

den økonomiske vækst udgjorde 1 pct. voksede søtransporten gennemsnitligt med 1 pct. Denne sammenhæng har dog varieret mellem forskellige skibstyper, idet markederne for de forskellige skibstyper udvikler sig forskelligt – især på kortere sigt.

Verdensflådens effektivitet – bl.a. hvor hurtigt skibene sejler, og hvor meget og hvor hurtigt skibene lastes/losses – har ligeledes indflydelse på, hvorledes ændringer i tonnagebehov spiller ind på den faktiske efterspørgsel efter nye skibe. Samtidig har bl.a. også fragtraterne, nybygningspriserne og energipriserne betydning for efterspørgslen efter både tonnage og nye skibe.

Den globale flådes alder og skibenes levetid har tilsvarende betydning for, om stigning i tonnagebehov udmøntes i efterspørgsel efter nye skibe eller blot overgangsvis reducerer antallet af skibe, der udfases, dvs. tages uigenkaldeligt ud af drift. Den internationale flådes gennemsnitlige alder lå i 1994 på godt 15 år (vægtet med skibenes tonnage). Over de seneste 20 år er flådens gennemsnitlige alder næsten fordoblet, mens nybygningsaktiviteten i samme periode er omtrent halveret. Den relativt høje gennemsnitlige alder forventes at give anledning til stigende udfasning i de kommende år med deraf følgende positiv effekt på den globale nybygningsaktivitet.

Erhvervsministeriet forventer på baggrund af modelberegninger, at den samlede internationale efterspørgsel efter nye skibe vil stige over de kommende 10 år. Det er imidlertid sandsynligt, at den globale værftskapacitet vil blive udvidet tilsvarende. Dermed vil den nuværende overkapacitet på 20-25 pct. for den globale værftsindustri blive fastholdt. Det er især værfterne i Sydkorea, Østeuropa (Rusland, Polen, Kroatien og Ukraine), Kina og det tidligere Østtyskland, der udvider kapaciteten, sidstnævnte specielt inden for de markedssegmenter, hvor danske værfter har koncentreret værftsproduktionen.

Flere værftsnationer har ikke kunnet overleve den hårde internationale konkurrence de seneste to årtier. Den europæiske værftsindustri er blevet reduceret mest i de lande, hvor staten kraftigt har subsidieret skibsbygning. Eksempelvis lukkede stort set hele den svenske værftsindustri i slutningen af 1980'erne. Det blev for dyrt at holde værfterne i live, og tiden løb efterhånden fra den massive statsstøtte til værftsindustrien.

EU's loft for statsstøtten til skibsbygning er blevet kraftigt reduceret over de seneste 10 år – fra et loft på 28 pct. af kontraktværdien i 1987 til 9 pct. siden 1992. Fra næste år vil det ikke være tilladt at yde driftsrelateret statsstøtte til skibsbygning i de lande, der har ratificeret OECD-aftalen om etablering af normale konkurrencevilkår for skibsbygning. Aftalen forbyder således de fleste former for statsstøtte til skibsbygning fra 1. januar 1996, eller 30 dage efter at alle landene har ratificeret aftalen. De gældende danske ordninger vil blive videreført, indtil OECD-aftalen træder i kraft.

Den hidtidige statsstøtte til danske værfter har været ydet i form af støtte til finansiering af færdigbyggede skibe, og fortrinsvis ved at der er stillet lån til rådighed for finansiering af færdigbyggede skibe på vilkår, der er mere gunstige end lån på markedsvilkår. I de seneste år har støtten dog været givet uafhængigt af finansieringen og er fortrinsvis blevet ydet som et engangsbeløb ved skibets aflevering. Denne støtte bortfalder, når OECD-aftalen træder i kraft.

3. DANSKE SKIBSVÆRFTERS KONKURRENCESITUATION

Verdensmarkedet for skibsbygningsindustrien er domineret af Japan, Sydkorea og EU. Disse lande udgør aktuelt godt 75 pct. af nybygningsmarkedet. EU-landene har omkring 20 pct. af verdensmarkedet. Tyskland, Italien og Danmark er de største skibsbygningsnationer i EU. Danmark har gennem de sidste 20 år haft en gennemsnitlig andel af verdensmarkedet på knap 3 pct. og er dermed blandt verdens største værftsnationer.

Den danske værftsindustri består af syv store værfter, der opererer på det internationale marked for nye skibe, samt af 18 mindre og mellemstore værfter med mellem 25 og 200 ansatte, der primært beskæftiger sig med skibsreparationer og bygning af mindre skibe til det regionale/lokale marked.

De danske værfter producerer skibe inden for næsten alle markedssegmenter, men har især koncentreret produktionen inden for container-skibe, tankskibe og massegodsskibe. Ordre fra danske redere udgør ca. 80 pct. af de samlede ordre ved danske værfter målt i værdi.

Værftsindustrien i Danmark beskæftiger ca. 10.000 personer. Omkring 9.000 personer er beskæftiget ved de syv største værfter – heraf udgør beskæftigelsen inden for nybygning ca.