

80 pct. Værftsbeskæftigelsen er halveret gennem de seneste 20 år, uden at produktionen er faldet tilsvarende. Denne udvikling skal ses i sammenhæng med, at værfterne har opbygget en mere effektiv produktion, samtidig med at flere værfter har udliciteret en stor del af produktionen.

Den danske værftsindustri er en vigtig del af det maritime kompleks i Danmark, der foruden værfterne består af rederierhvervet samt en bred vifte af underleverandører. Leverancer fra danske underleverandører til den danske skibsværftsindustri er steget løbende siden slutningen af 1970'erne og udgør i dag knap 60 pct. af de totale leverancer til skibsværfterne. Tidligere importerede værfterne lige så meget, som de efterspurgte hos danske underleverandører. Der er således skabt større integration i det danske maritime kompleks – især mellem værfterne og værfternes underleverandører.

Forklaringen på denne omlægning af underleverancer er, at en række værfter har ændret produktionsform. Nogle værfter får leveret flere forarbejdede metaldele/stålsektioner, bl.a. skrogdele, fra underleverandører end tidligere, og der anvendes ekstern rådgivende bistand, herunder juridisk og finansiel bistand, databehandling m.m., i forbindelse med værfternes aktiviteter. Der er imidlertid enkelte værfter, der søger at trække en større del af underleverancerne tilbage i værftets egen produktion igen.

Den stigende integration mellem skibsværfterne og den øvrige industri betyder, at værfterne bliver mere afhængige af underleverandørerne, og at underleverandørerne påvirkes mere af ændringer i værfternes aktiviteter. I 1991 udgjorde den afledte beskæftigelse hos underleverandørerne godt 1.600 beskæftigede pr. mia. 1980-kr. (ca. 2 mia. kr. i årets priser) af værftsindustriens produktionsværdi, hvilket gav en samlet afledt beskæftigelse fra værftsindustrien hos underleverandørerne på knap 11.000 personer i 1991 – godt og vel samme antal beskæftigede som på værfterne. En stor del af dansk erhvervsliv berøres af ændringer i værfternes aktiviteter.

Den danske værftsindustri kan betegnes som en dansk styrkeposition, dvs. at værftsindustrien er en sektor med en væsentlig samfundsøkonomisk betydning for Danmark og med en evne til værdiskabelse, der både kan stå mål med de udenlandske konkurrenter og med andre danske erhvervssektorer.

Den danske værftsindustri er generelt konkurrencedygtig målt på produktivitet, lønomkostninger og teknologianvendelse. Det tyder således på, at hvis ingen lande ydede værftssubsidier, ville den danske værftsindustri stort set kunne fastholde sin andel af verdensmarkedet. I forhold til andre brancher er værftsindustriens soliditet lav, men der er stor spredning blandt de danske værfter både med hensyn til indtjeningssevne og soliditet, hvilket indebærer forskel i værfternes styrke til at imødegå tab og gennemføre omstillinger i produktionen. Idet både fragtraterne og nybygningspriserne svinger meget, sammenlignet med de prisudsving den øvrige industri må leve med, stilles der store krav til værftsindustrien, og der fordres en tålmodig egenkapital.

Branchen har i øjeblikket svært ved at matche verdensmarkedspriserne og opnå nye ordrer, bl.a. på grund af den lave dollarkurs, som skibe prisfastsættes i.

Det er dog et større og mere strukturelt problem, at ulige konkurrencevilkår på grund af statsstøtte, dumping, protektionisme m.v. også bidrager til de danske værfters øjeblikkelige økonomiske problemer. I flere andre EU-lande tillades betydelig statsstøtte til skibsbygning, bl.a. i kraft af undtagelsesregler for værfter i Spanien og det tidligere Østtyskland. Denne støtte giver de spanske og tyske værfter en betydelig konkurrencefordel. Dertil kommer, at værfterne i det tidligere Østtyskland bliver anlagt med en betydelig større værftskapacitet end oprindeligt tilladt af Rådet i 1992. Dette var årsagen til, at den danske regering trådte ind i retssagen om et af de østtyske værfter, nemlig MTW-værftet i Wismar. Både i Wismar og i Warnow bliver værfterne ca. dobbelt så store som tilladt, samtidig med at de i kraft af statsstøtten udstyres med det mest moderne udstyr og bliver overdækkede, hvilket muliggør en meget høj effektivitet.

I Japan og til dels Sydkorea er værfterne ofte dele af konglomerater, hvori også indgår rederier og anden industri, hvilket sikrer gode finansieringsmuligheder i pressede perioder og gode muligheder for udvikling og tilførsel af teknologi. I Sydkorea betyder valutarestriktioner og regulerede finansielle markeder, at sydkoreanske værfter opnår en konkurrencefordel på op mod 15 pct. af kontraktværdien som følge af renteforskellen mellem won og dollar. Samtidig er wonen nedskrevet med knap 15 pct. over for dollaren gennem de sidste 6 år. Sydkorea udvi-