

Handelsministeren (Erling Jensen):

Hr. Maigaard indledte sin motivering med at understrege, at hans parti betragtede det som sin vigtigste opgave at sikre beskæftigelsen. Jeg behøver forhåbentlig ikke understrege, at regeringen har nøjagtig samme udgangspunkt i sine aktiviteter, og jeg tror, jeg kan tilføje, at jeg nok også er enig med hr. Maigaard, når jeg siger, at vi igen er enige om, at inden for beskæftigelsestilstanden er det vigtigst for os at sikre den gennem produktion og gennem eksport. Derfor finder jeg det værdifuldt og rimeligt, at denne forespørgsel er rejst, og takker for mulighederne for at give tinget en redegørelse om værftssituationen . . .

Formanden:

Jeg er ked af at måtte bede om ro i salen, specielt til højre.

Handelsministeren (Erling Jensen):

Tak, hr. formand!

Derfor takker jeg for den mulighed, der her gives mig for at give en redegørelse for værftsindustriens situation, og glæder mig til den debat og de gode ideer, den måtte give anledning til.

Fra januar 1973 til september 1975 er beskæftigelsen på skibs- og bådeværfterne og på skibsmotorfabrikkerne steget fra 27.500 til 28.700 ansatte eller med 3 pct. I samme periode er antallet af ansatte i industrien som helhed reduceret med 12 pct. fra 420.000 ansatte i januar 1973 til 370.000 i september 1975.

Sammenlignet med den øvrige industri har værftsindustrien altså haft en gunstig beskæftigelsesudvikling i de seneste år. Ved nybygningsarbejde er der på større værfter beskæftiget ca. 16.000 ansatte, og ud over nybygningsarbejder er der på de større værfter og skibsmotorfabrikker beskæftiget godt 7.000 ansatte med skibsreparation, fremstilling af skibsudstyr og anden produktion. Endvidere er der på småskibsværfterne og bådebyggerierne beskæftiget ca. 5.000 ansatte. Derudover må det påregnes, at der er beskæftiget ca. 18.000 ansatte med fremstilling af skibsbygningsmaterialer for danske og udenlandske værfter i den øvrige industri.

Skibsbygning og skibsreparation er således et overordentlig betydningsfuldt ele-

ment i dansk industris beskæftigelse og produktion, som regeringen naturligvis er fuldt opmærksom på.

Når værftsindustriens forhold påkalder sig særlig opmærksomhed, beror det på, at der som følge af udviklingen på det internationale skibsbygningsmarked tegner sig særdeles alvorlige udsigter, herunder også for dansk værftsindustri.

Baggrunden herfor er, at konjunkturudviklingen i begyndelsen af 1970'erne og rederiernes tillid til fortsat ekspansion på oliemarkedet har medført kontraheringer af tankskibstonnage i et omfang, som nu — efter oliekrisen i slutningen af 1973 — erkendes ikke at være holdbar. Beordret tankskibstonnage annulleres derfor nu i meget betydeligt omfang, men selv når der tages hensyn hertil, viser stort set samstemmende prognoser fra forskellig side, at den internationale værftsindustri muligheder for at opnå nye ordrer på store tankskibe i en årrække vil være ganske minimale. Følgerne af et bortfald — eller næsten fuldstændigt bortfald — af tankskibsordrer kan måske bedst illustreres ved, at tankskibene tegnede sig for 21 mill. brt af de 34 mill. brt, der afleveredes fra verdens skibsværfter i 1974, og for 67 mill. brt af de i alt 102 mill. brt, der var i ordre ved udgangen af 2. kvartal 1975.

Hertil kommer, at efterspørgselsforholdene og mange staters ønske om at udvikle deres skibsbygningsindustri har ført til udvidelser af værfternes kapacitet verden over, ikke mindst i Japan og i lande, hvis værftsindustri hidtil har været af underordnet betydning. Det påregnes, at den internationale værftsindustri årlige byggekapa- citet — målt med den nuværende produktions sammensætning — beløber sig til ca. 40 mill. brt i 1975 og vil være ca. 50 mill. brt i 1977-78 og ca. 55 mill. brt i 1980, såfremt de igangværende og planlagte udbygninger realiseres.

Over for denne kapacitet må stilles en efterspørgsel efter ny tonnage på højst 15-20 mill. brt årlig i slutningen af 1970'erne og antagelig et godt stykke ind i 1980'erne, hovedsagelig begrænset til tørlast- og specialtonnage. Jeg sammenligner altså en efterspørgsel på 15-20 mill. brt med den nuværende kapacitet på 40 mill. brt og en kapacitet i 1977-78 på 50 mill. brt. Det må dog