



NOTAT

11. december 2014

Orientering om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS)

Nedenfor følger en orientering om udviklingen i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS). Nærværende orientering følger samme opgørelsesmetode som orienteringen i 2013.

a. S sammensætningen af den danske handelsflåde

I 2014 har der været vækst i antallet af skibe registreret i DIS. Primo november 2014 var der registreret 658 skibe i DIS, jf. tabel 1, hvilket er en nettotilgang på 12 skibe siden udgangen af 2013.

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

Primo november 2014 var tonnagen under dansk flag 14,0 mio. BT, hvilket er en stigning på 1,6 mio. BT siden 2013. Den markante stigning skyldes især indflagningen af 8 af Mærsk's 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 frem til og med 2012, men har siden udgangen af 2012 været vigende. Primo november 2014 var der tale om 26,9 mio. BT. Faldet i ejet tonnage må ses som følge af, at der i kølvandet på den økonomiske krise sker en konsolidering i branchen, som følge af lave fragtrater og overkapacitet.

De faldende oliepriser i sidste halvdel af 2014, som også har ført til et fald i priserne på skibsbrændstof, kan dog fremadrettet medvirke til at lette det økonomiske pres på rederierne. Omvendt vil de skærpede svovlkrav i blandt andet Nordsøen og Østersøen, der træder i kraft i januar 2015, kunne føre til øgede brændstofsudgifter. Det gælder særligt for rederierne i nærskibsfarten.

Den generelt svære konkurrencesituation betyder samlet set at danske rederier i disse år fortsat 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 frem til og med 2012, hvorefter udviklingen vendte. I løbet af 2014 er der sket et fald i den ope-

rerede tonnage på 5,2 mio. BT, således at den samlede opererede tonnage primo november 2014 er på ca. 53,1 mio. BT. Faldet indikerer, at de svære tider for den globale søfart - med lave fragtpriser og overkapacitet - også påvirker danske virksomheders indchartering og drift af tonnage for andre ejere. Danmark er ikke desto mindre fortsat blandt verdens største operatører af tonnage.

Tabel 1: Skibe registreret i DIS, tonnage registreret i DIS og Dansk Skibsregister (DAS), danskejet tonnage samt dansk opereret tonnage, 2004-2014 (mio. BT)

År	Antal skibe i DIS	Registreret i dansk register (tonnage over 100) 1)	Ejet af danske rederier (tonnage over 1.000) 2)	Opereret tonnage (tonnage over 100) 3)
2004	483	7,5	13,2	-
2005	489	8,0	15,2	-
2006	494	8,5	17,1	-
2007	500	9,2	21,2	38,6
2008	538	10,3	24,2	40,5
2009	570	11,0	25,3	40,7
2010	604	11,7	26,4	42,1
2011	622	11,6	28,9	50,2
2012	622	11,6	29,5	62,1
2013	646	12,4	28,9	58,3
2014	658	14,0	26,9	53,1

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

Alle data er fra ultimo året med undtagelse af tallene for 2014, som er opgjort primo november 2014.

1) Danske og udenlandsk ejede skibe.

2) Registreringer både i Danmark og i udlandet.

3) Dansk og udenlandsk ejede skibe opereret af rederier og shippingvirksomheder med hovedkontor i Danmark.

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 2004. Antallet af danske påmønstrede på DIS-skibe har efter et fald i årene 2004-2006 stabiliseret sig på et niveau omkring 2800 personer. Tallet for 2014 ligger dog over dette niveau. Da mønstringsstatistikken er baseret på løbende indberetninger fra rederierne, er tallene behæftet med en vis usikkerhed.

Tabel 2: Tjenestegørende på skibe i DIS pr. 30. september, 2004-2014

År	Total	Besætningskategorier		Besætningens nationalitet		
	I alt	Officerer	Anden besætning	Danskere	Udlændinge	
					EU/EØS	3. lande
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	9.030	3.530	5.500	2.857	1.492	4.681
2014	9.582	3.836	5.746	3.088	1.653	4.841

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. Tallene for 2014 er opgjort efter samme metode som sidste år.

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 2012.

Omtrent 7.500 søfarende med bopæl i Danmark modtog i 2012 DIS-indkomst. Heraf modtog godt 5.500 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 2004 til 2012 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, 2004-2012

År	Antal personer med bopæl i Danmark med DIS indkomst, <i>i alt</i>	Heraf DIS indkomst over kr. 100.000
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
2012	7.470	5.541

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

Note: Seneste opgørelse er for indkomståret 2012, dvs. personer med bopæl i Danmark pr. 1.1.2013. 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 på shipping-markederne, der presser fragtraterne ned.

De samlede indtægter fra skibsfart siden 2004 fremgår af tabel 4. Skibsfartens valutaindsejling steg markant fra 2004 til 2008. Som følge af den økonomiske krise faldt bruttovalutaindtægterne markant i 2009. Herefter er det igen gået fremad. Indtægterne var i 2012 på niveau med 2008 og steg i 2013 med yderligere godt 6 mia. kr.

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

Tabel 4: Skibsfartens bruttovalutaindtjening, andel af vare- og tjenesteeksporten, 2004 – 2013, løbende priser

År	Skibsfartens bruttovalutaindtjening (mia. kr.)	Pct. af den samlede vare- og tjenesteeksport
2004	101	15
2005	128,8	17
2006	158,1	18
2007	172,1	19
2008	193,9	20
2009	139,0	17
2010	178,4	20
2011	180,1	19
2012	194,1	20
2013	200,8	20

Kilde: Danmarks Statistiks tal for betalingsbalancen og 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 tidligere 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 2013 på 30,2 mia. kr., hvilket er en fremgang fra 2012. 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.

Tabel 5: Skibsfartens nettoeksport, 2004 – 2013, løbende priser

År	Skibsfartens nettoeksport (mia. kr.)
2004	26,1
2005	36,0
2006	28,0
2007	25,8
2008	26,1
2009	14,8
2010	41,0
2011	22,9
2012	21,9
2013	30,2

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 tidligere års orientering.