



# Søfarten har sat kursen for 2018

## Vi er ude af bølgedalen

Af Jakob Ullegård, direktør i Danske Rederier, København.



DANSKE SKIBSFART er ikke kun kendetegnet ved at være Danmarks største eksporterhverv. Et andet kendetegn er, at vi er aktive i mange forskellige segmenter. Det vil sige, at de mange sydfynske søfolk både sejler med containere, sætter vindmøller op, serviceer olieplatforme, samt sejler med tørlast og olieprodukter – og meget, meget andet.

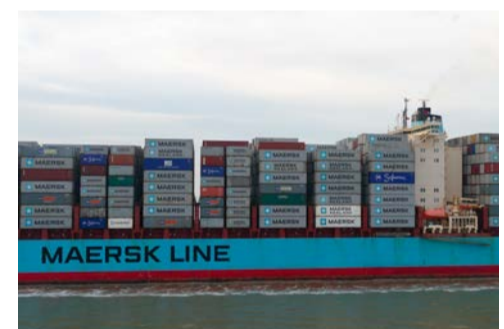
DET BETYDER NORMALT, at der både er gynger og karruseller, der kan tjene penge til dansk skibsfart. Går det således ned et sted, så går det op et andet. Men sådan var det ikke i 2016, hvor der stort set var uvej over hele linjen. Mit tilbageblik på det forangående år må derfor starte med en konstatering af, at 2017 heldigvis blev året, hvor vi begyndte sejladsen op af bølgedalen. Faktisk i en sådan grad, at vi forventer en stigning i den danske eksport af søtransport på 13 procent set i forhold til det skidte 2016.

DEN GODE nyhed i den forbindelse er, at de danske rederier set over en kam er kommet ud på den anden side af kriseåret uden at vælte. For rundt om i verden ses fusioner, restruktureringer og endda konkurser hos flere rederier.

2017 BLEV OGSÅ året, hvor Danmark blev den syvende største søfartsnation i verden, målt på hvor meget tonnage de danske rederier opererer. Det er godt skuldret af en – set på globussen – lille nation som Danmark. Det og fortsat vækst i mængden af skibe på dansk flag understreger, hvilken styrkeposition Det Blå Danmark er for vores land, hvilket Sydlyns maritime virksomheder og ansatte nyder godt af.

DET LEDER MIG TIL at kigge lidt fremad og meget tyder på, at vi også i 2018 vil bevæge os længere væk fra bunden af bølgedalen. Danske Rederier spørger hvert halve år de forretningsførende direktører i en række større danske rederier om, hvordan de ser fremtidsudsigterne. Her er hele 85 procent af de adspurgte positive i deres forventning til omsætningen i 2018, blandt andet baseret på, at 69 pct. af rederierne forventer en forbedring af fragtratene i de kommende tolv måneder. I 2017 er de steget på tværs af industrien med omkring 20 procent. Svarene er en klar indikation på, at den udvikling fortsætter.

DER ER GRUND til fremtidsro for danske rederier. Selv om markederne stadig ikke er gode, så er de dog langt bedre end 2016. Endvidere har regeringen varslet en maritim vækstplan i starten af det nye år, som bør tage hånd om de udfordringer med uddannelse, særegler og enkelte skattemæssige udfordringer indenfor eksempelvis offshore, som er væsentlige at få håndteret. Derfor ser jeg meget frem til 2018.



- Fortsat vækst i mængden af skibe på dansk flag understreger, hvilken styrkeposition Det Blå Danmark er for vores land, hvilket Sydlyns maritime virksomheder og ansatte nyder godt af, skriver Jakob Ullegård, Danske Rederier. Foto: Søren Stidsholt Nielsen.

## Ø-færgerne er på god kurs

Af Jan Fritz Hansen, leder af Færgesekretariatet i Ærøskøbing

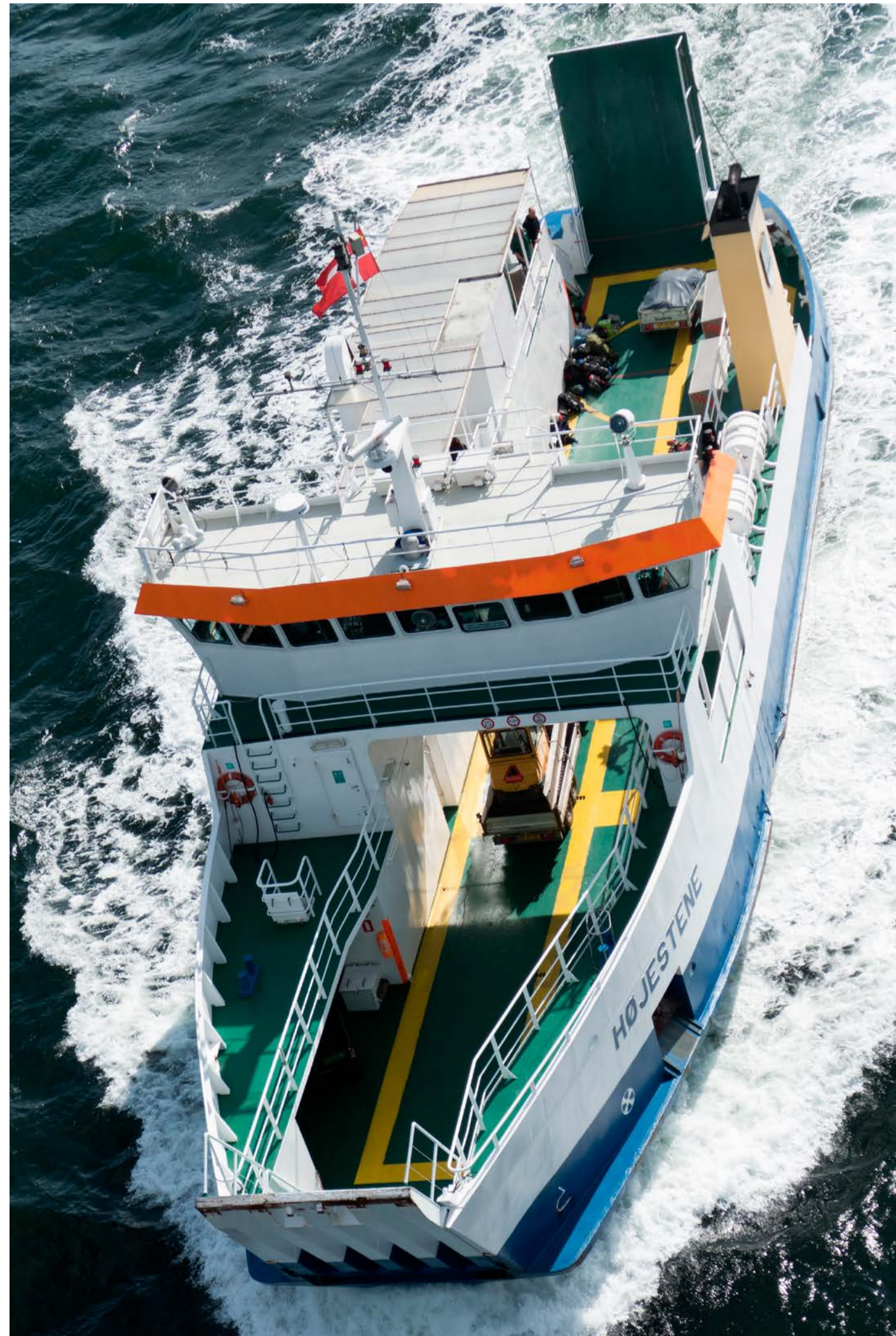


DE DANSKE Ø-FÆRGER er helt centrale i forhold til at binde det danske ø-rige sammen. Et halvt hundrede færger har i det forangående år betjent næsten lige så mange danske øer, oftest alle årets 365 dage. Men der er samtidig potentiale for at gøre endnu mere. Men der er samtidig potentiale for at gøre endnu mere. Det drejer sig om optimering, energibesparelser og stordriftsfordele gennem fælles indkøb. Men også om det såkaldte landevejsprincip, hvor staten yder et tilskud til at gradvis at bringe billetpriserne ned på samme niveau, som det koster pr. kilometer at køre på de danske landeveje.

tilskuddet blev ydet og resultatet udeblev da heller ikke; passagerfremgange på ofte 20-30 procent med både flere turister, sommerhusejere og besøgende kunne opleves på flere overfarter.

HER I STARTEN AF 2018 foretager landspolitikerne den første evaluering og udover at kunne konkludere, at ordningen har været en succes, så er det håbet at støttebeløbene teknisk kan justeres, så alle de danske småøer kommer ligeligt med i den positive vækst. Kombinationen af landevejsprincippet og de besparelser vi kan opnå ved fælles indkøb og optimering, giver det bedst mulige udgangspunkt for kunne tilbyde en god og regelmæssig betjening af øerne.

VI VIL I LØBET AF 2018 søsætte et projekt



- I dag driver mere end hver femte danske kommune færgefart og ikke mindst det sydfynske er ganske vel repræsenteret ikke blot med færger, havne og øer, men også med navigations- og søfartsskoler, skibsværfter og allehånde maritime underleverandører, skriver Jan Fritz Hansen, Færgesekretariatet. Foto: Søren Stidsholt Nielsen.

## Vi skal i front med kompetencer

Af Bjarne Cæsar Jensen, formand for Søfartens Ledere, lods ved Danpilot - Thura.



REGERINGEN NEDSATTE i 2016 et vækstteam, der skulle undersøge, hvordan vi styrker og udvikler Danmark som maritim nation frem mod 2025. Arbejdet udmøntede sig i en række anbefalinger, og målet er, at Danmark skal være ét af verdens maritime kraftcentre.

DEN AMBITION DELER vi i Søfartens Ledere. Vi mener dog, at erhvervets tilknytning til Danmark i form af arbejdspladser og kompetencer er vigtigere end antallet af skibe under dansk flag. Det hvi- ler på den opfattelse, at adgangen til mange og alsidige maritime og kommercielle kompetencer er vigtigere i bestræbelserne på at gøre Danmark til et globalt, maritimt kraftcenter end skattefinansieret statsstøtte til skibe.

VI STØTTER en udvidelse af DIS til off-shore, hvis det skaber danske arbejdspladser på danske vilkår og ikke en udskifning af danske søfarende med udenlandske, som det er sket i det eksisterende DIS.

GENNEM DE SENESTE 10 år er der blevet stadigt færre danske søfarende, og det er nødvendigt, at politikerne fokuserer på at udvikle vores fælles maritime kompetencer. Det skal bl.a. ske ved, at danske søfarende, lige som deres udenlandske kolleger, får mulighed for at søge job under fremmed flag på internationalt konkurrencedygtige vilkår. De har – lige som rederierne – brug for a level playing field.

DET SKAL OGSÅ SIKRES gennem øget rekruttering til erhvervet – med klare mål for antallet af studerende med skibsførerkompetencer. Når de maritime uddannelser ses efter i 2018, forventer vi, at vi i Danmark har

“Skabe værdi med færgen”, hvor vi undersøger alle muligheder for at forbedre økonomien.

ET Ø-PAS MED OPLYSNINGER om øerne og plads til et lille stempel fra færgen blev i 2017 omdelt i næsten en kvart million eksemplarer. I 2018 søges Ø-hop projektet i Det Sydlynske Øhav udbredt til alle kommunerne, og hvis det lykkes, vil man allerede til sommer kunne komme på vand- eller cykeltur til næsten alle de sydfynske øer.

UDVIKLING OG FORSKNING er ligeledes i fokus for færgerne. Mulighederne for el/batteri-drift undersøges og en mere permanent afløserfærge er undervejs, så forstyrrelser i sejladsen kan minimeres under dok- og reparationsophold.

UDOVER AT SIKRE REGULARITET og ekstra kapacitet kan en sådan afløserfærge også bruges til forsøg med gøre færgerne mere

ambitioner om at komme helt i front på kompetencesiden.

DANSKE SKIBSOFFICERER er dygtige og bidrager til at forankre de danske rederiers historie og kultur ude i skibene. Men det ikke nok i konkurrencen på det benhårde, globale maritime arbejdsmarked. Der uddannes dygtige søfolk andre steder, og erhvervet er midt i en digitalisering, som ikke bare ændrer arbejdet til søs, men også kravene til at kunne udføre det på et niveau, der er konkurrencedygtigt. Det er derfor afgørende, at skibsofficeruddannelsen gentænkes med fokus på ledelse, forretningsforståelse og samspillet mellem navigation, skibsteknik og kunstig intelligens.

VI VIL DESUDEN FORESLÅ, at mulighederne for at koble navigatøruddannelsen med EUX undersøges, så fire års ungdomsuddannelse kan give adgang til at sejle som yngste styrmænd.

JEG TROR UNGE VIL VÆLGE en moderniseret navigatøruddannelse, hvis de kan se, at den favner den teknologiske og samfundsmæssige udvikling og er en adgangsbillet til udfordrende jobs i et spændende erhverv, som gerne vil ansætte dem – også til søs.



- Vi støtter en udvidelse af DIS til off-shore, hvis det skaber danske arbejdspladser på danske vilkår, skriver Bjarne Cæsar Jensen, Søfartens Ledere. Foto: Søren Stidsholt Nielsen.

autonome - ikke at forveksle med førerløse. For færger helt uden mandskab er ikke, hvad der er mest brug for; vi skal nemlig også være bedre til kundebejning på færgerne. Der vil snart blive introduceret en ny søfartsskole med motiverede færgeløbere, som ikke blot står for godt sømandskab, men som også er uddannede med fokus på passagerfart.

FLERE PROJEKTER OM sejladsoptimering vil blive søsat allerede i 2018, og vi synes, at de danske ø-færger er på god kurs. I dag driver mere end hver femte danske kommune færgefart og ikke mindst det sydfynske er ganske vel repræsenteret ikke blot med færger, havne og øer, men også med navigations- og søfartsskoler, skibsværfter og allehånde maritime underleverandører. Måske er det ikke helt tilfældigt, at man - uden at forklejne nogen af de andre ø-færges kommuner - har valgt at placere det af Folketinget nedsatte Færgesekretariat i Ærøskøbing.

Mærsk Line plus det nyindkøbte Hamburg Süd er med afstand verdens største containerskibsrederi med 773 egne og indchartrede skibe. Møller-flåden tæller i alt langt over 1000 skibe, bl. a. også verdens største bugserelskab Svitzer med 430 fartøjer.

## Fuldt lastet med fakta og fotos

Søfartens årlige bibel bugner af aktuelle data og fotos af omkring 1900 skibe med danske relationer.



“Dansk Illustreret Skibsliste 2018” er dansk søfarts uundværlige bibel. En over 700 siders mustsen fuldt lastet med fotos og fakta om Det Blå Danmark.

Journalist på bladet Søfart, Søren Lund Hviid har samlet aktuelle data på op mod 1900 fartøjer med dansk relation. Kravet for optagelse i værket er, at et fartøj skal måle over 100 bruttoregister-ton, skal have minimum 50 pct. dansk ejerskab. Desuden præsenteres udenlandsk ejet skibe under Dansk Internationalt Skibsregister, DIS, samt et udvalg af fartøjer mindre end 100 brt. I den sidste kategori er fx sundfærgerne Helge fra Svendborg.

En af de fyldige nyoptagelser i listen er flåden af Ham-

burg Süd-containerskibe opkøbt af Maersk Line. Efter fusionen opfylder de røde ekstsuykere bogens krav for optagelse om mindst 50 pct. dansk ejerskab. Selvom de sejler under udenlandsk flag, er de - også i følge bogens kriterier - taget med.

Bogen oplister også en række oversigter over fx skibstypers fordeling og alder samt størrelse på rederier i Danmark. Den slags kan være interessant læsning for sø-norder. Søsiden har plukket lidt i de mange fakta og taget nogle konklusioner.

Målt på antal fartøjer er det familieejede tankskibsrederi M. H. Simonsen med i alt otte egne og indchartrede skibe Svendborgs største. Henriksen-familiens NH Svendborg Bugser har syv fartøjer og Niels Højlund's Nordane Shipping er registreret med seks. Svendborg-rederiet Nielsen & Bresling sejler med tre skibe.

JMB Aps med hjemsted på Gyldenbjergvej i Svendborg disponerer i alt 15 fartøjer, deriblandt tre specialfartøjer for Svendborg Uddybning Aps.

Faaborg-rederiet JK Shipping (Jan Kopper) er registreret med fire skibe, blandt dem de for tiden inaktive Harald Blåtand og Cathrine K.

Ærøfærgernes to Svendborg-færger, der ofte opfattes som ejet af Ærø Kommune, er formelt ejet af Kommunekredit i København. Kun m/f Skjoldnæs er kommunens helt egen færge.

Tom Hald fra Faaborgs tidligere hastigt ekspanderede offshore-rederi Blue Star Line A/S har efter frasalg sidste år seks skibe tilbage i sin lyseblå flåde.

Fartøjstypen med højst gennemsnitsalder i den danske flåde er specialskibe til uddybning. De ialt 34 fartøjer i kategorien har en gennemsnitsalder på hele 37,1 år. Næsthøjeste gennemsnitsalder har passagerskibe med 32 år. Her er fx Ærø-færgernes tre fartøjer i gennemsnit ca. 26 år.

Laveste gennemsnitsalder i den danske handelsflåde er tankskibe med 10,2 år. Lige i kølvandet ligger containerskibe med 10,7 år.

Danmarks fem største rederier målt på bruttoregister-ton er: A. P. Møller Mærsk (24.088.260), A. P. Møller Holding (2.434.030), Torm (2.227.307), Hafnia Tankers (1.096.248) og Noden (1.075.945).

Mærsk Line plus det nyindkøbte Hamburg Süd er med afstand verdens største containerskibsrederi med 773 egne og indchartrede skibe. Møller-flåden tæller i alt langt over 1000 skibe, bl. a. også verdens største bugserelskab Svitzer med 430 fartøjer.

Forlaget Nordiske Medier, 736 sider, 395 kr. Er udkommet.