

Kina: Dansk skibsfarts vigtigste marked

Kina har over de sidste 15 år udviklet sig fra at være et relativt marginalt marked til at være danske rederiers vigtigste. Selvom væksten de senere år er aftaget, er potentialet stadig stort.

Kina har siden optagelsen i WTO udviklet sig til at være det vigtigste handelsland for resten af verden. Selvom vækstraterne i BNP ikke længere er over 10 procent om året, er den nuværende vækst på ca. 6,5 procent stadig i den høje ende globalt.

Dansk skibsfarts største marked

Dansk skibsfart har en lang historie med handel i Kina, hvor det første anløb til landet af et dansk skib ligger helt tilbage i 1676.

I moderne tid var Danmark blandt de første vestlige lande til at oprette diplomatiske forbindelser og handelsaftaler med Kina. Det udmøntede sig i 1974 i den første skibsfartsaftale mellem de to lande, efter Kina begyndte at åbne sig for omverdenen og reformere den kinesiske økonomi.

Siden da har de fleste større danske rederier oprettet kontorer i landet. Dog er aktiviteten inden for tørlast faldet markant siden 2013, da Kina er ved at omstille sin energiproduktion fra kul til gas, sol og vind. Det har medført et fald i import af kul på over 100 mio. ton pr. år.

I 2015 havde danske rederier aktiviteter for ca. 29 mia. kr. i Kina, hvilket svarer til godt 14 procent af den samlede søfartseksport. Dermed er Kina danske rederiers vigtigste

marked. Søfartsaktiviteterne dækker container, tørlast, olieprodukter og gastank, mens offshore vind i Kina ventes at blive udviklet og i den forbindelse trække på dansk ekspertise de kommende år.

Dansk skibsfart – en stor kunde

En stadigt større del af den danske handelsflåde bygges i Kina, og i dag er 67 ud af 120 skibe bestilt af danske rederier på bestilling hos kinesiske skibsværfter. Det er primært produkttankskibe, som danske rederier bestiller i Kina i disse år, men den samlede ordrebog i landet favner alle segmenter.

Selvom mere end halvdelen af den danske ordrebog er hos kinesiske værfter, udgør dette kun ca. 37 procent af den samlede bestilte dødvægtstonnage. Det indikerer, at kinesiske værfter fortsat har svært ved at producere de helt store skibe, der typisk er teknologisk mere avancerede. Prisen for de 67 skibe på bestilling i Kina vurderes at ligge mellem 13 og 15 mia. kr.

Der er også betydelig dansk havneaktivitet i Kina. APM Terminals er således mindretalsaktionær i 10 terminaler i 6 havne i landet. Flere af disse er blandt verdens travleste containerterminaler, og de omsatte i 2015 samlet 24,8 mio. containere (TEU) – eller små 60 gange omsætningen i Århus Havn.

Flashanalyse

Februar 2017

Indbyggere: 1,36 mia.
BNP pr. capita: \$7.590
(Danmark: \$60.718).

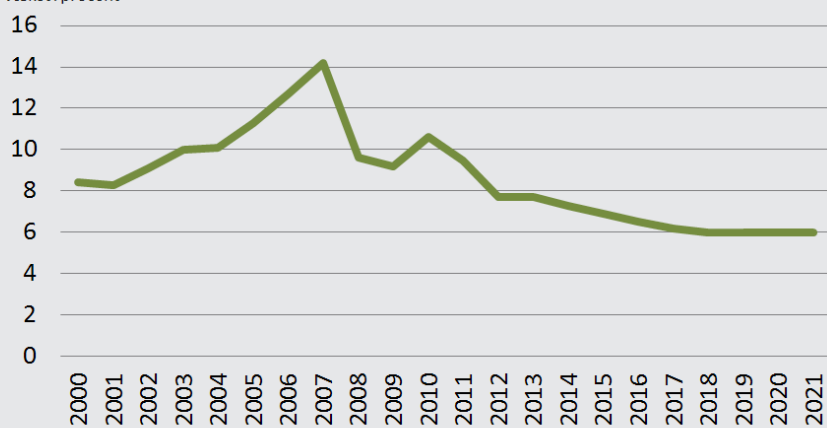
Danske rederier har bestilling på 67 skibe i Kina, der totalt set koster ca. \$2,3 mia.

Danske rederiers skibe anløber kinesiske havne ca. 5.000 gange om året.

Kina er danske rederiers vigtigste marked med 14 procent af den totale aktivitet og en årlig eksport på ca. 29 mia. kr.

Fortsat solid kinesisk vækst

BNP-vækst i procent



Kilde: IMF - skøn efter 2015

Kontakt:

Rasmus With
Økonom
Mobil: +45 24 42 98 32
rw@shipowners.dk

Kilder:

Verdensbanken, IMF, Danmarks Rederiforening og IHS Seaweb



Danish
Shipowners'
Association