

[Industriministeren]

misk vækst, vil netop denne del af skibsfarten give gode muligheder for rederierne i industrilandene. Hvis ikke der kommer mere fart i de vestlige økonomier, må det forventes, at der kan opstå en vis overkapacitet på grund af de mange investeringer, der er foretaget i produkttankere på det sidste.

Omlægning af de vestlige landes energiforsyning fra olie til kul har medført et behov for mange kulkibe. Der er især tale om dampkul til brug i kraftværkerne. Derimod er koks- og kulbehovet svingende i takt med stålproduktionen. Transporterne af dampkul sker typisk over store afstande, dvs. fra Australien, Sydafrika og USA til Europa og Japan. Selv om oliepriserne skulle holde sig på et lavt niveau over en længere periode, må man nok regne med, at der også fremover vil være behov for transport af dampkul fra de oversøiske områder. Ud fra betragtningen om forsyningsikkerhed er det næppe sandsynligt, at der i den nærmeste årrække vil blive foretaget en omlægning tilbage fra kul til olie.

Massetransport af korn er traditionelt præget af transportere med store skibe og over store afstande, nemlig fra Argentina, Canada og Australien til Sovjetunionen og Kina. Hvorvidt de faldende importbehov de seneste år er udtryk for en blivende tendens, lader sig vanskeligt forudsige.

Jernmalm er den råvare, som har størst betydning for massegodstransporten. Cirka en tredjedel af verdens massegodstonnage er beskæftiget ved transport af jernmalm. Importbehovet og dermed behovet for transport af jernmalm er nært knyttet til stålproduktionens omfang i de vestlige industrilande, der igen afhænger af den økonomiske vækst. Behovet for transport af jernmalm er derfor lige så vanskeligt at forudsige som den økonomiske vækst i de vestlige industrilande.

En stigende andel af den vestlige verdens olie- og gasforbrug udvindes i havområder, og på længere sigt vil offshoresektorens andel være voksende. Deltagelse i efterforsknings- og udvindingsvirksomhed til havs er stærkt ressourcekrævende, men en række tilknyttede aktiviteter kan også magtes af mindre rederier. Flere danske rederier er i dag beskæftiget inden for offshore både i Nordøen og i andre havområder, hvor de har udviklet værdifuld knowhow og ekspertise.

Alle de internationale fragtmarkeder er præget af overkapacitet, som situationen er i

dag. Forventningerne er, at overkapaciteten næppe vil være afviklet før tidligst i 1990'erne. Med disse markedsudsigter må dansk skibsfart fortsat anses for at være hårdt trængt.

Det er på denne generelle baggrund, at den skibsfartspolitiske redegørelse nu foreligger. Allerede ved fremlæggelsen i oktober 1986 af den industripolitiske redegørelse 1986 med regeringens erhvervspolitiske program for byerhvervene bebudede regeringen, at den ville forstærke indsatsen også over for serviceerhvervene. I denne forbindelse meddeltes, at regeringen i indeværende folketingssamling ville fremlægge en skibsfartspolitisk redegørelse.

Regeringen har – efter at have vurderet erhvervets indmelding om skibsfartens aktuelle vilkår – udarbejdet en »Hvidbog om Skibsfartens Konkurrencesituation«. Redegørelsen og hvidbogen, som vedlægges, vil danne udgangspunkt for de forbedringer af erhvervets vilkår, regeringen vil overveje og søge gennemført i den kommende tid.

## 2. Konkurrencevilkårene for international skibsfart

2.1. Konjunkturudviklingen har ført til overkapacitet. Den internationale konjunkturudvikling er helt afgørende for skibsfartens konkurrencevilkår. I de seneste 10–15 år har konjunkturerne været ugunstige for skibsfarten. Det skyldes navnlig følgerne af oliekriserne i 1973 og 1979, der i første omgang medførte voldsomt stigende oliepriser og tilsvarende faldende efterspørgsel. Følgen heraf blev et fald i efterspørgslen efter tankskibstonnage på 25 pct. fra 1976 til 1984. Oliepristigningerne medførte en generel økonomisk stagnation og en markant afmatning af verdenshandelen og af de fragtmængder, der skulle transporteres. Herved blev også linieskibs- og tørlastskibsfarten ugunstigt påvirket. Siden 1980 har der været fald i efterspørgslen efter skibstonnage til alle typer af farter.

I en situation med fri konkurrence skulle dette have ført til en reduktion af verdens handelsflåde i takt med de faldende fragtrater. Dette er imidlertid ikke sket, og der er nu en meget betydelig overkapacitet på alle områder. Det skønnes, at overkapaciteten er på ca. 35 pct. for olietankere, ca. 20 pct. for bulkcarriers og ca. 30 pct. for containerskibe.