvormed der blandt andet menes stort overskud og ofte stærkt undervurderede værdiansættelser på havnernes landarealer

I en række store og mellemstore havne ses det, at havnearealer overgår til anden anvendelse, mens mulighederne for egentlige havneaktiviteter indskrænkes eller flyttes til andre områder. Dette betyder, at mange havne vil have grundarealer, der kan kapitaliseres til langt større værdi, end de er opført til i regnskabet, da grunde med beliggenhed tæt ved vand er i meget høj kurs.

De offentligt ejede havne har hermed en yderligere "skjult" økonomisk polstring, hvilket kun kan være med til at bestyrke billedet af havnene som ganske kapitalstærke - og tunge virksomheder.

De forskellige havne er økonomisk og forretningsmæssigt vidt forskellige, men ofte kan det konkluderes, at havnen finder det mere lønsomt at drive "ejendomsadministration" frem for egentlig havnedrift.

Rapporten anbefaler, at der bør ske en generel skærpelse af den forretningsmæssige orientering i havnene og samspillet med brugerne. Der skal i højere grad fokuseres på havnernes rolle i forhold til transport. Der skal både i økonomiske og administrative procedurer klart skelnes mellem havne-relevante og ikke havnerelevante aktiviteter. Der bør generelt i havnene tilstræbes en meget mere forretningsorienteret arbejdsdeling mellem den politiske og daglige ledelse af havnene

Der kan i materialet findes eksempler på, at taksterne for ensartede skibe er meget ens for havne med en relativt tæt geografisk beliggenhed, hvor der udspiller sig en konkurrence om godset.

Samtidig kan der i materialet peges på, at omkostningerne i visse havne, der har et beliggenhedsmonopol, ligger over niveauet i havne, hvor et sådan monopol ikke er til stede.

For så vidt angår prisdannelsen indenfor skibsmæglerydelser, så anfører rapporten, at der her hersker fri konkurrence, hvor udbud og efterspørgsel er afgørende for honoreringen. Priserne har ikke fulgt den almindelige prisudvikling i samfundet eller på havneområdet de seneste 10-15 år pga. kundepresset fra bl.a. rederierne og konkurrencen fra kollegerne. Rapporten anfører, at der i de seneste 10-15 år har været en nedadgående udvikling i priserne indenfor skibsklarering.

Investeringer i dansk infrastruktur 2004:

Havne	kr. 292.000.000	(2003, seneste tal)
Jernbanenet	kr. 1.819.000.000	
Vejnet	kr. 13.135.000.000	

Godsmængder 2004:

Intl. Godstransport med tog	6.157.000 ton
Intl. Godstransport med lastbil	17.047.000 ton
Intl. Godstransport med skib	72.692.000 ton

Beskæftigelse 2003:

Rederier etc.	11.734 ansatte
Skibsmæglere og anden hjælpevirksomhed	6.098 ansatte

Kilde: Transportministeriet, Vejdirektoratet

6.218 lastbiler passerede hvert døgn i 2. kvartal 2006 landgrænsen mellem Danmark og Tyskland - 9.193, når trafikken på Øresund og færgeforbindelserne mellem Danmark og Tyskland medregnes.

Kilde: International Transport Danmark

Samarbejdet med havnene ...

I langt de fleste havne er der et godt og konstruktivt samarbejde imellem havnen og de private aktører og der samarbejdes godt om at skaffe mest mulig last til havnen.

Der er stadig enkelte havne, hvor havnebestyrelsen (der oftest består af politikere eller politisk valgte medlemmer), ikke arbejder for havnens udvikling som trafikhavn, men i stedet ønsker at omdanne den til erhvervs- og boligformål eller rekreative arealer. Dette er til skade for havnens muligheder for at kunne håndtere skibe og gods og vil medføre, at mere last skal transporteres længere på lastbil.

I andre havnebestyrelser siger man, at man ønsker at støtte havnens udvikling som trafikhavn og udviklingen iblandt de private aktører, men samtidig ønsker man at overføre betydelige beløb fra havnen til kommunen samtidig med, at havnen klager over, at det er svært at tiltrække eller fastholde godsomsætningen med de høje skibs- og vareafgifter!

Flere offentlige havne udviser stor kreativitet til at fremme egne interesser og uden hensyn til at fremme transport af gods til søs eller shippingbranchens interesser. Disse aktiviteter støttes tilsyneladende af havnernes interesseorganisation Danske Havne.

Igennem flere år har organisationen Danske

Havne (der hører hjemme hos KL – Kommunernes Interesseorganisation) arbejdet energisk for at det skal være tilladt for de kommunalt kontrollerede havne at indgå i konkurrence med det private erhvervsliv på trods af, at dette hverken er lovligt eller i overensstemmelse med formålet med kommunale aktiviteter. Danske Havne påstår utallige gange i deres medlemsblad samt i forskellige artikler, at de kan gøre det bedre end de private aktører.

Sporene skæmmer imidlertid.

En af de danske havne er af SKAT dømt til at efterbetale skat, fordi havnen ikke havde overholdt skattelovgivningen.

En anden havn har, i strid med lovgivningen, involveret sig i rederidrift. Havnen fører tilsyneladende ikke noget separat regnskab for denne ulovlige aktivitet, men opfører det i regnskabet som "flydende installationer" og gør det umuligt at vurdere risici eller tab for havnen og dermed kommunens borgere, ligesom det er umuligt at gennemskue, i hvilket omfang der er tale om krydssubsidiering eller lignende.

I en anden havn har brugerne anlagt sag mod kommunen for ulovligt at have overført store dele af havnens værdier til kommunen. Statsamtet har efter det oplyste udtalt sig kritisk i sagen.

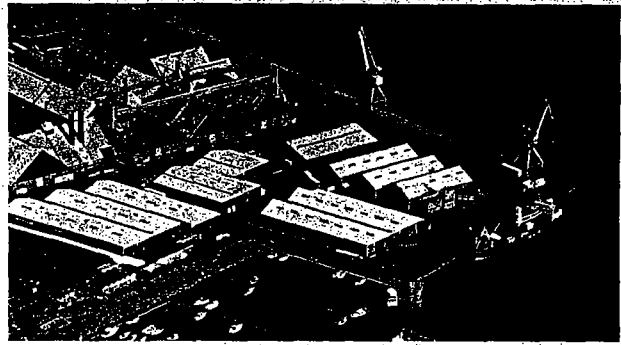
I Danske Havnes sekretariat arbejder man

helt åbent for havnenes overtagelse af private aktiviteter.

Sporene skæmmer, når der ses på kritikken fra bl.a. EU og Konkurrencestyrelsen af det offentlige rolle i sager om pris-dumping og magtmisbrug, indenfor andre aktiviteter såsom affaldsbranchen og KMD (Kommunedata). Combustion-sagen kan de fleste endnu huske.

I forbindelse med arbejdet med den seneste justering af havneloven fik havnene forøgede muligheder for at påtage sig kommercielle opgaver. Igennem hele forarbejdet og under diverse møder blev det fra Danske Havne (og enkelte havnedirektører og havnebestyrelsesmedlemmer) gentagne gange udtalt, at deres mål var, at havnen skulle have mulighed for at påtage sig ALLE de kommercielle opgaver de ønsker og at de fortsat ville arbejde herfor.

Det er naturligvis ikke befordrende for samarbejdet imellem organisationerne, når der er sådanne udtalelser, men heldigvis er der mange andre områder, hvor foreningerne kan samarbejde og støtte hinanden til gensidig glæde. Havnene skal være så attraktive anløbspladser for skibene som muligt og dette fælles mål skal have højeste prioritet og må ikke påvirkes negativt af eventuelle uoverensstemmelser omkring enkelte politiske/strategiske synspunkter.



*Administrerende direktør Lars Hoffmann,
Shipping.dk i Fredericia:*



Vi har været meget tilfredse med vort navneskift, ikke mindst har det optimeret synergien. Vi har fået et godt "team" i DK.

Vi har haft et meget højt aktivitetsniveau på alle lokationer det sidste års tid, vores regnskab som vi lige har sendt ud har da også været vores bedste til dato.

Vi har pt. 11 skibe på TC, hvoraf vi er medejer af en del. Afgjort et vækstområde vi vil fokusere på i fremtiden.

Vores landevejstransport viser positive tendenser og vi kunne godt tænke os at styrke os på dette marked, hvorfor et par "rigtige" landevejs-speditører er ansat i Fredericia.

Vi har pæn udnyttelse af vores 75.000 m² pakhuse i Danmark, vi bygger pt. i Køge og Kalundborg.

Vi har netop overtaget en 4000 dwcc heavy lift båd som skal sejle på New Zealand.

Vi har 1/8 åbnet kontor i Genoa, Italien (Shipping.dk Italy S.R.L.), hvor vi har ansat 2 italienere.

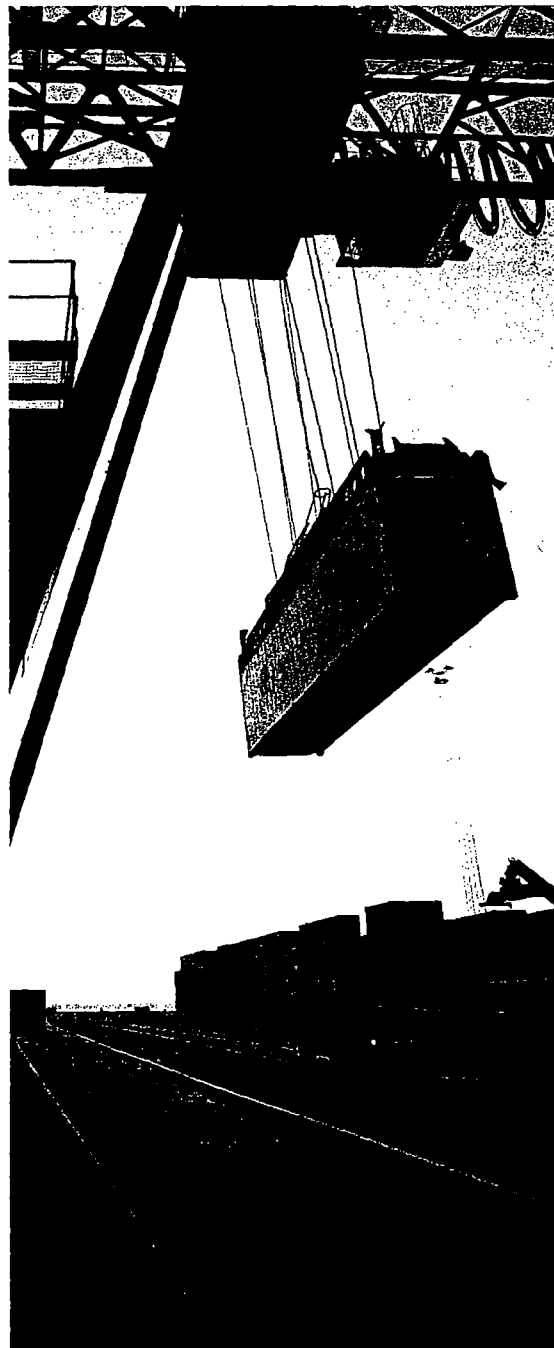


Tilgangen til erhvervet ...

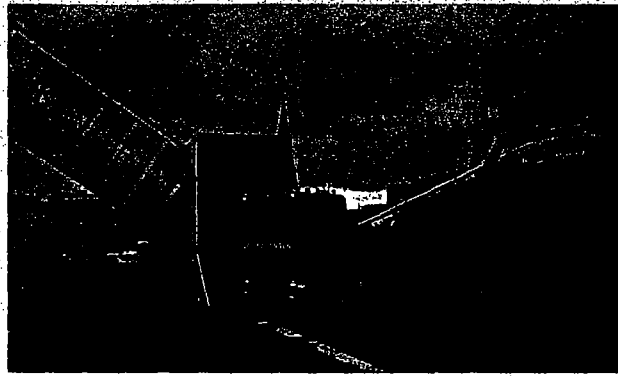
En undersøgelse blandt medlemsvirksomheder viser, at der i 2006 i rene shippinguddannelser og når der ses bort fra speditorer, forventes ansat omkring 60 elever. Dette er en stigning i forhold til året før, men det er vurderingen, at tallet fortsat er for lavt og der konstateres begyndende problemer med at besætte stillinger med kvalificerede medarbejder.

Heldigvis fremstår branchen fortsat interessant og spændende for mange unge mennesker, men for at udbrede interessen og kendskabet yderligere, er der påbegyndt et udviklingsarbejde med forskelligt informationsmateriale til forskellige målgrupper. Desværre er der i samfundet generelt et for lille kendskab til erhvervets vigtighed og muligheder og det er vigtigt, at kendskabet forbedres.

Sideløbende med foreningens eget arbejde, har "Det Blå Danmark" med økonomisk støtte fra Den Maritime Fond påbegyndt et stort oplysnings- og hverveprojekt, der fokuserer på hele branchen. Arbejdet hermed koordineres af Danmarks Rederiforening og Danmarks Skibsmæglerforening og andre maritime organisationer er stærkt involverede heri.



Beskæftigelse og uddannelse ...



Skibsmægler Johannes Petersen:

Beskæftigelsesmulighederne i branchen er gode og mange meget dygtige medarbejdere udfylder krævende og spændende poster. Danske shippingmedarbejdere er meget attraktive også for virksomheder, der ikke er beskæftiget indenfor shipping ligesom mulighederne for beskæftigelse i udlandet er store.

Effektive, fleksible og innovative løsninger og medarbejdere med stærke kvalifikationer i nøglefunktioner er forudsætningen for dansk shippings fremtidige konkurrenceevne. Vedligeholdelsen af det høje kompetence-niveau indebærer et krav om fortsat tilgang, uddannelse og udvikling.

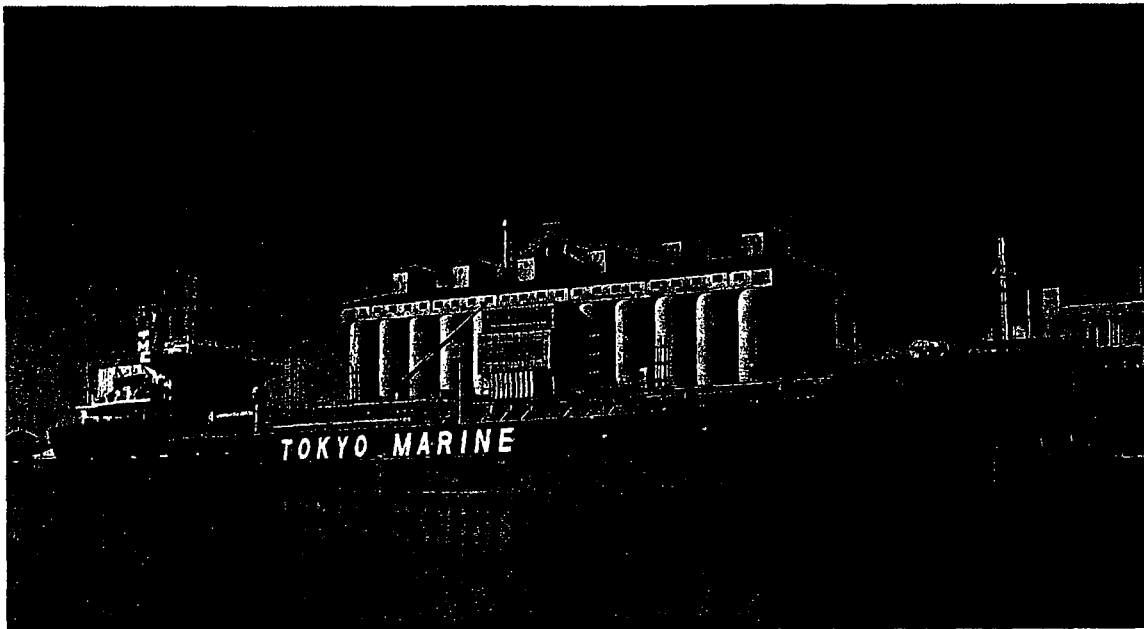
Opgaven var at flytte adskillige hundrede tons løst sojaprotein fra en silo, der ikke kan rumme ret meget og desuden ligger fjernt fra kajkant, til små pladser langt oppe ad den norske vestkyst. Transporten skulle ske i lukket kredsløb, beskyttet mod fugt, snavs og risiko for salmonellainfektion, og fragten skulle være konkurrencedygtig i forhold til lastbiltransport.

Kreativ logistiktænkning under adskillige møder mellem afskiber og skibsmægler resulterede i løsningen: Specialcontainer på lastbil med tipchassis fra silo til skibsside, en elektrisk elevator (snegl) placeret alongside i dertil opbygget presenningtårn og en kranbil til at holde presenningoverdækningen af skibets lastrum på plads under forhaling langs lasteaggregatet samt forhindre støvudslip.

En lidt tidskrævende operation, men alt fungerede perfekt og blev billigere end budgetteret. Og det blev endnu engang bevist, at et skibsmæglerkontor er eminent til at tænke entreprenørtanker.

Det er nok også derfor, at der sidder dygtige, danske shippingfolk kloden rundt - og at mange af dem blev udlært i et lille firma, hvor det gik løs fra første ansættelsesdag under mottoet

“frihed under ansvar”!



Videreuddannelse ...

I nogle år har det været muligt at læse Executive MBA i Shipping og Logistik som Handelshøjskolen i København driver i samarbejde med Universiteterne i Lund, Chalmers, Norges teknisk-naturvidenskabelige universitet og Universitetet i Oslo.

Fremover vil der ved Syddansk Institut desuden blive udbudt en Master in Maritime Management

Den 1. januar 2005 blev Institut for Maritim Forskning og Innovation (MFI) oprettet som et institut ved Syddansk Universitet i Esbjerg. Instituttets primære genstandsfelter er søfarten og dens rammevilkår, samt intermodale transportkæder og de logistiksystemer, søfarten indgår i. Hertil kommer tilhørende maritime industrier, havnen og infrastrukturer.

Oprettelsen af MFI skal ses som et væsentligt element i at løfte det maritime område gennem en større uddannelsesreform, og en styrkelse af forskning, innovation og udvikling. Det er meningen at dette institut sammen med de øvrige institutter ved Det Samfundsvidenskabelige Fakultet skal bidrage til uddannelsen.

Master in Maritime Management er en maritim masteruddannelse, der er en naturlig overbygning til de fremtidige maritime professionsbachelorer og andre personer, som virker eller har interesse i det maritime erhverv.

TutorShip ...

vejen til at blive Statsautoriseret Skibsmægler i England

Danmarks Skibsmæglerforening er fortsat Distance Learning Center for TutorShip og varetager administrationen af disse brevkurser, der er udarbejdet af The Institute of Chartered Shipbrokers i London. Samtlige kurser er netop blevet opdateret.

Korpset af tutors består af meget erfarne praktikere og gør det muligt at give eleverne stor støtte under uddannelsen. For bedre at kunne fordele arbejdet imellem tutors leder sekretariatet konstant efter personer, der vil hjælpe med at føre eleverne sikkert igennem uddannelsen.

Gennemført uddannelse gør det muligt at blive anerkendt som "Chartered Shipbroker" (Statsautoriseret Skibsmægler) under det engelske system og vi er glade for at foreningens medlemmer fortsat kan deltage i disse kurser med store rabatter.

De sidste år har tallene været:

- 2001:** 25 elever tilmeldt Tutorship – 17 går til eksamen i 39 fag
- 2002:** 42 elever tilmeldt Tutorship – 32 går til eksamen i 61 fag
- 2003:** 33 elever tilmeldt Tutorship – 22 går til eksamen i 39 fag
- 2004:** 26 elever tilmeldt Tutorship – 27 går til eksamen i 70 fag
- 2005:** 31 elever tilmeldt Tutorship – 21 går til eksamen i 54 fag
- 2006:** 24 elever tilmeldt Tutorship – 39 går til eksamen i 97 fag

SHIPPING ...

- værktøj til shippingfolket

Det har ofte været et savn, at der ikke var dansk litteratur, der kunne give skibsmæglere og shippingmedarbejdere den nødvendige allround viden om de mange opgaver og udfordringer i de forskellige shippingfirmaer og skibsmæglervirksomheder.

I december 2005 lykkedes det at udgive en ren dansk fagbog, der ikke kun henvender sig til shippingbranchen, men også til andre med interesse i komplicerede maritime transporter.

Bogen fik titlen "SHIPPING", og er et yderligere bevis på, at Danmarks Skibsmæglerforening ser det som et mål, at arbejde kontinuerligt for en forbedring af branchens professionalisme.

"SHIPPING" kombinerer teori og praksis og er den første danske bog, der på et professionelt plan henvender sig direkte til den professionelle transportmedarbejder, der er beskæftiget med komplicerede logistiske løsninger, som kan indebære transport til søs.

SHIPPING har allerede fundet vej til flere uddannelses-institutioner og er bl.a. i Esbjerg en af grundpillerne i undervisningen af bl.a. shippingfolk. Bogen graver netop et spadestik dybere end det hidtil tilgængelige undervisningsmateriale og for at ønsket om at Danmark fortsat skal indtage førerpladsen som søfartsnation, så kræves det, at shippingfolk har de bedst mulige værktøjer – det kan "SHIPPING" være medvirkende til.

Shippingbranchen er en af de vanskeligste brancher at operere i og der stilles overor-

dentlig store krav til udøverne. Området er stærkt reguleret af nationale love, EU regler og internationale forordninger og krav. Rederiernes store investeringer i skibe kræver grundig planlægning, så transporterne kan udføres så effektive som muligt og uden forsinkelser. Hvis ikke vi her i Danmark lever op til disse krav, vil andre lande overtage den danske førertrøje inden for shipping.

Skibsmæglerfaget har fra sin tidlige begyndelse hovedsageligt været en formidlerrolle mellem parterne i en befragtningsforretning. I dag har den udviklet sig til en specialistfunktion, hvor både sø- og landtransport indgår som væsentlige elementer i dagligdagen. Det er ikke længere kun et spørgsmål om at sejle eksempelvis industriprodukter fra A til B, men i lige så høj grad at formidle totalløsninger fra dør til dør mellem producent og slutmodtager.

SHIPPING opfylder et længe næret ønske i branchen om et værktøj, der kan være med til at videreudvikle branchens i forvejen høje internationale standard og medvirke til, at danske mæglere også i fremtiden tilhører toppen i shipping og være efterspurgte og respekterede i deres virke såvel herhjemme som i udlandet.





Passagerer og besætningsmedlemmer ...

Nye regler fra EU indebærer, at kravene til visumpligtige passagerer og besætningsmedlemmer, der rejser til og fra skibe, fremover bliver strammet op.

Der har været afholdt flere møder med Rigspoliti, Integrationsministeriet med flere og der synes at være enighed om, at passagerer og besætningsmedlemmer fremover kun skal kunne af- og påmønstre skibe i Danmark, når en skibsmægler påtager sig ansvaret for personens ophold i Danmark og varetager den transport imellem skib

og politistation, der er nødvendig, for at få udstedt de krævede tilladelser. Dette vil selvfølgelig besværliggøre arbejdet, men vi assisterer gerne myndighederne i denne forbindelse.

Vi håber, at myndighederne så også støtter branchen og skrider ind, når der rapporteres tilfælde, hvor skibe anløber danske havne og landsætter personer uden at de gældende indrejseregler overholdes!

Særtransporter og modulvogn tog ...

EU-Kommissionen har siden 1992 arbejdet for at overflytte gods fra landevejstransport til søtransport, dels af hensyn til miljøet dels af hensyn til belastningen på vejnettet.

I perioden 1997 – 2003 udgør middelvæksten af vægten af gods ekspederet via EU havne 3,6 pct. Det eneste land, der har en negativ middelvækst af vægten af gods ekspederet via havne er Danmark, hvor der kan konstateres et fald på 17,8 pct. i perioden.

Med etableringen af Storebæltsforbindelsen var det forventeligt at der skete et fald i godsmængden transporteret med de færgeruter som forbindelsen konkurrerer med. 7 ruter er nedlagt i konsekvens af denne konkurrence. Godsmængden transporteret med færge mellem danske havne udgør i dag 40 pct. af godsmængden før åbningen af Storebæltsforbindelsen.

Imidlertid er det overraskende, at godsmængden transporteret med fragtskibe (f.eks. coastere) mellem danske havne er faldet med mere end 20 pct. (middelvækst i perioden 1997 – 2004), hvilket indikerer en øget belastning af det danske vejnet – imod den udvikling som Danmark støtter i EU.

Mange vejtransporter er relativt korte, hvor søfarten ikke kan fremstå som et reelt alternativ. Søfartens muligheder som transportform er ved tunge transport og ved længere transport, hvor vejtransporten kan supplere med transport til og fra havnene.

I den forbindelse kan det undre, at der f.eks. gives tilladelser til specialtransporter ad landevejen mellem to havne, når man klart kunne undgå det ekstraordinære slid af infrastrukturen og store kødannelser på vejnettet, såfremt transporten skete ad søvejen. I andre lande gives der kun tilladelse til specialtransporter, hvor der ikke er noget reelt alternativ. Det vil f.eks. sige til eller fra nærmeste havn.

En evt. kommende brug af modulvogn tog vil desuden yderligere reducere mængden af gods, der transporteres ad søvejen. Der har i rapporter og i pressen været anført, at indførelse af modulvogn tog vil medføre besparelse på 30 %. Med denne konkurrencefordel til landevejstransporter bliver det endnu vanskeligere at gennemføre multimodale transport, hvor en del af transporten foregår til søs.

Multimodale transport vil kun kunne gennemføres, hvis der samtidig indføres regler, der sikrer, at transporten med vogn tog alene foregår til eller fra den nærmeste passende havn.

Hvis modulvogn togene kun får adgang til et fåtal af de danske havne, så vil det normale multimodale samspil mellem landevejs- og søtransport ikke længere være til stede, hvorfor gods, der transporteres i modulvogn tog, reelt vil være henvist til udelukkende at bruge vejene.

The low costs of maritime transport

Due to continuous improvements in technology and efficiency maritime transport costs are very competitive.



• The typical cost to a consumer in the United States of transporting crude oil from the Middle East, in terms of the purchase price of gasoline at the pump, is about half a US cent per litre.










• The typical cost of transporting a tonne of iron ore from Australia to Europe by sea is about US \$12.



• The typical cost of transporting a 20 foot container from Asia to Europe carrying over 20 tonnes of cargo is about the same as the economy airfare for a single passenger on the same journey.

Typical Ocean Freight Costs (Asia-US or Asia-Europe)

	Unit	Typical Shelf Price	Shipping Costs
 TV Set	1 unit	\$700.00	\$10.00
 DVD/CD Player	1 unit	\$200.00	\$1.50
 Vacuum Cleaner	1 unit	\$150.00	\$1.00
 Scotch Whisky	Bottle	\$50.00	\$0.15
 Coffee	1 kg	\$15.00	\$0.15
 Biscuits	Tin	\$3.00	\$0.05
 Beer	Can	\$1.00	\$0.01

PortNet ...

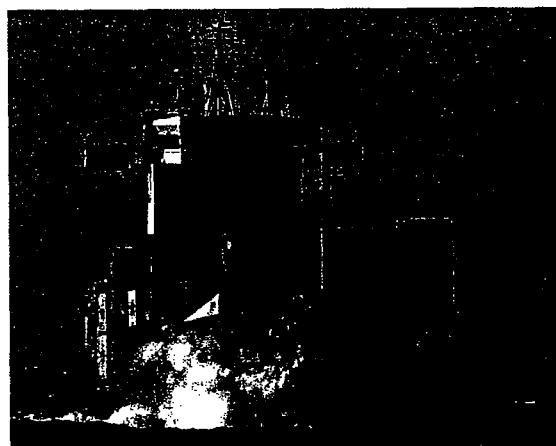
I efteråret 2004 tog Farvandsvæsenet initiativ til at påbegynde en undersøgelse af mulighederne for at etablere et system til effektivisering af den maritime informationsudveksling i Danmark.

Årsagen til projektet var et ønske om at effektivisere og forenkle indberetningen af information fra de private maritime interessenter til de offentlige myndigheder i Danmark samt imellem de forskellige myndighedsinstanser. Målet var at forenkle indberetning og udveksling af information mellem søfartserhvervet og myndighederne ved at etablere et fælles, digitalt informationsystem.

Mange organisationer og myndigheder blev involveret, men desværre blev det nødvendigt i februar 2006 at opgive videre forsøg på at få projektet gennemført, da de forskellige myndigheder (især Skat og Søværnets Operative Kommando) alligevel ikke ønskede at deltage i en fælles informations-database men i stedet ønskede egne databaser.

Håbet om at etablere et "Single Window" til informationsindberetning til myndighederne blev skrinlagt på trods af de forskellige myndigheders officielle ønske om et Single Window. Problemet er, at alle myndigheder ønsker egne krav opfyldt og ikke vil imødekomme andre myndigheders ønsker.

Farvandsvæsenet udførte et meget stort og særdeles kompetent arbejde som projektledere. Alligevel meddelte SOK, at man ikke vil acceptere, at data til SafeSeaNet leveres



via PortNet Danmark og SKAT meddelte, at de kommende EU direktiver på Toldområdet gør, at SKAT ikke kunne deltage i PortNet projektets gennemførelse.

Farvandsvæsenet så sig derfor nødsaget til at konstatere, at den grundlæggende idé om et "Single Window" ikke var til stede uden disse to store interessenter og at der derfor ikke længere var basis for at fortsætte projektet.

Vi beklager, at branchen skal lide under tunge arbejdsgange, fordi myndigheder under forskellige ministerier ikke kan finde sammen og vi håber, at branchen på et tidspunkt får mulighed for at kommunikere lige så effektivt med myndighederne, som det i lang tid har været tilfældet imellem de private aktører.

Samarbejde med andre organisationer ...

Danske Havnevirksomheder

Vi har et tæt samarbejde med Danske Havnevirksomheder og diskuterer ofte, hvorledes foreningerne mest hensigtsmæssigt forholder sig til de forskellige udfordringer. Samarbejdet foregår på en god og tillidsfuld måde til gensidig glæde.

Danske Havnevirksomheder har hidtil været organiseret under HTS-I, men har netop ændret medlemskabet og vil fremover være organiseret under HTS-A. Dette indebærer en ændring i foreningens sekretariat, men vi håber og forventer, at det gode samarbejde fortsætter.

Bimco

Foreningen er aktiv i Bimco's Documentary Committee og deltager i Committee møderne i København.

Rederiforeningerne

Der er et godt forhold til rederiforeningerne, og vi har på mange områder et frugtbart samarbejde til fælles gavn for foreningerne. Sekretariatet har stor glæde af kontorfællesskabet med rederiforeningerne.

Europas Maritime Udviklingscenter

Der er et godt og nært forhold til EMUC og en konstant dialog om, hvorledes de 2 foreninger kan samarbejde om at styrke den maritime branche.

Mæglerkorporationen

Vi administrerer fortsat Mæglerkorporationen og dens Understøttelsesfond, der yder

økonomisk støtte til ældre skibsmæglere eller deres enker.

Nordisk mæglermøde

I lighed med tidligere år blev der afholdt møde mellem de nordiske skibsmæglerforeninger i august måned, denne gang i Helsinki. Disse møder giver anledning til at diskutere forhold af særlig skandinavisk interesse og foreningerne sætter stor pris på møderne. Der bliver under disse årlige møder diskuteret mange forhold, der specielt er interessante fra et skandinavisk synspunkt.

Fonasba og Ecasba

Den europæiske mæglerorganisation ECASBA er meget aktiv og er involveret i mange EU projekter. Nyhedsbrevene fra Ecasba og Fonasba bliver lagt på vores hjemmeside og medlemmerne har på denne måde mulighed for en god og regelmæssig orientering om de forskellige tiltag.

Som følge af EU's stærke engagement indenfor søfart blev der i juni afholdt møde i Brussel. Der var tale om et meget interessant møde med 6 forskellige indlæg fra Kommissionen om deres tanker og hensigter. Desuden var der indlæg fra såvel rederiernes som havnenes europæiske samarbejdsorganer.

Fra European Sea Ports Organisation (ESPO) var det Secretary General Patrick Verhoeven der holdt indlægget og under spørgesessionen blev der forespurgt til organisationens indstilling til Danske Havnes ønske om at havnene skulle have

mulighed for at overtage de private aktørers forretningsområder.

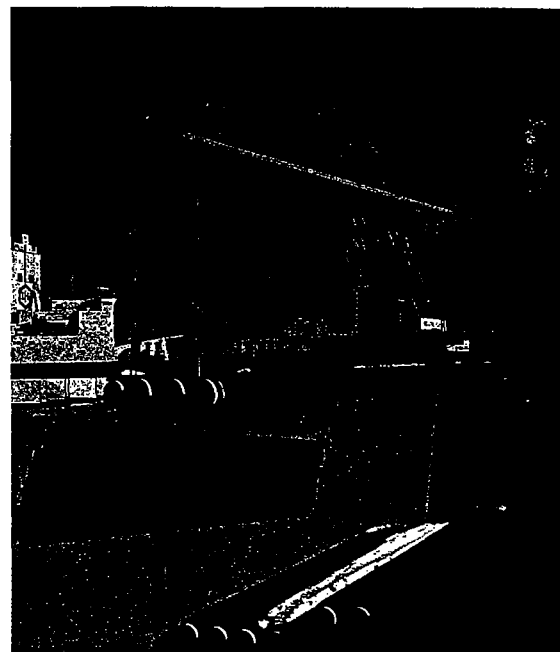
Han oplyste, at forholdet ikke havde været diskuteret på ESPO's generalforsamling, samt at det ikke var ESPO's synspunkt - tværtimod var ESPO's ønske - og udviklingen i Europa generelt - det direkte modsatte.

Det internationale og europæiske samarbejde er langsigtet og vigtigt og specielt i ECASBA har arbejdet stor betydning for udformningen af de mange EU-bestemmelser, der udgives og som medfører konstante justeringer og tilpasning af medlemslandenes lokale regler.

The Institute of Chartered Shipbrokers

Foreningen har i adskillige år repræsenteret ICS's interesser i Danmark via uddannelsen i TutorShip. Vi er fast repræsenteret i ICS's Education and Training Committee, der er det forum, der justerer, tilpasser og udvikler uddannelsen indenfor den engelske skibsmægleruddannelse.

Dette arbejde er både spændende og givende og vi er glade for at deltage heri.



Den trafikale overbelastning indebærer alvorlig risiko for, at europæisk erhversliv mister noget af sin konkurrenceevne.

Ifølge den seneste undersøgelse af disse spørgsmål repræsenterer de eksterne omkostninger ved overbelastningen alene inden for vejtrafikken ca. 0,5 % af EU's samlede bruttonationalprodukt.

Prognoserne for trafikstigningen frem til 2010 peger i retning af, at der, hvis der ikke gøres noget, vil ske en markant forøgelse af overbelastningen af vejnettet.

Omkostningerne som følge af denne trafikale overbelastning forventes således at vokse med 142 % og komme til at koste 80 mia. EUR om året, hvilket er ca. 1 % af EU's samlede BNP.

Kilde: EU Hvidbog

Udvalgsarbejdet i Danmarks Skibsmæglerforening ...

Arbejdet i de forskellige udvalg reflekterer de aktuelle udfordringer og aktiviteten tilpasses opgavernes omfang.

I det forløbne år har der været afholdt møder i Klareringsudvalget, Linieudvalget, Uddannelsesudvalget samt Politisk Havneudvalg.

Befragtningsudvalget og Køb- og Salgsudvalget har ikke haft behov for at mødes i det forløbne år.

Sekretariatet

Sekretariatet har i årets løb assisteret medlemmerne med mange forskellige opgaver, lige fra fortolkning af certeparti klausuler, mæglerens ansvar for skader på last og forsinkelse af last, transport af våben og ammunition og anden farlig last, spørgsmål vedr. moms og afgifter, vejledning i forbindelse med salg af skibe, udlevering af last uden konnossement, betalingsforpligtelser overfor underentreprenører, Schengenproblemer og meget mere.

For det meste kontaktes sekretariatet på et tidligt tidspunkt i processen og dermed forhindres mange problemer i at opstå og medlemmerne opfordres til fortsat at kontakte sekretariatet for at diskutere planlagte opgaver, forretningsideer og udfordringer.

For blot at nævne nogle af de områder, som sekretariatet har været involveret i, i relation til myndighederne, kan nævnes, i tilfældig rækkefølge:

- Sikkerhed i havne
- Elektronisk transportdokument
- Samarbejde med havne
- Bunkers
- Praktisk Søret
- STS
- Våben
- Fødevarer
- Affaldsplaner
- Ansvarsforsikring
- Isbrydning
- Moms
- Sikkerheden i danske farvande
- Danmarks Statistik - rapportering
- Ophugning
- Byrdekomite
- Nærskibsfart
- Olieforurening
- Service Trappen ToldSkat
- Erhvervsskedeforsikring
- Transportens Tænk tank
- Safe Sea Net
- Muhammed-tegningerne
- Marco Polo
- Oil Pollution Response
- Ship Generated Waste
- IMO Miljøkomite
- Green Paper June 2006
- Authorised Economic Operator

Afslutning ...

Transportsektoren er under kraftig udvikling og der vil fremover være mere og mere gods, der skal transporteres. Den globale udvikling har sin store betydning og transporter, hvor der indgår omladning til skib, vil blive vigtigere og vigtigere.

Dette stiller store krav til de mange danske shippingvirksomheder, der opererer såvel i Danmark som i udlandet.

En konstant udvikling af forretningsområder og kompetencer er vigtig og yderligere

tilgang til erhvervet samt endnu mere og endnu bedre uddannelse er vigtig.

Sammenhold, samarbejde, udvikling og gensidig støtte såvel internt i virksomheden imellem medarbejderne, men i høj grad også imellem medlemsvirksomhederne, vil være af betydelig værdi for forholdene i fremtiden og bestyrelsen og sekretariatet opfordrer medlemmerne til at bidrage i en aktiv dialog om udvikling af branchen og sammenholdet.

Hermed leves der op til foreningens formål, som bl.a. er at:

... ”varetage medlemmernes interesser og at arbejde for at hævede standens anseelse i ind- og udland og at fremme sammenholdet og samarbejdet mellem medlemmerne.”

Skibsmæglerforeningens bestyrelse



direktør
Tonny D. Paulsen
Unifeeder A/S
(Formand)



direktør
Finn J. Poulsen
J. Poulsen Shipping A/S
(Næstformand)



direktør
Anders Bjerno
Chr. Jensen Shipping A/S



direktør
Henrik Otto Jensen
Niels Winther & Co. ApS



direktør
Klaus G. Andersen
Fredericia Shipping A/S



direktør
Mogens Klintemark
Dasena Agencies A/S



direktør
Niels Kjeldsen

Skibsmæglerforeningens sekretariat



direktør
Allan Houtved



sekretær
Clara Jørgensen



*Amaliegade 33B
DK-1256 København K
Telefon: +45 33 91 44 38
Telefax: +45 33 91 56 44
info@shipbrokers.dk
www.shipbrokers.dk*

A. C. ØRSLEFF'S EFTF. A/S



A. N. PETERSEN A/S

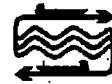


LAURITZEN



alpina shipping agencies a/s

AMEGA SHIPPING



BREINHOLT



BIDSTED & CO. A/S



chr. røholm's eftf.

C.J. HELT & CO. SHIPBROKERS



CHARLES PETERSEN VEJLE A/S



CHR. JENSEN

C.R. Holship A/S

DAHL & HOLMEGAARD A/S



EJV. HANSENS EFTF. A/S



DFDS TRANSPORT

E. W.V.D. HUDE & SØN



G. SUNESEN A/S

GBA

GREENSHIP

Franck & Tobiesen A/S

H. C. GRUBE

H. DAUGAARD



H.H. DANSHIP AS

HECKSHER

Hesselby Shipping ApS

Holger Kristiansens Eftf. A/S

Holger Kristiansens Eftf. A/S

Holship Danmark A/S



HMM

J. GOTTFRED JENSEN SHIPPING A/S

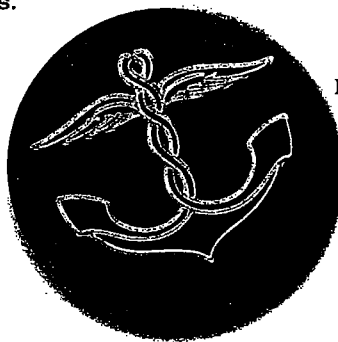


JANUS ANDERSEN & CO. A/S.



JOHANNES PETERSEN A/S

K"K" LINE



Kalundborg Shipping Agency

KALYON SHIPPING

LARSEN & PARTNERS



LEHMANN JUNIOR

KLAUS HEUN SHIPPING EFTF. A/S



MAERSK LINE

Marine Shipping ApS

MTA

moterships agencies a/s



Neckelmann & Hansen

NIC. PEDERSEN & CO'S MÆGLERFORRETNING

NIELS WINNER & CO. ApS

Nordane Shipping A/S

O.K. SHIPPING I/S



Rasmus Christensen I/S



PAUL OREGENSEN & CO. A/S

Petersen, Møller & Hoppe

PMS PLUM, MØLLER & SKOVGAARD



Scan-Group

SCAN-TRANS

Seaway Trading A/S

Sextus Bjerres Eftf.



SHIPPING.DK



SHIP & LOGGING A/S



Sven Mogensen Shipping Consult



TEAM SHIP



thomas wang a/s

TORSHIPPING

Trinity Shipping Services Ltd

TRISHIP A/S

ULJERUP & THALUND SHIPPING

UNIFEEDER



VICSHIP



WRIST shipping



Østehjelm

AAGE ANDERSEN & CO. ApS

AGG CASPER ANDRÉA'S EFTF.

CASPER ANDRÉA'S EFTF.



ABECC CONTAINER SERVICES A/S



SAFE SHIPPING



MULTI-SHIPING A/S



VORDINGBORG SHIPPING

MAERSK LINE Thor Jørgensen A/S



SAG