

[Handelsministeren]

Resultatet er den rapport, der nu foreligger: Dansk Værftsindustri. En redegørelse, april 1979. Af denne fremgår, at den danske skibsbygningsindustri relativt placerer sig pænt i international sammenhæng, både når vi ser på tilgangen af nye ordrer og på nuværende ordrebeholdning. Det er også interessant at bemærke, at danske værfter i modsætning til andre landes værfter har kunnet opvise regnskabsmæssige overskud i de seneste år. Det mener jeg vi kan tage som udtryk for, at dansk værftsindustri drives efter sundere forretningsmæssige principper, end hvad der er tilfældet i de fleste andre lande.

Denne situation er regeringen naturligvis meget tilfreds med, da konkurrencedygtighed er en grundlæggende betingelse for overhovedet at kunne hævde sig i den internationale konkurrence. Jeg vil også tillade mig i nogen grad at tage dette til indtægt for, at den hidtil af regeringen førte politik over for værfterne har været den rigtige. Regeringen erkender imidlertid fuldt ud, at trods den i international sammenhæng gode placering, dansk værftsindustri indtager, står denne i dag i en særdeles vanskelig situation, og at supplerende foranstaltninger fra regeringens side er påkrævet for i nogen grad at modvirke virkningerne af dobbeltgrebet fra efterspørgselskrisen og andre landes meget massive støtteordninger.

Det fremgår af rapporten, at for i det næste par år at kunne opretholde en nybygningsbeskæftigelse på værfterne på ca. 9.000 ansatte – det svarer til ca. halvdelen af, hvad der var beskæftiget i topårene 1974–75 – finder kontaktudvalget det nødvendigt, at danske rederiers kontraheringsaktivitet stimuleres, at der skabes en tilgang af statsordrer.

For så vidt angår den længere sigt, drager kontaktudvalget den slutning, at på trods af danske værfters åbenbare effektivitet kan de fremtidige efterspørgsels- og udbudsforhold næppe give basis for opretholdelse af hele den nuværende værftskapacitet i Danmark. Kontaktudvalget fraråder imidlertid en strukturtilpasning, der styres fra det offentlige side. Det anbefaler, at staten inden for rammerne af, hvad der findes erhvervspolitisk acceptabelt, søger at skabe de generelle muligheder for en passende værftsindustris opretholdelse, men siger, at det må være op til værfterne selv som privatøkonomisk virksomhed at tage ansvaret for, i hvilket omfang

det er rimeligt og forsvarligt at satse på opretholdelse af produktion og beskæftigelse.

Regeringen finder ligesom kontaktudvalget ikke, at der er grund til at afvige fra principperne i den hidtidige politik over for værftsindustrien. Erfaringerne fra andre lande tyder ikke på, at de massive subsidieordninger til fordel for den nationale skibsbygningsindustri er den rette vej til at skabe konkurrencedygtige værfter på længere sigt. Sådanne ordninger indebærer endvidere så stor en statsfinansiell belastning, at denne løsning næppe er aktuell at overveje som element i den danske regerings økonomiske politik. Regeringen finder det også på den baggrund mere hensigtsmæssigt at fortsætte sin aktive indsats på et internationalt plan for at begrænse udviklingen i subsidierne mest muligt og i videst muligt omfang drage omsorg for, at støtte i medfør af de eksisterende støttearrangementer kommer de danske værftsinteresser mindst muligt til skade. Specielt den psykologiske betydning af den danske ihærdighed på dette område for de andre landes administration af støtteordningerne mener jeg ikke bør undervurderes.

Til de konkrete forslag, som kontaktudvalget har fremsat, har jeg nogle kommentarer.

Ved vurderingen af forslaget om yderligere placering af statsordrer må regeringen tage en lang række forhold i betragtning. Udgifterne til køb af statsskibe må tilpasses den samlede økonomiske politik, hvorfor de statsfinansielle konsekvenser heraf nøje må overvejes. Det kan blive nødvendigt for de enkelte ressortministerier, som ønsker at bygge skibe, at foretage en prioritering af disse i forhold til andre formål inden for det enkelte ministeriums område. Endvidere vil det for visse af de ønskede skibe gælde, at bygningen af disse vil kunne have væsentlige implikationer for andre økonomisk-politiske problemstillinger, f. eks. planlægning af Kattegatstrafikken, Storebæltsplanerne, forsvarsforliget osv. Det er derfor ikke så ligetil at vurdere konsekvensen af en fremskyndelse af statens skibskøb. Jeg har anmodet mine ministerkolleger om at foretage en nærmere vurdering af, hvilke fordele og ulemper der måtte være forbundet hermed, bl. a. under iagttagelse af de førnævnte problemstillinger.

Parallelt hermed vil regeringen så videre overveje statens skibsbehov i relation til de statsfinansielle konsekvenser, i det omfang