

[Ingomar Petersen.]

stadig praktiseres i en række lande, i væsentlig grad har bidraget til den nuværende katastrofale overkapacitet på verdensproduktionen målt i brt. Der er ingen tvivl om, at man på internationalt plan er nødsaget til at forhandle sig til rette om en nedsettelse af kapaciteten til formentlig 70-80 pct. af den nuværende. Der er vist desværre ingen vej udenom.

De vesteuropæiske værfter er i forhandling med japanerne om dette vanskelige problem. De senere års overdrevne udbygning af skibsbygningskapaciteten, først og fremmest i Japan, har ført til et usundt kreditkapløb mellem værfterne for at skaffe arbejde i de stadigt voksende byggedokke. Japans andel af den afleverede tonnage i verden var sidste år på 50,4 pct. Til sammenligning var EF-landenes andel i 1974 faldet til 22,7 pct. Japanske værfter har i flere tilfælde skrevet kontrakter om levering af skibe til priser, der ligger 30-40 pct. under kalkulerede, reale europæiske priser og under de faktiske byggeomkostninger i Japan. Disse japanske værfter kan tage et stort underskud, da de i mange tilfælde er større eller mindre led i kæmpekoncerner, som sidder på jern- og stålproduktionen, underleverandører, redier og meget andet.

Selv om det til bedste for alle verdens værfters indtjeningssevne skulle lykkes de vesteuropæiske og de japanske værfter at blive enige om en kapacitetsnedsettelse, så kan det jo ikke lade sig gøre uden godkendelse fra de respektive regeringer, og her kan det vel meget let komme til at knibe. Mig bekendt vil den engelske regering af beskæftigelsesmæssige årsager ikke godkende en sådan ordning. Jeg forstår på handelsministerens redegørelse, at den danske regering ser nødvendigheden af en sådan nedskæring og, forstod jeg på redegørelsen, også en nedskæring for de danske værfter.

Danmark har jo, som det også er nævnt, inden for OECD sammen med verdens betydende skibsbygningsnationer, med undtagelse af USA og Canada, aftalt rammer for finansiering af eksport af skibe og for alle andre former for støtte til skibsværfterne. Der er redegjort for disse problemer af andre, men et af de problemer, vi har, og et af vore konkurrenceproblemer ligger i, at når renten i visse

lande går ned under de 8 pct., som vi har indgået en aftale om vedrørende finansieringen inden for OECD, så er der værfter, som har muligheder for finansiering på det private marked og helt kan undlade at trække på den statslige bistand.

Værfter i Brasilien nyder f. eks. godt af en støtteordning, der betyder, at prisen for skibe, bygget på brasilianske værfter, kan tilbydes til priser på omkring 30 pct. under den faktiske byggepris og med en finansiering af 85-90 pct. af kontraktprisen over 10-15 år til en rente på 7 pct. p. a. Der kan vi lige opstille OECD-reglerne med finansieringen maksimum 70 pct., i modsætning til de 85-90 pct., kontraktprisen over 10-15 år, i modsætning til aftalen, vi er indgået på på 7 år, renten til 7 pct., hvor vi har en rente på 8 pct.

Dansk værftsindustri trues nu af en ulige konkurrence fra værfter, hvis konkurrenceevne jo i stor udstrækning grunder sig på subsidier og andre former for direkte eller indirekte offentlig støtte. Der findes i forskellige lande, som også hr. Maigaard gjorde rede for, mange former for støtteordninger, direkte eller indirekte. Jeg ved, at handelsministeriet er i besiddelse af en oversigt, som redegør for forskellen i de forskellige lande, bl. a. på toldafgifter, importrestriktioner, statsbevillinger på skibe, direkte subsidier, finansieringsstøtte, skattefritagelse eller rabatter, ejerforhold mellem stat og private, kreditmuligheder på gunstige betingelser, eksportkreditforsikringer, lån og lånegarantier for visse købere, ophugnings- og moderniseringstilskud, driftshjælp. Forskellen på mange af de nævnte støtteordninger imellem Danmark og andre lande er også medvirkende til yderligere konkurrenceforvridninger. Handelsministeriets kontaktudvalg vedrørende skibsværftsindustrien har udarbejdet en aktionsplan for værftsområdet, hvori der omtales forskellige foranstaltninger, bl. a. — jeg citerer direkte:

„En helhedsløsning, hvortil der såvel fra det offentlige som fra værftsledelsernes og ansattes side ydes en særlig indsats.“

Jeg vil gerne have, at handelsministeren nærmere redegør for, hvad man egentlig har tænkt sig med denne helhedsløsning, om det er en form for pris- eller lønstop, eller hvad det er. I øvrigt takker jeg handelsministeren for redegørelsen i dens helhed.