



NOTAT

December 2013

Orientering om Dansk Internationalt Skibsregister, DIS, 2013

Nedenfor følger en orientering om udviklingen i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) omhandlende 2012 til og med 1. november 2013. Nærværende orientering følger samme opgørelsesmetode som orienteringen i 2012.

a. S sammensætningen af den danske handelsflåde

Den 1. november 2013 var der registreret 634 skibe i DIS, jf. tabel 1. I 2013 er der indtil 1. november sket en nettotilgang på 12 skibe i DIS siden udgangen af 2012, hvor der var optaget 622 skibe.

Tabel 1 viser endvidere udviklingen i bruttotonnage (BT) registreret under dansk flag, tonnage ejet af danske rederier samt skibe opereret fra rederier og shippingvirksomheder med hovedkontor i Danmark.

Pr. 1. november 2013 var tonnagen under dansk flag 12,6 mio. BT, hvilket er en stigning på godt 1 mio. BT siden 2012. Den markante stigning skyldes især indflagningen af tre af Mærskes nye Triple-E skibe, som hver bidrager med knap 200.000 BT. Den aktuelle registrerede tonnage er den højeste, siden DIS blev etableret i 1988.

Niveauet for den samlede tonnage, der er ejet af danske rederier, er steget i de seneste år, men har siden udgangen af 2012 været vigende. Pr. 1. november 2013 lå bestanden på knap 28 mio. BT. Faldet i ejet tonnage må ses som følge af den fortsatte økonomiske krise i en række segmenter for søtransport, som har betydet, at også danske rederier i disse år tilpasser deres forretning til konkurrencesituationen, fx via salg af skibe og/eller ved at indchartre skibe, som ejes af andre rederier.

Tonnagen, som opereres af danske redere og shippingvirksomheder med hovedkontor i Danmark, har været i kraftig vækst i de seneste år. I løbet af 2013 er der dog også sket et fald i den opererede tonnage på omkring 3,7 mio. BT, således, at den samlede opererede tonnage er på ca. 58,4 mio. BT. Faldet indikerer, at de svære tider for den globale søfart - med lave fragter og overkapacitet - også påvirker danske virksomheders indchartring og drift af tonnage for andre ejere.

Muligheden for at levere overskydende opereret tonnage tilbage til ejerne er således et vigtigt redskab til at håndtere krisen, idet rederierne derigennem kan tilpasse deres kapacitet til de aktuelle markedsvilkår. Danmark er ikke desto mindre fortsat blandt verdens største tonnageoperatører.

Tabel 1: Skibe registreret i DIS, tonnager registreret i DIS og Dansk Skibsregister (DAS), danskejet tonnage samt dansk opereret tonnage, 2003-2013 (mio. BT)

År	Antal skibe i DIS	Registreret i dansk register (tonnage over 100) ¹⁾	Ejet af danske rederier (tonnage over 1.000) ²⁾	Skibe opereret af danske rederier (tonnage over 100) ³⁾
2003	502	7.498	12.797	-
2004	483	7.522	13.205	-
2005	489	8.006	15.186	-
2006	494	8.521	17.088	-
2007	500	9.171	21.152	38.636
2008	538	10.294	24.197	40.529
2009	570	11.002	25.297	40.703
2010	604	11.719	26.435	42.117
2011	622	11.601	28.855	50.246
2012	622	11.563	29.486	62.072
2013	634	12.629	27.812	58.375

Kilde: Søfartsstyrelsen, IHS Fairplay - World Fleet Annual Statistics, Danmarks Rederiforening

Note: Alle data er fra ultimo året med undtagelse af tallene for 2013, som er opgjort pr. 1. november 2013.

1). Registreringerne i Dansk Skibsregister (DAS) indbefatter både dansk og udenlandsk ejede skibe. Opgørelsen er baseret på princippet 'country of domicile' som afgrænsning, indeholder kun skibe over 100 BT. 2). Kolonnen for tonnagen ejet af danske rederier omfatter registreringer både i Danmark og i udlandet. Dansk ejet er defineret som skibe, der er ejet af rederier med hovedkontor i Danmark. Opgørelsen indeholder ikke oplagte skibe eller skibe, der er kontraheret, men ej leveret. 3). Opereret tonnage omfatter dansk og udenlandsk ejede skibe opereret af rederier og shippingvirksomheder med hovedkontor i Danmark. Opgørelsen er til og med 2012 baseret på Skibsfarten i tal ved Danmarks Rederiforening, herefter anvendes IHS Fairplay. Der foreligger alene oplysninger om opereret tonnage fra og med 2007.

b. Beskæftigelsen i den danske handelsflåde

Tabel 2 viser antallet af tjenestegørende på skibe i DIS, hvor man kan følge udviklingen i de enkelte kategorier af tjenestegørende over de seneste 10 år. Tabellen vedrører mønstrede søfarende pr. 30. september det pågældende år. Tabellen omfatter derfor ikke personer, der fortsat er i arbejde, men som pr. 30. september ikke befinder sig på et skib, fx på grund af ferie, afspadsring eller sygdom. Det reelle beskæftigelsestal er således højere. Der henvises her også til tabel 3, der angiver antallet af personer med dansk bopæl, der modtager DIS-indkomst.

Mønstringstallene i tabel 2 indbefatter officerer og anden besætning. Begrebet "anden besætning" omfatter dæks- og maskinbesætning samt andre personalekategorier som f.eks. kabys- og servicepersonale og reparatører.

Af tabel 2 fremgår det, at antallet af tjenestegørende på DIS skibe generelt har været stigende siden 2003, hvilket er en konsekvens af det øgede antal skibe i DIS. Antal af påmønstrede toppede i 2011 efterfulgt af et fald i 2012. For 2013 viser tallene en fremgang i forhold til 2012, men antallet af påmønstrede er fortsat lidt under niveauet i 2011.

Det samlede antal danske tjenestegørende på DIS-skibe har siden 2003 været stigende. I 2013 ligger det samlede antal på 2.624 personer, hvilket er på niveau med tallet for 2012. Således fastholdes det samlede antal danske tjenestegørende på DIS skibe fra 2012 til 2013.

Tabel 2: Tjenestegørende på skibe i DIS pr. 30. september, 2003-2013

År	Total	Besætningskategorier		Besætningens nationalitet		
	I alt	Officerer	Anden besætning	Danskere	Udlændinge	
					EU/EØS	3. lande
2003	6.390	2.294	4.096	3.483	453	2.454
2004	6.441	2.317	4.124	3.478	919	2.044
2005	6.518	2.359	4.159	3.320	932	2.266
2006	7.038	2.492	4.546	3.284	1.023	2.731
2007	6.839	2.440	4.399	2.871	976	2.992
2008	7.744	2.829	4.915	2.955	1.025	3.764
2009	7.660	2.870	4.790	2.817	907	3.936
2010	8.120	3.090	5.030	2.840	1.096	4.184
2011	9.045	3.361	5.699	2.882	1.371	4.792
2012	8.333	3.307	5.026	2.632	1.460	4.241
2013	8.835	3.457	5.378	2.624	1.525	4.686

Kilde: Mønstringsindberetninger fra rederier med skibe i DIS suppleret med Søfartsstyrelsens oplysninger om besætningens størrelse på passagerskibe.

Note: Som følge af nye mønstringsindberetninger fra rederier med skibe i DIS, er tallene for de seneste år justeret bagudrettet, hvorfor opgørelsen varierer fra sidste års orientering.

b.1 Antallet af personer med bopæl i Danmark, som modtager DIS indkomst

Tabel 3 viser antallet af personer med bopæl i Danmark, som modtager DIS-indkomst. Dette omfatter både søfarende, der er påmønstret på DIS-skibe, og søfarende der er hjemme. Tallene i tabel 3 er derfor højere end i tabel 2 og giver et mere reelt billede af antallet af personer bosat i Danmark i beskæftigelse på DIS-skibe. Det bemærkes, at tallene ikke omfatter danske søfarende ansat på DAS-skibe eller udenlandsk flagede skibe, hvorfor det samlede antal beskæftigede danske søfarende i handelsflåden er højere.

Opgørelsen er baseret på en stikprøve fra Økonomi- og Indenrigsministeriets lovmodel, som omfatter en tredjedel af alle indkomstforhold for personer med bopæl i Danmark. Økonomi- og Indenrigsministeriet oplyser, at de senest tilgængelige tal vedrører 2011.

Omtrent 7.800 søfarende med bopæl i Danmark modtog i 2011 DIS-indkomst. Heraf modtog knap 5.600 søfarende en DIS-indkomst på over 100.000 kr. Antallet af personer med DIS-indkomst på over 100.000 kr. udgør således hovedparten af de ansatte.

De søfarende, der modtager en lavere DIS-indkomst (nettoindkomst) end 100.000 kr., er fx personer under uddannelse (i praktik), personer, der har færdiggjort deres maritime uddannelse midt i året eller personer, der går på pension. Endvidere kan der være tale om personer, der kun har haft sæsonarbejde, arbejder på deltid eller personer, der er påbegyndt arbejde på DIS-vilkår i løbet af året.

I perioden 2003 til 2011 har der været et fald i det samlede antal personer med bopæl i Danmark, der modtager DIS-indkomst.

Tabel 3: Personer med bopæl i Danmark, som modtager DIS-indkomst, 2003-2011

År	Antal personer med bopæl i Danmark med DIS indkomst, i alt	Heraf DIS indkomst over kr. 100.000
2003	9.306	6.912
2004	8.715	6.522
2005	9.141	6.387
2006	9.291	6.333
2007	8.946	6.519
2008	8.952	6.300
2009	8.409	5.763
2010	8.160	5.760
2011	7.821	5.595

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet på baggrund af lovmodellens datagrundlag.

Note: Seneste opgørelse er for indkomståret 2011, dvs. personer med bopæl i Danmark pr. 1.1.2012. Opgørelsen er stikprøvebaseret, hvorfor en vis stikprøveusikkerhed må forventes.

c. Dansk skibsfarts betydning for betalingsbalancen

Den langt overvejende del af dansk skibsfarts indtægter stammer fra transport af varer/råstoffer mellem udenlandske havne. Udsving i den globale handel har derfor stor indflydelse på erhvervets aktivitet og indtjening. Denne påvirkes i negativ retning af overkapacitet, der presser fragtpriserne ned.

De samlede indtægter fra skibsfart de sidste ti år fremgår af tabel 4. Skibsfartens valutaindsejling steg markant fra 2003 til 2008. Som følge af den økonomiske krise faldt bruttovalutaindtægterne i 2009, men er i 2012 tilbage på niveauet fra 2008.

Tabel 4 viser endvidere, at skibsfartens bidrag til betalingsbalancen er betydeligt. Skibsfartens andel af den samlede danske vare- og tjenesteeksport har således i de senere år udgjort ca. 1/5 af eksportindtægterne.

Tabel 4: Skibsfartens bruttovalutaindtjening, andel af vare- og tjenesteeksporten, 2003 – 2012, løbende priser

År	Skibsfartens bruttovalutaindtjening (mia. kr.)	Pct. af den samlede vare- og tjenesteeksport
2003	90	14
2004	101	15
2005	128,8	17
2006	158,2	18
2007	172,0	19
2008	194,4	20
2009	139,3	17
2010	179,8	20
2011	180,6	19
2012	194,7	20

Kilde: Danmarks Statistiks tal for betalingsbalancen og Søfartsstyrelsen på basis af Danmarks Statistiks data vedrørende betalingsbalancen.

Note: Som følge af Danmarks Statistiks revideringen af statistikken er tallene for de seneste år justeret bagudrettet, hvorfor opgørelsen varierer fra sidste års orientering.

Skibsfartens valutaindtjening skal ses i sammenhæng med, at der også er betydelige valutaudgifter til køb af tjenester samt valutaudgifter til køb af bunkers (brændstof) i udlandet. Skibsfartens nettoeksport udregnes ved at trække udgifter til bl.a. køb af havnetjenester, timechartring af skibe m.v. og bunkring i udenlandske havne fra rederiernes indtægter.

Som det fremgår af tabel 5 lå den danske nettoeksport for skibsfarten i 2012 på 25,8 mia. kr., hvilket er en lille fremgang fra 2011. Det fremgår også af tabellen, at der kan være relativt store udsving på nettoeksporten fra år til år, hvilket hænger sammen med skibsfartserhvervets cykliske natur. Dette ses fx i den store nedgang i nettoeksporten i 2008-2009, som er en indikation på, at den globale økonomiske krise også har ramt den danske skibsfart.

Tabel 5: Skibsfartens nettoeksport, 2003 – 2012, løbende priser

År	Skibsfartens nettoeksport (mia. kr.)
2003	19,0
2004	26,1
2005	35,8
2006	27,4
2007	25,0
2008	28,4
2009	14,9
2010	42,3
2011	23,3
2012	25,8

Kilde: Søfartsstyrelsen på basis af Danmarks Statistik.

Note: Som følge af Danmarks Statistiks revideringen af statistikken er tallene for de seneste år justeret bagudrettet, hvorfor opgørelsen varierer fra sidste års orientering.