

[Industriministeren]

Overkapaciteten skyldes væsentligt, at såvel traditionelle som nye skibsfartsnationer har forsøgt at bevare og udbygge deres markedsandele på stagnerende markeder for søtransport.

Overkapaciteten er primært blevet stimuleret af et forstærket internationalt støttekapløb på skibsbygningsområdet. EF-Kommissionen beregnede således i 1986 den samlede overkapacitet på samtlige skibsværfter til ca. 30 pct. – en overkapacitet, der af beskæftigelsesmæssige og industrielt-strukturelle grunde oprettholdes ved hjælp af direkte og indirekte statslige støtteordninger. Selvom støtte kan hjælpe værfterne i en overgangsperiode, vil dette bidrage til overkapacitet og dermed virke skadeligt på international skibsfart.

Det er sket bl.a. gennem indførelsen af meget lempelige finansieringsordninger, beskatningsforhold og afskrivningsregler samt direkte støtte til rederier m.v. i en række lande. Overoptimisme hos mange rederier med hensyn til markedets udvikling har ligeledes bidraget til overkapaciteten.

2.2. Protektionistiske tendenser fremmes af overkapaciteten. Overkapaciteten har forstærket den i forvejen skarpe konkurrence om de faldende fragtmængder – med meget lave fragtrater til følge. For at imødegå konkurrencen har en række lande forsøgt at stille deres rederier bedre ved at gribe til protektionistiske foranstaltninger.

Tendenserne hertil er i de senere år slået stærkt igennem navnlig i en række udviklingslande og nyindustrialiserede lande, der har ambitioner om at opbygge nationale handelsflåder. Overkapacitet og lave fragtrater gør det imidlertid vanskeligt for disse landes skibe at konkurrere, og landene har derfor i mange tilfælde gennemført protektionistiske foranstaltninger i form af flagdiskrimination.

Mange af de nævnte lande søger således at gennemføre ensidige foranstaltninger eller at indgå tosidige aftaler med industrilande for at få en større andel af lasterne. Det sker ofte under trussel om, at industrilanden rederier vil blive udelukket fra farter på de pågældende udviklingslande, hvis de ikke indgår bilaterale aftaler.

Denne politik er særlig generende for dansk liniefart, der er den dominerende del af dansk skibsfart, og som for op mod 95 pct.s vedkommende foregår mellem fremmede lande.

Udviklingslandene fastholder, at bilaterale aftaler er i overensstemmelse med FNs Konvention om Liniekonferencer af 1974. Det er derimod industrilanden opfattelse, at udviklingslandene fortolker konventionens lastfordelingsprincip protektionistisk og derved afskærer tredjelandes rederier fra at deltage i bestemte farter. Dette forhold skaber i stigende grad vanskeligheder for disse landes rederier.

2.3. Protektionistiske tendenser bør bekæmpes internationalt. Alle former for protektionisme vil have tendens til i særlig grad at sigte mod konkurrencen fra tredjelandes rederier. Dansk skibsfart er derfor i særlig grad udsat for følgerne af protektionismen. Målsætningen for regeringens skibsfartspolitik er da også at arbejde for afskaffelsen af disse foranstaltninger for derved at bevare adgangen for dansk skibsfart til at få andel i transporterne. Det sker mest effektivt i samarbejde med andre traditionelle skibsfartsnationer, herunder især de øvrige nordiske lande og Storbritannien, der ligesom Danmark ønsker fri konkurrence for international skibsfart.

På trods af, at de vestlige industrilande ikke alle ser helt ens på den internationale skibsfartssituation, samarbejder landene inden for en række internationale organisationer for at nå til en fælles forståelse af skibsfartens problemer og i videst muligt omfang også til en fælles holdning. En række europæiske lande samt Japan på den ene side og USA på den anden har siden 1982 gennemført konsultationer for at nå til enighed om en fælles politik, som kan sikre fri konkurrence for international skibsfart. Herudover er der for nylig blevet enighed i EF om en fælles skibsfartspolitik.

2.4. Den internationale konkurrence medfører udflagning fra industrilande. I en række vestlige industrilande er der planlagt eller allerede gennemført foranstaltninger til styrkelse af den nationale konkurrenceevne. Foranstaltningerne er foretaget på baggrund af, at rederierne i mange vestlige industrilande har valgt at udflygte til »åbne registre« som f.eks. i Liberia og Bahama. I Norge er der i løbet af de seneste to år sket en massiv udflygning. Tilsvarende har været tilfældet i Storbritannien og Vesttyskland. Ved at sætte skibe under fremmed flag opnås mulighed for at ansætte