

[Handelsministeren.]

tages i betragtning, at der først og fremmest er tale om bortfald af produktion af store tankskibe, hvortil arbejdskraftforbruget pr. brt er væsentligt lavere end for den øvrige skibsbygning. Eksempelvis kan nævnes, at bygning af store tankskibe her i Danmark tegner sig for ca. $\frac{2}{3}$ af danske værfters afleveringer målt i brt, men kun for ca. $\frac{1}{3}$ af beskæftigelsen ved nybygningsarbejder. Selv om man tager hensyn til dette forhold, regner internationale vurderinger med, at der i en årrække kun vil være beskæftigelsesmuligheder for 60-70 pct. — regnet i arbejdstimer — af skibsbygningskapaciteten verden over.

Den forventede afsætningskrise vil i første omgang ramme de værfter, der helt eller for størstedelen har været beskæftiget med bygning af store tankskibe — i Danmark Lindøværftet, der for tiden beskæftiger ca. 5.000 ansatte. Disse værfter vil imidlertid i størst muligt omfang søge at opretholde produktion og beskæftigelse ved at bygge andre og mindre skibe, hvorved der sker en voldsom udvidelse af den kapacitet, der hidtil har stået til rådighed for bygning af andre skibe end store tankere, som langt vil overstige efterspørgslen efter sådanne skibe, og som også vil give de mellemstore og mindre værfter særdeles store vanskeligheder. Krisen for den internationale skibsbygning må derfor med de nuværende markedsudsigter forudses at blive total.

Under disse omstændigheder må det alvorligt befrygtes, at der — internationalt set — vil brede sig kaotiske tilstande på skibsbygningsmarkedet, og at staterne hver for sig med alle midler vil søge at sikre deres nationale skibsbygning, som ofte er af stor social og regional betydning. Resultatet heraf kan blive et subsidiekapløb og et sammenbrud af de ganske resultatrige bestræbelser, der er gjort inden for OECD og EF for at afvikle foranstaltninger, der forvrider konkurrenceforholdene på skibsbygningsmarkedet.

Inden for OECD og EF har man længe været opmærksom på denne risiko. Indtil nu har der været enighed om at fastholde afviklingen af subsidierne, og at den afsætningskrise, man synes at stå over for, ikke kan løses ved statsstøtte.

Der udfoldes derfor inden for OECD, som

omfatter ca. 80 pct. af verdens skibsbygning, og af de vesteuropæiske værfters og de japanske værfters organisationer samt inden for EF stærke bestræbelser for at finde frem til en international ordning, der kan sikre, at den tilpasning af nybygningsproduktionen til de ændrede markedsforhold, som nødvendigvis må finde sted, kan ske på en sådan måde, at ikke enkelte lande eller områder rammes urimelig hårdt. De forhandlinger, der har været ført mellem den vesteuropæiske og den japanske industri, giver et vist håb om en løsning, og der skal i den kommende tid være drøftelser i både EF og OECD om spørgsmålet. Endnu er det dog for tidligt at dømme om, hvorvidt der kan findes acceptable løsninger, eller om man risikerer en alles krig mod alle på skibsbygningsområdet.

Vender vi tilbage til de danske værfters forhold, er situationen den, at de større værfters nuværende ordrebeholdninger giver mulighed for opretholdelse af beskæftigelsen ved nybygningsarbejde på nogenlunde det nuværende niveau i det kommende års tid; men hvis der ikke kommer nye ordrer, må beskæftigelsen derefter nedtrappes i hurtigt tempo.

Den almindelige situation for verdens skibsbygning gør det ikke realistisk at forestille sig, at specielt dansk værftsindustri skulle kunne opretholde uændret beskæftigelse og produktion ved skibsbygning i de kommende år. Danske værfter bør derimod sætte sig som mål at undgå større produktionsnedgang end verdens skibsbygning som helhed. Men selv det at bevare sin andel af den reducerede produktion kræver en særlig indsats fra værfternes og de ansattes side og fra samfundet.

Der er derfor behov for sådanne foranstaltninger, at danske værfter får en rimelig mulighed for at sikre sig så stor en del af de kommende års reducerede ordrer på skibsbygningsmarkedet, at værfterne kan overleve.

Det vil næppe kunne undgås, at produktion og beskæftigelse på nybygningsområdet må reduceres i forhold til det høje niveau, danske værfter havde i 1974-75; men det synes på den anden side ikke udsigtsløst, at danske værfter — også i de kommende vanskelige år — skulle kunne opretholde en begrænset nybygningsvirksomhed, som i