

TALEPUNKTER TIL
FOLKETINGETS ERHVERVSUDVALG

2. december 2009

Samråd i Folketingets Erhvervsudvalg den 3. december 2009 om konsekvenserne af Mærsk-koncernens beslutning om at afskedige danske skibsofficerer og udviklingen af Det Blå Danmark

Spørgsmål B

Hvad kan ministeren oplyse om konsekvenserne af Mærsk-koncernens beslutning om at afskedige danske skibsofficerer, og hvad er ministerens planer for udviklingen af Det Blå Danmark?

Den økonomiske situation for skibsfarten

- Jeg vil nu besvare udvalgets spørgsmål om konsekvenserne af Mærsk-koncernens beslutning om at afskedige danske skibsofficerer samt redegøre for regeringens planer for udvikling af Det Blå Danmark.
- Det gælder både for A. P. Møller-Mærsk og andre danske rederier, at de er ramt af den globale økonomiske krise. Baggrunden for dette er, at dansk skibsfart har størstedelen af sin indtægt fra sejlads mellem fremmede havne. Derfor rammes den også af nedkølingen af den globale økonomi.
- For at illustrere den globale krises betydning for skibsfarten kan jeg give et par eksempler på udviklingen i fragtraterne: Fra januar 2009 til august 2009 faldt fragtraterne for de store olietankere med 24 %.

- Raterne for containerskibe har været rekordlave henover sommeren 2009. Det illustreres særligt dramatisk for den indchartrede, lejede tonnage, hvor udbuddet nu langt overstiger efterspørgslen. Prisen for at flytte en container på et tidschartret skib er således faldet fra niveauet i 2006 og 2007 på omkring 100 \$ pr. container til i dag, hvor prisen er på kun omkring 33 \$ – eller ca. 160 danske kroner – pr. container.
- Det vil sige, at det i dag koster mindre at flytte en stor container fra Kina til USA, end det koster at tage en taxa fra lufthavnen til Christiansborg.
- Faldet i raterne har naturligvis betydning for valuta-indsejlingen og rederiernes indtjening. Danmarks Rederiforening vurderer, at bruttovalutaindtjeningen for 2009 vil være på ca. 130 - 150 mia. kr. Det svarer til 2005-niveauet eller et fald på ca. 25 % i forhold til 2008.
- Dette på trods af, at den registrerede tonnage under dansk flag i perioden fra 2005 til i dag er steget fra 8,4 mio. tons brutto til 11,5 mio. tons brutto.
- A. P. Møller-Mærsk har et af verdens største containerrederier. Det er klart, at den faldende efterspørgsel efter forarbejdede produkter fra vækstmarkeder får indflydelse på rederiets indtjening.

- Vi har vist alle sammen læst i aviserne, at A. P. Møller-Mærsk kom ud af årets første ni måneder med et underskud på 3,85 milliarder kroner.
- Når rederiets indtægter viser et stort fald, må en ansvarlig virksomhedsledelse naturligvis reagere. Det er vigtigt, at rederiet kommer bedst muligt gennem krisen og er klar, når den økonomiske udvikling vender.
- Hvis der ikke reageres, effektiviseres og skæres på omkostningerne, øges risikoen for, at vi ikke alene mister de arbejdspladser, der er til søs, men også højtlønnede arbejdspladser i rederiernes landbaserede kontorer og i de maritime følgeindustrier, dvs. i hele den maritime klynge.
- Skibe oplægges, og der træffes også andre foranstaltninger for at klare sig ud af den globale afmatning. Det tiltag, A. P. Møller-Mærsk har taget, for så vidt angår juniorofficerer på rederiets containerskibe, er kun et ud af mange tiltag til at forbedre driftsøkonomien.
- Jeg har fået oplyst, at de danske juniorofficerer hos Mærsk, der er ansat på containerskibe, har fået tilbudt en frivillig aftrædelsesordning. De, der vælger at tage imod tilbudet, fratræder med en økonomisk kompensati-

tion. De får også mulighed for at få individuel rådgivning med henblik på at lette overgangen til anden beskæftigelse.

- Men både for de personer, der er ansat hos A. P. Møller-Mærsk, og for andre danskere, der mærker konsekvenserne af krisen, er det selvfølgelig ikke en rar situation.

Konsekvenserne for Det Blå Danmark af Mærsk-koncernens beslutning om at reducere med 170 danske officerer

- Jeg kan godt forstå, at der tænkes på, hvad konsekvenserne af den økonomiske krise betyder for Det Blå Danmark, når det bl.a. drejer sig om at sikre de nødvendige maritime kompetencer. Det er derfor vigtigt at huske, at rederiet A. P. Møller-Mærsk i meget stort omfang har løftet dansk beskæftigelse og rekrutteret danskere, ligesom Mærsk også i den nuværende situation ønsker at beholde deres erfarne danske seniorofficerer.
- Det Blå Danmark er afhængig af de maritime kompetencer. I de sidste mange år er der da også uddannet en række danske skibsofficerer, som kan gå ind i Det Blå Danmark. Også de juniorofficerer, der nu fratræder, vil have en sådan mulighed.
- Jeg synes også, det er vigtigt at holde fokus på det lange sigt. Uanset øjeblikkets markante fald i verdens-

handelen, vil der fortsat være behov for meget søtransport, når verdensøkonomien kommer tilbage på sporet. Prognoserne tyder på, at der internationalt vil blive mangel på skibsofficerer.

Ministerens planer for udviklingen af Det Blå Danmark

- Der er ingen tvivl om, at de afgørende maritime kompetencer, som findes om bord på skibene, har stor betydning for hele sektoren. Derfor er det en sag, som regeringen prioriterer højt. Skibsfarten er omdrejningspunktet for Det Blå Danmark.
- Vi har netop valgt at udvide ordningen med praktikpladstilskud, så den ikke kun omfatter den duale officersuddannelse, det vil sige den ”dobbelte officersuddannelse”, der omfatter både navigatør- og maskinmesteruddannelsen, men alle maritime uddannelser, hvor der er krav om en praktikplads.
- De danske uddannelser til skibsofficer og maskinmester giver gode, brede jobmuligheder såvel til søs som på land og både i Danmark og udlandet. Hele den maritime klynge – og for maskinmestrenes vedkommende også industrien – er afhængig af, at der til stadighed uddannes et vist antal unge, så der oprettholdes en kritisk masse af personer med maritim uddannelse.

- Derfor ændrer virksomheders tilpasning under en økonomisk krise ikke på den overordnede strategi for de danske maritime uddannelser.
- Vi satser fortsat på at sikre de nødvendige maritime kompetencer. Vi holder fast i målene fra den politiske aftale om justeringen af tonnageskatten fra 2007. Reederierne vil indgå uddannelsesaftaler med 200 skibsofficersaspiranter og finde praktikpladser til 75-100 ubefarne skibsassistenter, således at den fornødne fødekæde til Det Blå Danmark sikres. Jeg har i den forbindelse noteret mig, at erhvervet fortsat stiller det nødvendige antal uddannelsespladser til rådighed.
- Jeg finder det også positivt, at de seneste opgørelser fra de maritime uddannelsesinstitutioner viser, at optaget af studerende for 2009 er det højeste i flere år på en række uddannelser.
- Det er fortsat strategien løbende at overvåge kompetencebehovet i Det Blå Danmark og at opretholde et tidssvarende og målrettet uddannelsesstilbud. Det er vigtigt for Danmarks økonomi og beskæftigelse, at vi rekrutterer og uddanner på højt niveau til den maritime sektor.
- Fremtidens danske officerer skal ikke nødvendigvis stå 20 år til søs, før de f.eks. forfølger en karriere i land.

Vi skal sørge for, at Danmarks maritime kompetencer fastholdes og gerne øges gennem vore maritime uddannelser.

- Derfor er Uddannelsesrådet for de maritime uddannelser blevet indkaldt til møde i begyndelsen af det nye år. Her får alle involverede parter lejlighed til at drøfte, om der er behov for at justere på uddannelserne for at sikre et konkurrencemæssigt forspring til dem, der tager en dansk søfartsuddannelse.
- Opmærksomheden på det kompetencemæssige forspring er også et væsentligt element i regeringens kommende integrerede maritime strategi, som vi i øjeblikket arbejder på. Det er vigtigt, at kvaliteten i de maritime uddannelser til stadighed er i fokus og er indrettet også med øje for karrieremulighederne i land.

Økonomiske rammebetingelser

- Hvis vi fortsat ønsker at have skibsfart i Danmark og dermed bevare den maritime klynge, skal vi fortsat have maritime skoler med et højt kvalitetsniveau og gode uddannelser, som også giver de unge mulighed for at gå videre i systemet.
- Skibsfarten er motoren i Det Blå Danmark. Mens der på skibene og i rederierne samlet er en beskæftigelse på ca. 18.000 personer, dækker hele Det Blå Dan-

mark ca. 80.000-100.000 personer. Samtidig er skibsfarten er et af de største eksporterhverv for Danmark.

- Uden stabile økonomiske rammebetingelser, der giver mulighed for at konkurrere internationalt, vil det ikke være muligt at fastholde rederiaktiviteter i Danmark og skibe under dansk flag. Den økonomiske verdenskrise gør, at der ikke må slækkes på rammebetingelserne, så vi risikerer, at aktiviteterne helt forsvinder ud af Danmark.
- Hvis skibene udflager fra Danmark, vil Danmark ikke alene miste beskæftigelsen til søs, men også den relaterede beskæftigelse i land. Samlet set udgør de maritime erhverv omkring 3 % af den direkte beskæftigelse. Målt i indirekte beskæftigelse, som medtager de afledte aktiviteter fra de maritime erhverv, er tallet omtrent 4,5 % af dansk økonomi.¹
- Bruttovalutaindtjeningen fra dansk skibsfart blev i 2008 opgjort til 192 mia. kr.. Det er en stigning på 173 mia. kr., siden DIS blev indført i 1988. I år forventes et fald i indtjeningen, så den bliver ca. 130 – 150 mia. kr. eller svarende til 2005-niveauet.
- Man kunne godt lave forskellige regnestykker om, hvad det koster at have DIS-skatteordningen og ton-

¹ Kilde: Danmarks Statistik.

nageskat, men det afgørende spørgsmål er, om vi ønsker at bevare erhvervet. Og det ønsker regeringen.

- Lad mig benytte lejligheden til at minde om, at situationen, inden DIS blev indført i 1988, var præget af netop udflagning og frygt for, at den landbaserede rederiaktivitet også flyttede ud. Vi ser en lignende udflagningstendens nu i Sverige, hvor man fra politisk hold i september i år efter lang betænkningstid afviste at indføre en tonnageskatteordning.
- Det danske skibsregister har således siden juni 2009 haft fire henvendelser fra svenske rederier om muligheden for at flage skibe ind under dansk flag.
- Tre af henvendelserne har foreløbig udmøntet sig i allerede afholdte eller kommende uddybende møder mellem Søfartsstyrelsen og rederierne.
- Den fjerde henvendelse har resulteret i, at det svenske rederi² har flyttet hele sit hovedsæde og den øverste daglige ledelse fra Sverige til Skagen, hvorfra rederiets virksomhed nu ledes. 3 skibe er indflaget under dansk flag, og de resterende 2 vil ifølge den nuværende tidsplan blive indflaget inden årets udgang.

² Rederiet Tärntank

- Jeg synes, at dette er et godt eksempel på, at regeringens handlingsplan om at gøre Danmark til Europas førende søfartsnation virker.
- Jeg vil som sædvanligt give Erhvervsudvalget en status over udviklingen i DIS inden årets udgang.

Regeringen satser på dansk skibsfart

- Meget tyder på, at der under den økonomiske krise sker en konsolidering i den maritime verden. Skibene vil blive koncentreret om færre registre.
- Det er vigtigt, at Danmark - som har fokus på kvalitetsskibsfart – fortsat skal være et reelt alternativ, til at skibene sættes under fremmed flag og i åbne registre.
- For det første vil skibe i dansk register have en beskæftigelseseffekt, ikke mindst på den landbaserede side.
- For det andet er det med til at sikre kvalitetsskibsfart, at skibene vælger et europæisk register, som det danske, frem for registre, der drives på mere kommercielle vilkår.
- For det tredje er en stor tonnage under dansk flag med til at sikre dansk indflydelse på de internationale

regler og dermed indflydelse på ikke kun dansk skibsfart, men også den skibsfart, som passerer forbi de danske kyster.

- For det fjerde er skibsfarten med til at sikre den generelle danske økonomi og dermed positive tal på betalingsbalancen. Og en øget tonnage under dansk flag genererer økonomisk aktivitet i Danmark gennem efterspørgsel af udstyr, serviceydelser og gennem rederikontorer.
- Endelig understøtter skibe under dansk flag den danske satsning på innovation og grøn teknologi inden for søfarten. Det skaber igen muligheder for udstyrsfabrikanter og serviceudbydere i Danmark.
- Bruttotonnagen under dansk flag er stigende og udgør nu rekordhøje 11,5 mio. A. P. Møller-Mærsk har således for nyligt annonceret, at de vil indflage 32 skibe til DIS.³
- Regeringen vil derfor fortsat satse på dansk skibsfart og på, at Danmark skal udvikle sig som Europas førende skibsfartsnation.
- Vi vil fortsat holde fast i de gode økonomiske rammebetingelser for dansk skibsfart, herunder vil vi

³ Lloyd's List 16. oktober 2009

fastholde og udbygge kvaliteten af vores maritime uddannelser og de kompetencer, som Det Blå Danmark er afhængige af – både om bord på skibene, men også i land. Ligeledes satser vi fortsat på innovation og ny grøn teknologi.

- Det er det, der skal sikre, at vi bliver ved med at have danske arbejdspladser på skibene og i land og dermed sikre, at vi også har rederiaktiviteter i Danmark og skibe under dansk flag, når krisen vender.