

27. møde.

Onsdag den 3. december kl. 10.

Formanden:

Retsudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Ophævelse af sikkerhedsseletvangen) [af Voigt m. fl.]. (Lovf. nr. 7). Eksemplarer vil blive omdelt.

Kommunaludvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om ændring af lov om bygningsmæssige civilforsvarsforanstaltninger (Lovf. nr. 59). Eksemplarer er omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

Forespørgsel til handelsministeren af Maigaard og Gert Petersen (SF):

„Hvad agter regeringen af gøre for at sikre beskæftigelsen på de danske værfter?“

(Forespørgsel nr. III. Anmeldt 13/11 75. Fremme af forsp. vedt. 14/11 75).

Ordføreren for forespørgerne (Maigaard) (SF):

Baggrunden for denne forespørgsel er, at socialistisk folkeparti anser det for at være sin væsentligste opgave at sikre arbejdspladser og dermed beskæftigelsen under den krise, vi gennemlever. I dette arbejde for nye job er der særlig grund til at beskæftige sig med skibsværfterne. Det er en stærk og levedygtig branche, der hidtil har klaret sig fornemt i en hård international konkurrence, ikke mindst takket være en dygtig stab af medarbejdere.

I to henseender indtager denne branche imidlertid en særstilling i dag. For det første er den ikke alene ramt af det generelle økonomiske tilbageslag, den er også ramt af oliekrisen og af Suezkanalens åbning. Det har berørt den store del af værftskapaciteten, som hidtil har bygget på tanktonnage,

og som nu søger at gøre sig gældende inden for andre felter af skibsbygningsindustrien.

For det andet er statsstøtte under forskellige former det normale inden for værftsindustrien. Vi betragter normalt statsstøtte som noget unormalt, som noget, der i alt fald kun kan bruges i overgangsperioder. Går man OECD-landenes værftsforhold igennem, må man imidlertid sige, at statsstøtte under forskellige former er det normale, er det sædvanlige. Det forhold skal man tage med i betragtning, når den danske værftsindustri vilkår skal drøftes.

Vi mener, at danske skibsværfter har en fremtid for sig også under ny og vanskelige vilkår, hvis den rigtige politik tilrettelægges af samfundet i samarbejde med branchen og fagbevægelsen. Det er for at undersøge mulighederne for at tilrettelægge en sådan politik, at vi har rejst denne debat. Efter vores mening må samfundet erkende sit ansvar for beskæftigelsen og derfor aktivt arbejde ud fra tre hovedlinjer. Samfundet må for det første sikre sig et samlet overblik over beskæftigelsesmulighederne i branchen såvel i den nuværende situation som under de fremtidige vilkår. Erhvervslivets traditionelle hemmelighedskræmmeri og lukkethed har ingen ret her, hvor det gælder om at sikre så mange som muligt i arbejde. Kortene må på bordet i alt fald i forhandlinger med regering og fagbevægelse. Regering og fagbevægelse må for det andet sammen med branchen formulere en politik for hele branchen, som må betragtes som en enhed, og hvis sigte må være at sikre så mange job som muligt. For det tredje mener vi — forudsat at der føres en politik for arbejdspladser — at staten må gå ind med økonomisk støtte for at sikre en politik for den samlede værftsindustri. Jeg gentager: statsstøtte er det sædvanlige, det normale inden for værftsindustrien, og jeg vil samtidig pege på, at regeringen har bebudet, at den i januar næste år vil bruge et sted mellem 1,5 og 2 mia kr. på en omkostningsdæmpende ydelse. Der er altså penge, men i stedet for at foreslå, at man fordeler dem selektivt til truede brancher. Værftsindustrien kan være ét eksempel, fiskeriet et andet.

Det er for at få prøvet og debatteret synspunkter af denne art at vi har stillet denne forespørgsel til regeringen.

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

[Handelsministeren.]

tages i betragtning, at der først og fremmest er tale om bortfald af produktion af store tankskibe, hvortil arbejdskraftforbruget pr. brt er væsentligt lavere end for den øvrige skibsbygning. Eksempelvis kan nævnes, at bygning af store tankskibe her i Danmark tegner sig for ca. $\frac{2}{3}$ af danske værfters afleveringer målt i brt, men kun for ca. $\frac{1}{3}$ af beskæftigelsen ved nybygningsarbejder. Selv om man tager hensyn til dette forhold, regner internationale vurderinger med, at der i en årrække kun vil være beskæftigelsesmuligheder for 60-70 pct. — regnet i arbejdstimer — af skibsbygningskapaciteten verden over.

Den forventede afsætningskrise vil i første omgang ramme de værfter, der helt eller for størstedelen har været beskæftiget med bygning af store tankskibe — i Danmark Lindøværftet, der for tiden beskæftiger ca. 5.000 ansatte. Disse værfter vil imidlertid i størst muligt omfang søge at opretholde produktion og beskæftigelse ved at bygge andre og mindre skibe, hvorved der sker en voldsom udvidelse af den kapacitet, der hidtil har stået til rådighed for bygning af andre skibe end store tankere, som langt vil overstige efterspørgslen efter sådanne skibe, og som også vil give de mellemstore og mindre værfter særdeles store vanskeligheder. Krisen for den internationale skibsbygning må derfor med de nuværende markedsudsigter forudses at blive total.

Under disse omstændigheder må det alvorligt befrygtes, at der — internationalt set — vil brede sig kaotiske tilstande på skibsbygningsmarkedet, og at staterne hver for sig med alle midler vil søge at sikre deres nationale skibsbygning, som ofte er af stor social og regional betydning. Resultatet heraf kan blive et subsidiekapløb og et sammenbrud af de ganske resultatrige bestræbelser, der er gjort inden for OECD og EF for at afvikle foranstaltninger, der forvrider konkurrenceforholdene på skibsbygningsmarkedet.

Inden for OECD og EF har man længe været opmærksom på denne risiko. Indtil nu har der været enighed om at fastholde afviklingen af subsidierne, og at den afsætningskrise, man synes at stå over for, ikke kan løses ved statsstøtte.

Der udfoldes derfor inden for OECD, som

omfatter ca. 80 pct. af verdens skibsbygning, og af de vesteuropæiske værfters og de japanske værfters organisationer samt inden for EF stærke bestræbelser for at finde frem til en international ordning, der kan sikre, at den tilpasning af nybygningsproduktionen til de ændrede markedsforhold, som nødvendigvis må finde sted, kan ske på en sådan måde, at ikke enkelte lande eller områder rammes urimelig hårdt. De forhandlinger, der har været ført mellem den vesteuropæiske og den japanske industri, giver et vist håb om en løsning, og der skal i den kommende tid være drøftelser i både EF og OECD om spørgsmålet. Endnu er det dog for tidligt at dømme om, hvorvidt der kan findes acceptable løsninger, eller om man risikerer en alles krig mod alle på skibsbygningsområdet.

Vender vi tilbage til de danske værfters forhold, er situationen den, at de større værfters nuværende ordrebeholdninger giver mulighed for opretholdelse af beskæftigelsen ved nybygningsarbejde på nogenlunde det nuværende niveau i det kommende års tid; men hvis der ikke kommer nye ordrer, må beskæftigelsen derefter nedtrappes i hurtigt tempo.

Den almindelige situation for verdens skibsbygning gør det ikke realistisk at forestille sig, at specielt dansk værftsindustri skulle kunne opretholde uændret beskæftigelse og produktion ved skibsbygning i de kommende år. Danske værfter bør derimod sætte sig som mål at undgå større produktionsnedgang end verdens skibsbygning som helhed. Men selv det at bevare sin andel af den reducerede produktion kræver en særlig indsats fra værfternes og de ansattes side og fra samfundet.

Der er derfor behov for sådanne foranstaltninger, at danske værfter får en rimelig mulighed for at sikre sig så stor en del af de kommende års reducerede ordrer på skibsbygningsmarkedet, at værfterne kan overleve.

Det vil næppe kunne undgås, at produktion og beskæftigelse på nybygningsområdet må reduceres i forhold til det høje niveau, danske værfter havde i 1974-75; men det synes på den anden side ikke udsigtsløst, at danske værfter — også i de kommende vanskelige år — skulle kunne opretholde en begrænset nybygningsvirksomhed, som i

[Handelsministeren.]

forbindelse med skibsreparations- og ombygningsvirksomheden og i forbindelse med værfternes øvrige produktion kan forhindre ligefrem katastrofale følger.

Danske redere vil også i de kommende år have behov for nye skibe og være interesseret i indkøb på danske værfter, såfremt hensynet til rederierhvervets internationale konkurrenceforhold måtte tillade det. Den danske stat skal købe skibe i de kommende år — ofte skibstyper, dansk værftsindustri har specialiseret sig i. Hertil kommer, at det også i tidligere vanskelige perioder har vist sig muligt for danske værfter at opnå udenlandske ordrer i kraft af kvalitet og specialisering.

Det er en forudsætning for, at dansk værftsindustri skal kunne klare sig nogenlunde gennem den krise, der synes at ligge forude, at værfterne er i stand til at tilbyde skibe på konkurrenceedygtige pris- og leveringsvilkår og kan lægge holdbare omkostningskalkuler til grund for sådanne tilbud.

Ved det politiske forlig i september er truffet aftale om iværksættelse af en række foranstaltninger, som i større eller mindre grad også kan få positive virkninger for værfternes konkurrenceevne.

Som eksempler herpå kan nævnes:

Tilskud til energibesparende erhvervsinvesteringer, tilskud til forbedring af arbejdsmiljøet i erhvervsbygninger samt tilskud til produktive virksomheders nybyggeri, øget støtte til eksportfremme og forlængelse af den øgede støtte til produktivitetsfremmende foranstaltninger og til egnsudvikling, 20 pct. investeringsfradrag for driftsmidler anskaffet inden udgangen af 1976 og aftalen om, at realkreditinstitutterne skal kunne tilbyde 20-årige (i stedet for 15-årige) lån til byerhvervene.

Af speciel interesse for rederierhvervet — og hermed også for dansk skibsbygning — indeholdt forliget en aftale om nedsættelse af skibsregistreringsafgifter og af stempelafgiften for skibspantebreve. Dette må lede mig til en bemærkning om, at regeringen forventer, at danske redere — i den udstrækning, det er kommercielt forsvarligt — placerer ordrer ved de danske værfter, hvis fortsatte beståen i så høj grad også må være i dansk søfarts interesse på længere sigt.

Således som værftssituationen tegner sig,

må det ikke mindst på denne del af arbejdsmarkedet være af betydning, at parterne for deres vedkommende bidrager til, at septemberforligets hensigter med hensyn til en dæmpning i stigningstakten i omkostningsniveauet realiseres. Udnyttelse af de politiske muligheder, forliget herved har skabt for dæmpning af omkostningsudviklingen, vil være et uomgængeligt middel til at undgå et alvorligt tilbageslag for dansk værftsindustri og understreger vigtigheden af, at der opnås konstruktive aftaler mellem værfternes ledelse og de på værfterne ansatte.

På denne baggrund har handelsministeriets kontaktudvalg vedrørende skibsværftsindustrien, der omfatter repræsentanter for værfternes ledelser og Centralorganisationen af Metalarbejdere, i september måned opstillet en aktionsplan med henblik på at imødegå de vanskeligheder, der tegner sig for dansk værftsindustri.

Kontaktudvalget rettede en række henstillinger til myndighederne, værfterne og de på værfterne ansatte. Kontaktudvalgets henstillinger har været behandlet i regeringen, hvor man stillede sig positivt til planen, herunder til de henstillinger, der retter sig til myndighederne bl. a. vedrørende vigtigheden af opretholdelse af den gældende ordning for skibskreditter, gennemførelse af lån fra skibskreditfonden i byggetiden, om statens køb af skibe og om værfternes eventuelle deltagelse i brobygningsarbejde.

Jeg kan således oplyse, at der netop nu er truffet aftale med skibskreditfonden, der gør det muligt for værfterne at opnå lån til almindelig markedsrente i byggetiden, hvilket kan få en vis betydning for værfternes likviditet.

Der er indsamlet oplysninger om statens behov for skibe, således at der, i det omfang der er statsmidler hertil, kan tages hensyn til værfternes beskæftigelsessituation. Hvad angår værfternes mulige deltagelse i brobygningsarbejder, er der kontakt mellem trafikministeren og værfterne herom. For visse værfter, som har anlæg til sådant arbejde, vil deltagelse i brobygningsarbejdet kunne få en vis begrænset betydning for beskæftigelsen, men det afhænger naturligvis først og fremmest af beslutningen om sådanne arbejders iværksættelse, f. eks. bygningen af en Storebæltsbro.

[Handelsministeren.]

En væsentlig del af aktionsplanen er kontaktudvalgets henstilling til værftsledelserne og til værfternes ansatte om, at der optages lokale forhandlinger med henblik på at tilvejebringe et holdbart kalkulationsgrundlag ved tilbudsgivningen, der kan gøre det muligt for værfterne at opnå ordrer trods den vanskelige internationale værftssituation. Det siger sig selv, at det i den herskende situation ikke er muligt for værfterne at opnå ordrer, hvis de føler sig nødsaget til at kalkulere med årlige løn- og omkostningsstigninger af en størrelse som i de sidste par år. Hensigten med de lokale forhandlinger er, at værftsledelser og de ansatte må se realiteterne i øjnene og i fællesskab afgøre, hvorvidt der er grundlag for at afgive tilbud, som har nogen som helst mulighed for at blive accepteret af rederne. Så vidt jeg er underrettet, er denne henstilling blevet positivt modtaget på værfterne, og man er flere steder i helt konkrete forhandlinger med henblik på at gøre det muligt at afgive konkurrencedygtige tilbud. Naturligvis må gældende overenskomster og dyrtidsregulering respekteres, men inden for disse rammer er der i en industri som værftsindustrien muligheder for at træffe aftaler, der kan holde styr på omkostningsudviklingen, såfremt der fra begge parter er vilje dertil.

Den offentlige debat har ofte berørt spørgsmålet om andre landes støtte til deres værftsindustri og Danmarks holdning hertil og til at yde støtte til dansk værftsindustri, således som også ordføreren for forespørgerne kom ind på det. Det er derfor på sin plads at fremkomme med nogle bemærkninger herom.

Det er regeringens synspunkt, at de foranstaltninger, der her i landet kan træffes for at lette værfternes situation, må tage hensyn til den almindeligt accepterede tilbageholdenhed over for direkte støtte til en bestemt industrigren og ikke mindst må tage hensyn til Danmarks internationale forpligtelser i så henseende.

Danmark har tilsluttet sig den i OECD i 1972 truffene almindelige aftale om afvikling af direkte støtte til skibsværfterne. Danmark deltager yderligere i OECDs aftale vedrørende skibskreditter, der fastsætter bestemte grænser for sådanne kreditters størrelse, løbetid og rentens højde.

Gennem vort medlemskab af EF er vi yderligere forpligtet af det direktiv vedrørende skibsværftsstøtte, som EFs Råd vedtog i juli 1975 til afløsning af det tidligere skibsbygningsdirektiv. De forpligtelser, Danmark har ifølge dette direktiv, er ikke videre gående end aftalerne i OECD, der som nævnt omfatter langt den største del af verdens skibsbygningsnationer.

Disse aftaler har rent faktisk reduceret skibsbygningssubsidierne i en række lande og skabt mere ensartede forhold med hensyn til de kreditfaciliteter, værfterne verden over er i stand til at tilbyde ved salg af skibe. Fra dansk side er man interesseret i disse aftalers opretholdelse, fordi det ikke kan være i dansk interesse at skulle deltage i et kapløb om værftssubsidier med andre landes statskasser. Følgelig er det også en dansk interesse, at disse aftaler også fra dansk side overholdes.

Jeg er bekendt med, at der har været eksempler på, at skibskreditaftalen er søgt omgået i visse lande ved kombination af subsidierede kreditter og kredit til markedsrente. På dansk foranledning har dette spørgsmål været rejst i OECD, hvor der var enighed om, at en sådan praksis ikke var forenelig med aftalen, og hvor man har modtaget forsikring om, at denne praksis ville ophøre.

Hvad angår direkte produktionssubsidier, findes sådanne praktisk taget kun i Italien og Irland, hvor de er under nedtrapning. Visse lande har gennemført forsikringsordninger til dækning af værfternes omkostningsstigninger. Sådanne ordninger kan indebære et subsidieelement, som i det seneste EF-direktiv er krævet nedtrappet i medlemslandene, og som er taget op til drøftelse i OECD.

I kraft af generelle ordninger, herunder egnsudviklingsordninger, er der i en række lande tidligere ydet betydelig støtte til værfternes investeringer. Såvel inden for EF som inden for OECD er der nu enighed om, at der i den nuværende situation ikke bør ydes støtte til investeringer, der tager sigte på udvidelse af værftskapaciteten.

Alt taget i betragtning synes jeg, der er grund til at mene, at der i de senere år er gjort væsentlige fremskridt med hensyn til afvikling af skibsværftsstøtten i andre lande, og at der i den offentlige debat har

[Handelsministeren.]

gjort sig lidt overdrevne forestillinger gældende om denne støttes omfang og virkninger. Det er så sandelig langt fra de skibsbygningsnationer, der har ofret flest statsmidler på deres værfter, som har vist sig mest konkurrencedygtige på det internationale skibsbygningsmarked, og i modsætning til mange andre skibsbygningsnationer har dansk værftsindustri forøget sin markedsandel i de senere år. Den danske regering lægger vægt på, at bestræbelserne for at begrænse værftsstøtten internationalt fortsættes, og er bekymret ved tanken om, at den indtrufne internationale værftssituation skulle give anledning til øgede stats subsidier, hvorfor vi håber på, at de bestræbelser, der gøres for at opnå en international ordening om den nødvendige tilpasning til markedssituationen, vil lykkes.

I den forbindelse er det ikke mindst nødvendigt, at der opnås forståelse imellem Vesteuropa og Japan, som tegner sig for næsten halvdelen af verdens skibsbygning. Det har vakt bekymring i Vesteuropa, at der fra japanske værfter fremkommer meget lave pristilbud.

Jeg vil gerne fra denne talerstol sige, at de forsikringer om solidaritet og gensidig hensyntagen til beskæftigelsesproblemerne mellem de store industrinationer, som for nylig blev fremsat ved mødet på Rambouillet, gør det berettiget at nære forventninger om, at ikke en enkelt nation i kraft af sin helt dominerende rolle på skibsbygningsmarkedet gør det umuligt for andre at overleve som skibsbygningsnationer.

Som det vil fremgå af denne redegørelse, står vi over for en situation, hvor skibsbygningens omfang og beskæftigelsen globalt set uundgåeligt vil blive reduceret i de kommende år. På denne baggrund har jeg ikke mulighed for at give noget løfte om, at det vil blive muligt for dansk skibsbygning at opretholde beskæftigelsen ved nybygningsarbejder i det nuværende omfang.

Det vil i sig selv kræve en særlig indsats først og fremmest fra værfterne og værfternes ansatte at opretholde den danske andel i den reducerede internationale skibsbygning. Danske redere kan i et vist omfang bidrage hertil ved placeringen af ordrer, og den danske stat vil fortsat have behov for skibe, som danske værfter i særlig grad har specia-

liseret sig i. Nybygningsproduktionen er kun en del af værfternes virkeområde, og den øvrige produktion synes ikke tilsvarende truet. Ratificeringen af konventionen om havmiljøet i Østersøen vil skabe behov for ombygninger af skibe. I øvrigt må man håbe, at værfterne kan finde nye beskæftigelsesområder.

En nedgang i værfternes beskæftigelse i løbet af nogen tid må dog utvivlsomt forudses. Jeg tror ikke, der er tale om nogen krise af kortere varighed for vesteuropæisk skibsbygning. Det er ikke sandsynligt, at industrilandenenes beskæftigelse med skibsbygning atter vil komme op på det omfang, den har haft i de seneste år. Vi må regne med, at udviklingslandene i stigende grad vil kræve deres plads også på dette område.

Den beskæftigelsesnedgang, som må forudses for værfternes vedkommende, er af samme karakter som de strukturændringer, der fra tid til anden er indtruffet på andre erhvervsområder. Spørgsmålet kan ikke løses ved at benytte statsmidler til at binde arbejdskraft i en produktion, der ikke er behov for, men udsigterne til faldende beskæftigelse på et område, der indtil nu har haft bedre beskæftigelsesforhold end den øvrige industri, er et alvorligt problem i den nuværende beskæftigelsessituation. Det øger vort generelle beskæftigelsesproblem, og det påkalder derfor først og fremmest de generelle beskæftigelsesfremmende midler, som står til regeringens og folketingets rådighed.

Regeringen har fulgt og vil fremdeles nøje følge udviklingen i den internationale skibsbygning og i den danske værftsindustri situation. Det særlige kontaktudvalg, hvori værftsforeningerne, Centralorganisationen af Metalarbejdere og handelsministeriet er repræsenteret, har gennem en årrække været et nyttigt organ, hvor værfternes problemer har været drøftet. Kontaktudvalget har ved flere lejligheder rettet henstillinger såvel til regering som til værftsledelserne og de på værfterne ansatte om iværksættelse af foranstaltninger til fremme af værftsindustriens konkurrenceevne. Disse henstillinger er i almindelighed blevet modtaget positivt, og jeg er bekendt med, at man fra værftsindustrien som helhed lægger stor vægt på den koordinering af synspunkter og interesser, der finder sted gennem kontaktudvalgets virksomhed. Kontaktudvalget har også i

[Handelsministeren.]

den foreliggende situation i sin aktionsplan af september 1975 rettet henstillinger såvel til regeringen som til værfterne og til de på værfterne ansatte. Kontaktudvalget vil i øvrigt følge værftssituationen meget nøje i de kommende måneder og vil tidligt i 1976 indkalde til et møde med værftsindustriens parter til nærmere drøftelse af dansk værftsindustriens stilling i lyset af den internationale værftssituation til den tid.

Regeringen er for sit vedkommende indstillet på at følge kontaktudvalgets henstillinger op og vil finde det af stor betydning, at også værfterne og de ansatte på konstruktiv måde går ind i det samarbejde, kontaktudvalget opfordrer til, og som vil være helt nødvendigt, hvis dansk værftsindustri på rimelig måde skal kunne klare sig igennem de hårde år, vi desværre ved forestår.

Ordføreren for forespørgerne (Maigaard) (SF):

Jeg skal takke for redegørelsen fra ministeren, som jeg godt vil kommentere på 4 punkter. Jeg vil gerne sige noget om de gode træk, jeg synes den indeholder, jeg vil dernæst gerne sige noget om subsidier og koordinering af branchen, jeg vil gerne sige noget om sagens EF-aspekter, og endelig til slut vil jeg gerne sige noget om B & Ws Motorfabrik, som har noget med det her at gøre.

Lad os starte med det lyse og takke for redegørelsen, som indeholder visse elementer til en politik for skibsværftsindustrien. Jeg tænker især på, at stat, fagbevægelse og branche har sat sig sammen og i alt fald har et samlet overblik over situationen. Jeg tænker også på de ganske vist meget små tilløb til aktive forholdsregler, ministerens redegørelse indeholder. Med henblik på at blive suppleret og uddybet bør de gennemgås i folketingets erhvervsudvalg. Erhvervsudvalget må ligeledes sikres mulighed for at behandle det såkaldte kontaktudvalgs aktionsplan, for også folketinget har et ansvar for beskæftigelsen.

Dernæst vil jeg gerne sige noget om subsidier og koordinering af branchen. Jeg skal ikke lade det være nogen hemmelighed, at jeg er dybt uenig med handelsministeren i hans syn på mulighederne for subsidier til

skibsværftsindustrien. Handelsministerens redegørelse indeholder afsnit, som skal skabe det indtryk, at de internationale subsidier er under afvikling. Han taler om de ganske resultatrige bestræbelser, der er gennemført for at afvikle subsidierne.

Dette er efter min mening direkte forkert. Går man den norske perspektivanalyse for skibsbygningsindustrien igennem, som er fremsendt i 1974 af et udvalg nedsat af industridepartementet, så fremgår det, at der i 13 OECD-lande var 125 forskellige støtteordninger. Jeg har i et bilag til mit indlæg her, som i al fald ordførerne og pressen har, forsøgt at skematisere disse støtteordninger i en opstilling. Selvfølgelig kan man ikke beskrive en støtteordning med et kryds i et skema, men i al fald kan skemaet give det indtryk af de 125 forskellige støtteordninger, at offentlige subsidier stadig er et integreret led i moderne skibsfartsindustri. Det er efter min mening direkte forkert, hvad ministeren siger.

Dette indtryk af, at offentlige subsidier er et integreret led i moderne skibsværftsindustri, forstærkes ved en gennemgang af den amerikanske Maritime Subsidies, som er udsendt i maj 1974 af United States Department of Commerce.

Det må derfor blive en hovedopgave i folketingets erhvervsudvalg, der bør arbejde videre med denne sag, gennem saglige undersøgelser af de faktiske forhold at nedbryde det indtryk, handelsministeren har søgt at skabe, et indtryk, der er baggrund for hans afvisning af støtte fra samfundets side til den danske værftsindustri. 125 forskellige støtteordninger, dem skal man ikke rynke på næsen ad.

Forudsat at det lykkes at formulere en politik for den samlede værftsindustri, så er socialistisk folkeparti villig til at medvirke til at sikre arbejdspladserne på værfterne også gennem subsidier. Det er derfor vigtigt at se på kontaktudvalget mellem branche, fagbevægelse og handelsministerium. Udvalget har en afgørende betydning i diskussionen om at sikre arbejdspladser. Dette udvalg skal efter vores mening ikke bare registrere udviklingen. Det bliver en registrering af elendighed. Udvalget skal påvirke udviklingen gennem en politik. Jeg vil for mit vedkommende foreslå, at man prøver at følge de linjer, som er anlagt i Frankrig. Her

[Maigaard.]

har regeringen sammen med en række store værfter indgået en såkaldt contrat professionel, hvori opstilles målsætninger for den franske skibsværftsindustri. Samtidig yder staten en vis bistand til erhvervet.

Jeg håber, at arbejdet i kontaktudvalget kan tage en sådan mere aktiv drejning. SF vil i folketingets erhvervsudvalg arbejde for, at det sker. Vi opfordrer samtidig skibsværftsindustriens ansatte til at tage kontakt med fagbevægelsens repræsentanter i udvalget for igennem dem at formidle ønsket om at sikre deres arbejdspladser.

I den sammenhæng vil jeg gerne beklage, at de månedslønnedes organisationer ikke er repræsenteret i udvalget, og jeg vil gerne spørge handelsministeren, hvad grunden er til det. Det er sådan, at det er de ansattes interesser, vi skal varetage, ikke bare specielle grupper, og jeg synes også, at de månedslønnedes organisationer har krav på at blive hørt og være med.

En sædvanlig indvending mod samfundsstøtte til værftsindustrien er, at der ikke er penge til det. Men vi har penge. Vi har penge. Der er en slående kontrast mellem den tilbageholdenhed, man møder, når vi skal diskutere en sikring af byerhvervenes arbejdspladser, og så den rundhændethed, der lægges for dagen ikke mindst siden septemberforliget, når landbruget skal støttes. Her er ingen smalle steder. Her har man spenderbukserne på. Det ville efterhånden være mest praktisk, om der ved døren i landbrugsudvalgets mødelokale blev opstillet et kasseapparat, således at venstremændene direkte kunne hente de penge, de så at sige efter hvert møde har tappet statskassen for.

Samtidig har regeringen bebudet, at den i januar regner med at foreslå en såkaldt omkostningsdæmpende ydelse til det samlede erhvervsliv på mellem 1,5 og 2 mia kr. Jeg kalder nænsomt ydelsen omkostningsdæmpende, jeg skal ikke bruge de ord, socialdemokrater har brugt i opposition, da VKR-regeringen i sin tid lancerede dette princip, men de var ikke blide. Jeg vælger det nænsomme udtryk „den omkostningsdæmpende ydelse“.

Efter dette princip skal man dele penge ud efter saltbøsseprincippet: alle skal have en lille smule. Jeg skal være den sidste til at behjæde nogen, at man kan være glad for

en kniv og en gaffel, men jeg forstår ærlig talt ikke regeringens og handelsministerens varme kærlighed til saltbøssen og det fordelingsprincip, den repræsenterer. Vi mener, at disse midler skal bruges selektivt til truede brancher, skibsværfter, fiskeri, måske bogtrykkerbranchen, men i al fald selektivt. Derfor mener vi, at handelsministeren bør have økonomiske muligheder for at gå til kontaktudvalget og sammen med det finde fornuftige ordninger, ganske som det er sket i Frankrig. Jeg skal derfor ikke fremlægge konkrete forslag. Forslagene bør formuleres i kontaktudvalget, beslutningerne træffes her i tinget. Men jeg vil godt illustrere, hvad jeg mener, ved at pege på et hul i handelsministerens fremstilling.

Ministerens er naturligt nok stærkt interesseret i, at værfternes tilbudsgivning kan foregå på et så sikkert grundlag som muligt. Det er jeg enig med ham i. Forhåndslåneordningen kan virke i denne retning; den vedrører ikke bare værfternes likviditet, men vel også den sikkerhed, hvormed man kalkulerer. De overvejelser, som værfterne og de ansatte for tiden gør sig om lønudviklingen på værfterne — og jeg understreger værfterne og de ansatte, ikke staten, og jeg understreger ministerens ord om respekt for indgåede overenskomster, herunder for det bevægelige lønsystem — disse overvejelser vil virke i samme retning, vil give et sikrere kalkuleringsgrundlag. Men var der så noget til hinder for, at staten skabte endnu en stabilisator i systemet ved at overtage værfternes kurssikring? Vi har f. eks. set, hvor risikofyldt det har været for B&W, at dollaren flød i 1974, og vi vil mene, at kurssikringen burde være yderligere en stabilisator at putte ind i systemet.

Samtidig har vi mærket os med meget stor interesse, at de ansatte i branchen har lagt en række ideer frem. Jeg nævner: at styrke kreditmulighederne for værftsindustrien, at forsøge gennem handelsaftaler at skaffe ordrer til dansk skibsværftsindustri, at regeringen træffer foranstaltninger, der bevirker, at danske redere placerer ordrer på danske værfter, at fremskynde bygningen af allerede projekterede statsskibe og at fremskynde elektrificeringen i Grønland. Disse overvejelser må med ind i billedet. Jeg synes som sagt, at det er afgørende, at de første overvejelser sker i kontaktudvalget, at

[Maigaard.]

ministeren har penge med, og at vi så træffer beslutninger her i tinget.

Dernæst nogle ord om EF. Handelsministeren har omtalt EF-ordningerne. Hertil er at sige, at EF's rådsdirektiv om støtte til skibsbygningsindustrien af 10. juli 1975 er en i sandhed pjusket gråspurv, som ikke tegner nogen egentlig fælles skibsværftspolitik. Direktivet giver dog anledning til et spørgsmål til ministeren. I artikel 2 b pålægges det Irland, Italien og Frankrig at påbegynde afviklingen af forskellige støtteordninger inden 1. januar 1976, samtidig med at Irland og Italien skal påbegynde et rationaliseringsprogram. Jeg vil godt spørge, om disse ting, der blev nænsomt berørt i ministerens redegørelse, er blevet sat i gang inden juli 1975? Har man i Irland, Italien og Frankrig optrådt, som direktivet foreskriver? Det skulle undre mig, om det var tilfældet. De europæiske Fællesskaber er som bekendt ikke noget fællesskab, hvor man tager hensyn til hinanden.

Må jeg til slut sige nogle ting om B&Ws Motorfabrik. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at inspirationen til denne forespørgsel er kommet fra de ansatte på B&Ws Motorfabrik. Da motorfabrik og værft er to sider af samme sag, ikke blot økonomisk, men også teknisk, så vil jeg godt slutte med nogle bemærkninger om de problemer, B&Ws Motorfabrik står over for.

Som bekendt opstod der uro på virksomheden, da det forlød, at en del af motorfabrikken, den såkaldte turboladerdivision, skulle sælges fra. De ansatte opsøgte folketinget og fremlagde med stor saglighed og uhyre indsigt deres opfattelse af problemerne sammen med alternative forslag til at sikre deres arbejdsplads. Vi mener, at der er mange rigtige forslag i de tanker, de ansatte har lagt frem. Problemet er imidlertid, at B&W er ved at konstruere en tidssvarende turbolader. Dette udviklingsarbejde er igangsat af B&Ws nuværende ledelse, som naturligvis ikke skal have utak for denne indsats. Det er imidlertid ikke færdigt. Før folketinget kan tage stilling til medarbejdernes forslag, må dette udviklingsarbejde være afsluttet, således at det er en tidssvarende turbolader, vi arbejder med. Det drejer sig derfor om at vinde den tid, der skal

til for at udvikle en ny turbolader og dermed sikre en række arbejdspladser. Så vidt jeg kan se, er det ikke noget egentligt lovgivningsanliggende. Det er et lovgivningsanliggende at sikre branchen som sådan, men jeg kan ikke se, at det er et lovgivningsanliggende at gå ind og sikre en del af en enkelt virksomhed. Hvis imidlertid der skulle opstå nye planer om at sælge turboladerdivisionen fra, før udviklingsarbejdet er færdigt, så vil SF opfordre de ansatte til selv at tage hånd om sagen, til at anvende de midler, som de selv til enhver tid finder egnede til at sikre deres arbejdsplads, for sikres skal den.

Robert Pedersen (S):

Det er SF, der har rejst denne forespørgsel, og det skal partiet i sandhed ikke have utak for. Vi kommer i denne debat til at beskæftige os med mere væsentlige og mere dybtgående problemer, end vi ofte gør, og det giver partierne lejlighed til dels at komme med principielle betragtninger, dels at tage stilling til en konkret situation.

Det er skæbnens ironi, at den krise, vi er midt i, så stærkt har ramt værftsindustrien. Det er det, fordi det er en af de industrier i vort land, hvor man dog har forsøgt på at føre, hvad man kan kalde en industripolitik, hvor arbejdere, arbejdsgivere og ministerier i samarbejde forsøger på at løse de problemer, som man står over for.

Det var den i mange måder fremsynede fagforeningsmand Hans Rasmussen, der i 1963 foreslog at skabe et kontaktudvalg, og dette kontaktudvalg har i løbet af det sidste halve år formuleret en aktionsplan, der på samme tid er realistisk og har perspektiver.

Derimod kan jeg ikke rigtig forstå, at hr. Maigaard i sin forespørgsel forlanger overblik, forlanger, at man skal formulere en politik, og kræver økonomisk støtte, for i den aktionsplan, som kontaktudvalget har lavet, er der alle 3 ting. Man beskriver omkostningsproblematikken, man kommer med konkrete eksempler på, hvorledes vi politisk og administrativt kan løse problemerne, man tager stilling til hele finansieringsproblematikken, foreslår at genindføre skibskreditfonden, henstiller til staten at analysere sine behov og beder om, at man forsøger at finde ud af, i hvor høj grad de

[Robert Pedersen.]

kommende brobygningsarbejder kan indgå i mulighederne for beskæftigelse for værfterne.

Jeg kunne også nævne, at handelsministeren har haft konference i juni med værfter og redere, at fagbevægelsen skal have konferencer i januar, og at vi skal have fælles konferencer i februar. Det er altså et område, hvor der har været gjort forsøg på at føre en industripolitik. Men det rækker intet ved den realitet, at standsningen af bygningen af tankskibe har skabt en krise, at alle værfter verden over med næsten alle midler konkurrerer om de resterende ordrer, at Japan alene med sine 300.000 ansatte i industrien kan klare udbuddet, at kapaciteten skal sættes 30-40 pct. ned, samtidig med at nye lande som Sydkorea og Brasilien kommer ind på markedet. Det kan vi ikke tale om fra, det kan vi ikke argumentere os fra, det kan vi ikke løse ved at holde konferencer, det er realiteter, som det kan være svært at få has på.

Det er også en kendsgerning, at hovedansvaret for, om vi kommer igennem de næste år, hviler på værfternes egne folk, på arbejderne, på deres tillidsmænd og på arbejdsgiverne, alene af den grund, at ingen over for os har rejst konkrete ønsker om statsstøtte, at der ikke ville være politisk flertal herfor, og at et lille land skal være meget varsomt med at bryde internationale aftaler. Når det er sagt, skal det da også fremhæves, at regering og folketing kan og skal yde væsentlige bidrag til, at vi kommer gennem den vanskelige situation, vi er i.

Og midt i alt det triste kan det også være lidt opløftende at læse, at folk, der har et grundigt kendskab til dansk værftsindustri, trods alt ser lys i mørket. Jeg kan nævne, at Bach fra Skibsteknisk Laboratorium siger, at vi skal lære at bruge hjernen og ikke musklerne, og påviser, hvorledes vi ved forskning og ved specialisering kan løse mange problemer og skabe nye beskæftigelsesmuligheder. Jeg ser også det positive i, at skibsreder Per Henriksen i en artikel i Børsen siger, at flere redere bør gå ind som værftsejere, og det står i skærende kontrast til de lidt mistrøstige betragtninger, som ØK-manden kom med i går i Danmarks fjernsyn. Også fra hr. Ivar Hoppe er der kommet mere positive betragtninger.

Jeg mener, den danske værftsindustri har den styrke, at man har en dygtig og fleksibel arbejdskraft. Man har hidtil leveret kvalitetsarbejde og vil også gøre det fremover. Man har mulighed for at bevæge arbejdskraften. Der ligger også en række forslag om forskning, om ny produktion; vi har bl. a. set katamaranbådene i Frederikshavn, der har været med til at løse problemerne på det værft, og vi har set andre aktioner.

Men der er jo specielt, som også nævnt af ordføreren, visse værfter, der er i vanskeligheder. Det drejer sig om Nakskov, det drejer sig om Århus, det drejer sig om Ålborg, og det drejer sig om B & Ws Motorfabrik.

Den rejste forespørgsel indeholder for mig to meget væsentlige politiske spørgsmål. For det første: i hvor høj grad føres der en diskriminerende politik i de lande, som dansk skibsbygning konkurrerer med? Hvilke modforholdsregler kan der træffes fra dansk side? Og hvilke muligheder har den danske regering for i den øjeblikkelige situation midlertidigt at hjælpe de nødstedte værfter?

Jeg er vidende om, at England via egnsudviklingsstøtten hjælper landets værfter betragteligt, men da værftsindustrien bliver nationaliseret fra august 1976, kommer vi til at stå over for en ny problematik. I Frankrig foregår halvdelen af nybygninger på franske værfter. I den tyske forbundsrepublik tildeles der inflationssikrede lån, ligesom der gives de såkaldte MAN-motorer prioritet. Det er imidlertid mit absolutte indtryk, at der i de seneste år har været tale om en stærk frigørelse af handelen i forhold til tidligere, så jeg vil på mit partis vegne ikke foreslå, at vi giver os til at spille med musklerne, men presser på inden for EF, inden for OECD og inden for GATT for yderligere at få liberaliseret skibsbygningsindustrien, alene af den grund, at vi ikke har så forfærdelig mange muskler at spille med, og mange af de eksempler på diskriminering, som hr. Maigaard giver i sit bilag, er jo aftalte ordninger, som er fælles for alle.

Socialdemokratiet ser med stor sympati på ønskerne om, at regeringen i den øjeblikkelige situation forsøger at placere ordrer på de værfter, der er i aktuelle vanskeligheder, for at bevare arbejdspladser for et betragteligt antal mennesker. Om det så skal ske ved fremskyndelse af bygning af statsskibe og færger eller nye enheder til flåden, eller

[Robert Pedersen.]

der kan tænkes muligheder for at levere dieselmotorer til Grønland eller til elektricitetsværkerne i det sydlige Danmark, mangler jeg kompetence til at udtale mig om.

Jeg har også set forslag om, at værfterne kunne komme ind i billedet ved fremtidige brobyggerier, men her vil jeg støtte mig til den viden, som både kontaktudvalget og handelsministeren besidder. Det kunne vel også tænkes, at vi ved en aktiv udenrigshandelspolitik f. eks. over for statshandelslande kunne hente noget hjem.

Hovedansvaret for dansk skibsbygning hviler dog ikke alene på værfter og på regering, men også i høj grad på dette lands redere. Alene af den grund, at vi lever i et privatkapitalistisk samfund, har handelsministeren begrænsede rokeringsmuligheder. Derfor bør denne debat munde ud i en henstilling til vore redier, som altid har været sikre på danske værfters ry for kvalitet og præcision, om i den nuværende situation at besinde sig på et medansvar for dette lands fremtid som industrination. Der hviler et centnertungt ansvar på redernes skuldre. Jeg håber og forventer, at de både vil tænke dansk og handle dansk.

Jens Peter Jensen (V):

Da jeg så meddelelsen om, at denne forespørgsel var rejst, glædede jeg mig til at skulle opleve en drøftelse af disse ting. Men jeg må sige, at glæden er falmet noget, efter at jeg har hørt ordføreren for forespørgerne.

Jeg må sige til det ærede medlem hr. Maigaard, at det er bedrøveligt at høre de bemærkninger, han gjorde om dansk landbrugs situation. Er det ærede medlem klar over, at fra dansk landbrugerhverv er der vandret adskillig flere tusinder, end der overhovedet beskæftiges inden for den danske værftsindustri? Alligevel har man kunnet opretholde produktionen. Det er et erhverv, der har præsteret en produktivitetsudvikling, som i hvert fald enkelte værfter kunne lære adskilligt af.

Jeg måtte måske bede det ærede medlem hr. Maigaard, dette veltalenhedens geni, etablere en lidt mere direkte kontakt mellem hjerne og tunge en anden gang.

Må jeg så takke den højtærede handelsminister for den sobre redegørelse, vi har fået. Den kunne jo, hvis ikke det var me-

ningen, der skulle laves politik på dette her, have været afleveret oppe i erhvervsudvalget. Men jeg forstår på ordføreren for forespørgerne, at der her faktisk er tale om et kapløb mellem nogle, der skal fortælle skibsværftsarbejderne, at der er rigtignok nogle, der vil gøre noget for dem. Nu venter jeg så, hvem der kan overbyde hr. Maigaard senere på dagen. Jeg forstod på hr. Robert Pedersen, at han deltager ikke i en sådan auktion.

Jeg takker den højtærede handelsminister for redegørelsen, som jeg synes er en positiv, forstandig redegørelse, der giver os et udmærket indblik i den situation, der gælder for værftsindustrien og de følgeindustrier eller underleverandører, det drejer sig om. Men så må jeg føje til, at vi kan næppe gøre noget specielt for en sådan gren inden for industrien, for situationen for den er jo stort set som for andre dele inden for industrien. Vi kan kun tilskynde handelsministeren til at arbejde videre med at få afviklet de forskellige støtteordninger af national karakter, man har rundt omkring, og som virker diskriminerende. Jeg tror, at fordi vi har en dygtig ledelse på værfterne og en dygtig arbejdskraft, vil vi være i stand til at konkurrere.

Det afgørende er jo, at vi kan konkurrere på pris, kvalitet og overholdelse af leveringsbetingelser.

Handelsministeren oplyste, at der nu genindføres forhåndsbelåning, og det har jeg ikke noget at indvende imod at man gør, man skal bare ikke lægge mere i det, end det kan bære, for i den likviditetssituation, vi har, betyder det måske ikke det helt store. Men vi er jo i december måned, hvor der er nogle, der gerne vil have lidt juleudsmykning, og det er vel stort set det, der er tale om i den forbindelse.

Må jeg også sige, at vi må prøve at komme ud af disse forskellige støtteordninger. Det er ikke sådan, at værftsindustrien er ringere stillet med hensyn til vilkår end andre dele af det danske erhvervsliv. Det er ikke sådan, at man har mishandlet dette erhverv. Jeg synes nok, man må sige, at det kunne have været interessant at få oplyst, hvordan det forholder sig med produktiviteten, med arbejdsindsatsen, med lønudviklingen osv. inden for denne del af vor industri. Det savner jeg måske et kapitel om i handels-

[Jens Peter Jensen.]

ministerens redegørelse. Men det kan jo være, at vi under arbejdet i erhvervsudvalget kan få det opklaret.

Der skal ikke være tvivl om, at det vil være rigtigt, at man fra statens side dér, hvor vi har ordrer, der skal placeres, fremskynder nogle af disse ordrer på færger og andre skibe, som vi skal bruge i det offentlige tjeneste. Det skal vi selvfølgelig gøre, men man skal ikke tro, at det er noget, der løser værftsindustriens krisesituation. Det er noget, der kan medvirke til at jævne nogle konjunkturbølger ud, men mere er der heller ikke i det.

Man kan sige, at overskriften på denne debat såvel som dens konklusion må være denne: det er omkostningsniveauet, der er afgørende for, hvordan denne industrigren skal klare sig i fremtiden. Det nytter ikke, at man afviser denne sammenhæng. Her kan det jo være helt aktuelt at tænke på, at nu kommer der måske nye dyrtidsportioner, måske to gange i det kommende år. En ny belastning for denne industrigren som for andre. Jeg lægger mærke til, at formanden for værftsforeningen siger, at man kan højst tage en lønstigning på 5 pct. pr. år. Jeg håber, at man kan holde sig inden for den ramme og gerne under den, fordi her drejer det sig jo ikke om alene at vinde nye markedsandele, men også om at fastholde dem, som vi én gang har opnået.

Det må altså være væsentligt, at den hensigtserklæring og den mening, der ligger i septemberforliget med hensyn til omkostningsniveau, følges op i praksis også på de områder, der her er tale om.

Jeg håber, at debatten her kan give anledning til, at vi i erhvervsudvalget nærmere kan drøfte tingene i samråd med ministeren og gerne også med repræsentanter for det erhverv, det her drejer sig om.

Hölge (FP):

Jeg vil også gerne takke handelsministeren for redegørelsen. Om så indholdet var en hel forespørgselsdebat værd, er et andet spørgsmål. Nu vil jeg indrømme, at det er en ualmindelig drilsk forespørgsel, socialistisk folkeparti her har stillet handelsministeren:

„Hvad agter regeringen at gøre for at sikre beskæftigelsen på de danske værfter?“

Drilsk, fordi spørgsmålet lige så vel kunne have været: kan de danske værfter overleve de næste 5 år?

Det er et alvorligt spørgsmål, men stillet med god grund, for selv om beskæftigelses-situationen for tiden er forholdsvis god, så er udsigten for de næste år det i hvert fald ikke.

Når skibsfarten ikke har det godt, så har skibsværftsindustrien det naturligvis heller ikke, og et kig på den internationale skibssituation afslører så farceagtige tilstande, at det snarere minder om absurd teater end om et seriøst verdensomspændende erhverv.

Der er imidlertid ikke noget komisk ved, at vi måske skal se i øjnene, at havenes traditionelle frihed er i fare, og det bliver endnu mindre morsomt, når årsagen afsløres.

En ting er, at nogle redere i optimistisk overvurdering i de glade dage før oliekrisen forbygger sig på supertankere, men når statsindgreb og statsstøtteordninger i en række lande fører til, at vi på verdensbasis har en overkapacitet i skibsfarten, først og fremmest af tankere, på noget nær 50 pct., så er det måske det hidtil mest afskrækkende eksempel på tilskudspolitikens nederlag.

Når man ser på den internationale situation, bliver man hurtigt klar over, at den er grotesk for ikke at sige katastrofal.

Det vil være naturligt først og fremmest, som handelsministeren også gjorde det, at se på tankmarkedet, ikke blot fordi det tegner sig for langt den største del af ordreafgivelserne til skibsværfterne verden over, men også fordi de store tankskibsværfter ved en omstillingsproces væk fra det syge tankmarked også hurtigt vil gøre situationen kritisk for de mindre og mere traditionelle værfter.

Behovet for tankskibskapacitet i 1980 vil kun, lidt afhængigt af udviklingen, ligge på omkring 200-250 mill. t dødvægt, men den totale flåde allerede bygget eller i ordre er på vel over 400 mill. t dødvægt. Over en tredjedel af den nuværende tankflåde har i dag ingen fragt, og hvad der er værre, $\frac{3}{4}$ af den tonnage, der er i ordre, har heller ikke udsigt til nogen fragt, hvilket vil sige, at måske så meget som 250 supertankere vil gå direkte fra værft til oplægning.

Hvordan kan en sådan situation opstå? Det kan være svært nok at besvare. Jeg synes ikke, vi har fået ret meget oplyst

[Følge.]

indtil nu. Men oliekrisen er i hvert fald ikke svaret alene. Nej, det er nok snarere en lang række landes statsstøtteordninger, mere eller mindre i overensstemmelse med EF og OECD, der bærer skylden.

På international basis er løsningerne jo ikke lette at få øje på, for 200 mill. t skibskapacitet forsvinder jo ikke af sig selv, bare fordi den er overflødig. Ophugning af gamle skibe vil kun bidrage lidt, fordi de gamle skibe også er de små skibe. Det er spørgsmålet, om ikke situationen er så alvorlig, at den eneste rationelle løsning på verdensbasis må være ophugning af selv nye skibe. Det lyder fantastisk.

Ophugningsværdien er kun 10 pct. af nyskibsværdien, så det næste spørgsmål er måske kreditgivernes placering. Den kunne det være interessant nok at vide noget mere om. Jeg har ikke kunnet finde ud af det, men måske handelsministeren kan bidrage med oplysninger på det punkt.

Vi kan altså konkludere den internationale situation, at selv om skibsværfterne har ordrer endnu et par år frem i tiden, så er tonnagemængden allerede nu så stor, at omkring halvdelen af verdens skibsværftskapacitet er overflødig, og udsigten til bedring ligger i bedste fald i begyndelsen af 1980'erne.

EF-landene ligger måske noget bedre til end en lang række af de andre store skibsbymgningsnationer, da EF-lån udgør omkring $\frac{1}{4}$ af verdenstotalen, men skaber halvdelen af markedet for tankere.

Hvad angår værftsindustrien fremgår det, at der er to ting, regeringerne bør gøre. Man bør opmuntre til omskoling af en del af arbejdsstyrken, og her vil jeg gerne henvise til fremskridtspartiets lovforslag nr. 237 fra septembersamlingen om midlertidige tilskud til omskoling af arbejdsløse, hvor vi jo klart har vist denne vej.

For det andet bør regeringerne sørge for, at de sociale ordninger fungerer, så de ufor-skyldt arbejdsløse gives rimelige kår, og også her har fremskridtspartiet gang på gang givet tilsagn om sin aktive medvirken.

Det ligger imidlertid lysende klart, at der er et par ting, regeringerne ikke bør opmuntre, og det er billige kreditter, lastpræferencer og værftsinvesteringer. På disse områder vil

fremskridtspartiet altså ikke kunne medvirke.

Beskæftigelsen på de danske værfter har ligget på et meget højt niveau i de senere år, og da den danske stat ikke magter at deltage i den altødelæggende statsstøttedans mellem giganterne, vil det ikke kunne undgås, som handelsministeren nævnedes det, at produktion og beskæftigelse på nybygningsområdet må reduceres en del. Skibsreparations- og ombygningsvirksomhed i forbindelse med værfternes øvrige produktion, og måske i forbindelse med nogen overgang til alternative produktioner, må dog nok kunne sikre, at krisen ikke får til følge, at danske værfter ligefrem må lukke. Her må det også påpeges, at det med det meget høje tekniske stadi, som dansk værftsvirksomhed er kendt for, må være muligt at satse på det højt specialiserede marked, f.eks. i gastankere o.lign.

En forudsætning for alt dette er jo imidlertid, at vort erhvervsliv som helhed, og hermed altså også underleverandørvirksomhederne, er konkurrencedygtige. Det vil sige, at omkostningsniveauet kan holdes nede. Her kan de herrer Maigaard og Gert Petersen måske med større relevans spørge, hvad regeringen agter at gøre, for de foranstaltninger, statsministeren var så stolt af hin minderige tv-aften i september, skal fedt hjælpe, når værftsarbejderne står med fyringssedlerne engang i 1976 og 1977.

Engang i januar står to dyrtidsportioner og banker på døren, og det skulle såmænd ikke undre mig, om regeringen ikke for n'ete gang vil udvise enorm hittepåsomhed og foreslå, at vi tager fra de rige og giver til de fattige. Hvis det skulle vise sig, at der ikke er nogen rige at tage fra, så kan vi jo altid udvide kasseoverskuddet med nogle milliarder kroner. Folk ved såmænd nok alligevel ikke, hvad det er for noget.

Vi siger ikke fra fremskridtspartiets side, at indenrigske foranstaltninger alene kan løse alle skibsværftsindustriens problemer, men vi vil gerne påpege, at når tilskudspolitikken på international basis har bevist sin endelige fallit ved at skabe ragnarok for skibsfarten i mange år frem, så er mere tilskud, hr. Maigaard, i hvert fald en dårlig medicin. Fremskridtspartiet har gang på gang anvist den vej, som endnu ikke er for-

[Følge.]

søgt: skattelettelser på de direkte skatter, nedskæring af det offentlige forbrug. Det er det, der skal til for at skabe et tåleligt klima for det danske omkostningsniveau.

Jeg skal slutte med at henvise til vore mange lovforslag, der vil lede udviklingen i den rigtige retning, herunder afvikling af indkomstskatten, afvikling af den særlige indkomstskat og meget à propos: afvikling af sømandsskatten.

Ingomar Petersen (RV):

Ja, og afvikling af fremskridtspartiet!

Man kan have det indtryk, at SFs mål med deres forespørgselsdebat i dag om beskæftigelsen på de danske værfter har det formål at ville foregøgle arbejderne på skibsværfterne, at det kun er SF, der interesserer sig for dette specielle industrielle beskæftigelsesmæssige problem. Jeg håber ikke, at formålet med debatten fra SFs side er at skabe yderligere uro på danske værfter for at pleje egne partipolitiske formål i kampen om den faglige indflydelse på disse vanskelige arbejdspladser. Jeg håber virkelig, at formålet er sagligt at få gennemdrøttet hele dette vanskelige problemkompleks, så der kan skabes et godt og sundt arbejdsklima mellem arbejdere, funktionærer og ledelse på værfterne, og herigennem bidrage til, at vor konkurrenceevne over for udenlandske værfter kan blive forbedret. Ulovlige strejker og blokader bidrager i hvert tilfælde ikke hertil.

Der er én ting, jeg er enig med hr. Maigaard i, og det er, at folketinget ikke skal blande sig i turboladerdivisionen, og hvad der skal ske dermed. Men dér undrer det mig, når man siger dét i det ene øjeblik, at så siger folketingsmand Maigaard, at SF og hr. Maigaard nok skal opfordre arbejderne til at sikre deres arbejdsplads dér på motorfabrikken og turboladerdivisionen med de midler, de ellers har til rådighed. Det synes jeg ikke er rigtigt at sige, samtidig med at man siger, at folketinget ikke skal blande sig i det, for så er der ét parti fra folketinget — der er måske flere — der også gerne vil slå om æren.

Hr. Maigaard kom ind på støtten til landbruget, og sagde, at så kunne vi måske også komme ind på indirekte og direkte støtte til skibsværfterne. Det tror jeg ærlig talt ikke

vi skal tage op til debat, og jeg finder det forkert i en politisk debat om skibsværfterne i dag at forsøge på at spille forskellige erhvervsgrøne i dette land ud mod hinanden.

Hr. Jens Peter Jensens udtalelser og positive stillingtagen til at fremskynde bygningen af statsskibe må jeg betragte som en stillingtagen på venstres vegne til et tilsagn om yderligere offentlige udgifter, samtidig med at man ellers har det indtryk, at venstre ønsker yderligere offentlige besparelser.

Jeg vil gerne sige en lille smule om ro og stabilitet. Dansk værftsindustri har mere end noget andet i dag og i de kommende år brug for ro og stabilitet, ikke mindst effektivitet på arbejdspladserne, og brug for en pause i løn- og omkostningsudviklingen. Det er her, slaget skal slås, og det er her, en fortsat fremtid for danske værfter skal sikres. Det vil være medvirkende til, at ordrene også kommer fra udenlandske og danske rederier, og jeg mener ikke, at vi må glemme, at 70 pct. af danske rederiers tonnage er bygget på danske værfter, og at 70 pct. af rederiernes nybygningsprogrammer på 3½ mill. t dødvægt ligeledes er placeret på danske værfter. Jeg tror også, man må se i øjenne, at hverken danske eller udenlandske rederier kan eller vil tillade sig den luksus at kontrahere skibe ved danske værfter, hvis værfterne ikke er konkurrencedygtige.

Danmark har nogle af verdens bedste værfter, men skal beskæftigelsen opretholdes på længere sigt, er det nødvendigt med ny ordretilgang. At ordrebøgerne på længere sigt ser lidt tynde ud, er ikke noget specielt dansk problem. Det går langsomt med kontraheringerne over hele verden. Med undtagelse af skibsbygningsnationer som Taiwan, Polen og Brasilien er kontraheringerne nedadgående.

De skibsbyggende nationers værftskapacitet er øget væsentligt i de senere år og øges stadig, og det betyder naturligvis øget konkurrence for de danske værfter. Rederne har mange værfter at vælge imellem og kan derved tage hensyn til leveringstid, kreditmuligheder og ikke mindst pris og mange andre forhold, herunder stabilitet på arbejdspladserne for overholdelse af leveringstidspunkter.

Der er ingen tvivl om, at indgreb såsom investeringsstøtte og direkte støtte til produktionen, som har været praktiseret og

[Ingomar Petersen.]

stadig praktiseres i en række lande, i væsentlig grad har bidraget til den nuværende katastrofale overkapacitet på verdensproduktionen målt i brt. Der er ingen tvivl om, at man på internationalt plan er nødsaget til at forhandle sig til rette om en nedsettelse af kapaciteten til formentlig 70-80 pct. af den nuværende. Der er vist desværre ingen vej udenom.

De vesteuropæiske værfter er i forhandling med japanerne om dette vanskelige problem. De senere års overdrevne udbygning af skibsbygningskapaciteten, først og fremmest i Japan, har ført til et usundt kreditkapløb mellem værfterne for at skaffe arbejde i de stadigt voksende byggedokke. Japans andel af den afleverede tonnage i verden var sidste år på 50,4 pct. Til sammenligning var EF-landenes andel i 1974 faldet til 22,7 pct. Japanske værfter har i flere tilfælde skrevet kontrakter om levering af skibe til priser, der ligger 30-40 pct. under kalkulerede, reale europæiske priser og under de faktiske byggeomkostninger i Japan. Disse japanske værfter kan tage et stort underskud, da de i mange tilfælde er større eller mindre led i kæmpekoncerner, som sidder på jern- og stålproduktionen, underleverandører, redier og meget andet.

Selv om det til bedste for alle verdens værfters indtjeningssevne skulle lykkes de vesteuropæiske og de japanske værfter at blive enige om en kapacitetsnedsettelse, så kan det jo ikke lade sig gøre uden godkendelse fra de respektive regeringer, og her kan det vel meget let komme til at knibe. Mig bekendt vil den engelske regering af beskæftigelsesmæssige årsager ikke godkende en sådan ordning. Jeg forstår på handelsministerens redegørelse, at den danske regering ser nødvendigheden af en sådan nedskæring og, forstod jeg på redegørelsen, også en nedskæring for de danske værfter.

Danmark har jo, som det også er nævnt, inden for OECD sammen med verdens betydende skibsbygningsnationer, med undtagelse af USA og Canada, aftalt rammer for finansiering af eksport af skibe og for alle andre former for støtte til skibsværfterne. Der er redegjort for disse problemer af andre, men et af de problemer, vi har, og et af vore konkurrenceproblemer ligger i, at når renten i visse

lande går ned under de 8 pct., som vi har indgået en aftale om vedrørende finansieringen inden for OECD, så er der værfter, som har muligheder for finansiering på det private marked og helt kan undlade at trække på den statslige bistand.

Værfter i Brasilien nyder f. eks. godt af en støtteordning, der betyder, at prisen for skibe, bygget på brasilianske værfter, kan tilbydes til priser på omkring 30 pct. under den faktiske byggepris og med en finansiering af 85-90 pct. af kontraktprisen over 10-15 år til en rente på 7 pct. p. a. Der kan vi lige opstille OECD-reglerne med finansieringen maksimum 70 pct., i modsætning til de 85-90 pct., kontraktprisen over 10-15 år, i modsætning til aftalen, vi er indgået på på 7 år, renten til 7 pct., hvor vi har en rente på 8 pct.

Dansk værftsindustri trues nu af en ulige konkurrence fra værfter, hvis konkurrenceevne jo i stor udstrækning grunder sig på subsidier og andre former for direkte eller indirekte offentlig støtte. Der findes i forskellige lande, som også hr. Maigaard gjorde rede for, mange former for støtteordninger, direkte eller indirekte. Jeg ved, at handelsministeriet er i besiddelse af en oversigt, som redegør for forskellen i de forskellige lande, bl. a. på toldafgifter, importrestriktioner, statsbevillinger på skibe, direkte subsidier, finansieringsstøtte, skattefritagelse eller rabatter, ejerforhold mellem stat og private, kreditmuligheder på gunstige betingelser, eksportkreditforsikringer, lån og lånegarantier for visse købere, ophugnings- og moderniseringstilskud, driftshjælp. Forskellen på mange af de nævnte støtteordninger imellem Danmark og andre lande er også medvirkende til yderligere konkurrenceforvridninger. Handelsministeriets kontaktudvalg vedrørende skibsværftsindustrien har udarbejdet en aktionsplan for værftsområdet, hvori der omtales forskellige foranstaltninger, bl. a. — jeg citerer direkte:

„En helhedsløsning, hvortil der såvel fra det offentlige som fra værftsledelsernes og ansattes side ydes en særlig indsats.“

Jeg vil gerne have, at handelsministeren nærmere redegør for, hvad man egentlig har tænkt sig med denne helhedsløsning, om det er en form for pris- eller lønstop, eller hvad det er. I øvrigt takker jeg handelsministeren for redegørelsen i dens helhed.

[Ingomar Petersen.]

Jeg tror, at alle må yde et bidrag, og i givet fald være villige til at give afkald på visse goder, hvis beskæftigelsen på vore værfter skal opretholdes. Værftsledelserne må skabe et videregående samarbejde på nationalt plan om fællesindkøb, markedsundersøgelser, forskning og uddannelse. I konkurrence med de store udenlandske koncerner kan det ikke nytte, at danske værfter udkonkurrerer hinanden. De ansatte må også yde deres bidrag ved at vise tilbageholdenhed ved fremtidige lønforhandlinger og bestrebe sig på at undgå arbejdsstandsninger, som ikke just giver et godt indtryk over for eventuelle udenlandske kontrahenter. En forhåndslåneordning, som kunne skabe sikkerhed for finansiering af ordrer i byggetiden, samt eventuelle muligheder for organiseret finansiering af større reparationer, herunder de ikke helt billige klasseeftersyn hvert fjerde år, vil formentlig være velkomne både hos værfterne og rederne.

Nedgangen i nybygningskontrakterne kunne måske opvejes en smule ved større interesse for at lade reparationer og ombygningsarbejder foretage på danske værfter. Jeg siger også: kunne der tænkes muligheder for at udvide finansieringsmulighederne i skibskreditfonden ved finansiering af bl. a. de udgifter, som en ratifikation af Østersøkonventionen vil påføre dansk skibsfart?

Jeg vil lige spørge, om handelsministeren mener, det er realistisk i al almindelighed at betragte alternative produktioner som en løsning på de danske værfters beskæftigelsessituation, når der tages hensyn til, at værfternes anlæg og arbejdsforhold skal igennem kostbare omstillingsprocesser for at blive konkurrencedygtige med den industri, der er inde på det pågældende marked i forvejen. Her tænker jeg specielt på de tanker, som i stor udstrækning har været fremme om måske at omstille til en produktion i forbindelse med brobyggeri.

Jeg vil gerne slutte af med at sige, at det radikale venstre ønsker ført en erhvervsvenlig politik også over for værftsindustrien, så denne industri kan bibeholde sin placering inden for verdensskibsbygningen, og så denne industri stadig i sin produktion kan være alsidig med hensyn til størrelser og typer af skibe og af teknisk avancerede skibe, men en produktion inden for det private

initiativs område. Jeg tror ikke på, som måske visse andre partier kunne ønske det, en statsovertagelse af skibsværfterne. En sådan statsovertagelse vil efter vor formening betyde en møllestebefolkning på den danske skattebefolkning.

Ninn-Hansen (KF):

Denne forespørgsel minder i hele sin politiske karakter om den forespørgsel, vi havde i sidste uge om fiskeriets forhold. Begge steder er det erhverv, der står over for betydelige vanskeligheder, ikke vanskeligheder, der er fremkaldt af en bestemt politik, men på grund af nogle særdeles hårde kendsgerninger, som vi ikke kommer uden om. Men der er også den lighed imellem de to forespørgsler, at de har til formål at vise nogle patentløsninger, hvor man ser ganske bort fra realiteterne i forbindelse med disse sager.

Jeg er noget overrasket over, at såvel handelsministeren som hr. Robert Pedersen gav udtryk for taknemlighed over, at forespørgslen blev rejst, for jeg har vanskeligt ved at se forskellen på hensigterne med det, der skete i sidste uge under fiskeridebatten, og det, der desværre også kan ske under en debat, hvor forslagsstillerne kommer med ganske og aldeles urealistiske løsninger, som de gør her. For det er jo det, der er tilfældet. Der er jo ingen, der har haft nogen som helst gavn af, at folketinget brugte en dag i sidste uge til at drøfte fiskeriets forhold, i hvert fald slet ikke på det grundlag, hvor forespørgslen blev rejst, og der er ikke én beskæftiget på de danske skibsværfter, der vil have rogen som helst glæde af det oplæg, der er givet her i dag igennem forespørgslen. Det er jo dog, når det kommer til stykket, det, det drejer sig om. Folketinget skulle dog nødig have den rolle i forhold til erhvervene, i forhold til beskæftigelsen, at man med den megen snak, der kommer omkring urealistiske forslag, er med til at skade forholdene og klimaet i stedet for at prøve på at klare tingene.

Vi skal selvfølgelig i folketinget interessere os for det, der vedrører erhverv, og ikke mindst erhverv, der kommer i vanskeligheder. Jeg synes, det var en god idé, da handelsministeren for et par måneder siden på Marienborg foranledigede en drøftelse omkring dansk skibsfarts forhold. Jeg synes, der kom konkrete ting frem i forbindelse

[Ninn Hansen.]

med denne drøftelse, som man kan arbejde videre på, og jeg vil gerne sige til handelsministeren, at hvis ministeren mener, at der på et tidspunkt foreligger tilsvarende konkrete ting, som det kan være af betydning for erhvervet vi skal drøfte, så var det måske en overvejelse værd, på samme måde, som når det drejer sig om skibsværfterne, at drøfte disse på en tilsvarende konference. Men jeg må sige, at efter det, jeg hidtil har hørt, så har jeg vanskeligt ved at se, at der er et direkte behov for en sådan drøftelse på nuværende tidspunkt, for man må jo desværre erkende, at der er mange af de forhold, der her er fremdraget også af handelsministeren, som vi ikke kan ændre så forfærdelig meget ved igennem en dansk lovgivning, i hvert fald ikke, hvis vi ønsker en forbedring af forholdene.

Der er to ting, der præger hele denne sag. Den ene er de internationale forhold, og den anden er omkostningsniveauet her i landet, som vanskeliggør en konkurrence i et internationalt præget erhverv. Alle disse tanker, der har været fremme fra forespørgerne, om statsstøtte, og hvad der ellers er nævnt i den forbindelse, også tanker, der synes at fremkomme om, at nu skal man ligesom reservere, at danske skibsværfter kan klare situationen derigennem, at man bygger til danske redere og så klarer man sagen, intet af dette er jo realistisk.

I den beretning, der blev afgivet fra Skibsværftsforeningen for virksomhedsåret 1974-75, findes der på side 14 en statistik over omsætningen i 1974, som jeg synes har stor interesse. Det, der har særlig interesse, er, at når man ser på skibsbygningen i det år, så går ikke mindre end 70 pct. til eksport. En anden ting, der har interesse, er bemærkningen om, at værftsindustrien i dette tidsrum har haft en større fremgang i både omsætning og eksport end den samlede industri.

Dette tyder jo på, at man har ganske god forståelse på de danske skibsværfter for at klare en forretning, for at sørge for at komme ind i billedet, når mulighederne derfor er til stede. Men det viser jo også, hvor meget afhængig beskæftigelsen på danske værfter er af en eksport. Nu ved jeg godt, at de 70 pct. ikke er noget gennemsnitstal, i almindelighed ligger det noget lavere, men

jeg synes dog, det er værd at lægge mærke til, fordi det er den sidste samlede statistik, vi har, og fordi det viser problemets hele vanskelige karakter. I den situation at tænke på subsidier i stedet for at følge den plan, som vi kun kan have interesse i: at afvikle subsidier andre steder, synes jeg direkte vil være at gå imod danske skibsværfters og dermed danske arbejderes interesser. Vi må selvfølgelig, som handelsministeren sagde det, interessere os for at få afviklet de subsidier, der er.

Et land, der i en industrigren har så stor en eksportandel, må være interesseret i at få fjernet de skranker, der er. Dermed er fastlagt noget meget afgørende i forbindelse med denne sag. Hvis man ser på den konkurrence, der møder os, så er det jo også mærkeligt at høre toner om statsovertagelse og statsstøtte. Den hårdeste konkurrence for danske skibsværfter kommer fra japanske værfter, og hvis man skulle tro, at man kunne gøre et eller andet for at klare den konkurrence, var der jo noget, der kunne tyde på, at man skulle gøre noget i samme retning, som de gør. Men det er jo det modsatte af statsstøtte, statsovertagelse o. lign., man møder dér. Det kan altså heller ikke være vejen.

Jeg tror, at det, det drejer sig om her, er to ting. Den ene er at vise interesse, også igennem lovgivning, for dem, der vil investere kapital i danske værfter, og den anden er at sikre igennem en økonomisk politik, at vi er konkurrencedygtige ved at holde omkostningerne nede.

Vedrørende det første bemærkede jeg selvfølgelig, at såvel handelsministeren som hr. Robert Pedersen kom med henstillinger til danske redere om at købe dansk. Det lyder jo godt, og det er også et ønske, vi kan have, men jeg kunne da tænke mig, at svaret så vil være: ja men danske rederivirksomheder er jo, som det blev påvist på Marienborg, i en situation, hvor de er tvunget til at se på omkostningerne, også selvfølgelig og navnlig de store omkostninger, der følger med indkøb af skibe, og det hjælper jo så lidt, hvis rederne køber til dyre priser og derved ikke får mulighed for at blive tilstrækkelig konkurrencedygtige senere. Derfor kan de, og med rette, vende henstillingen om og spørge, i hvilket omfang regering og folketing så vil sørge for, at de, der investerer — det kan

[Ninn-Hansen.]

være i rederivirksomhed, og det kan være i skibsværfter — får noget ud af deres investeringer. Det har meget at gøre med beskætningspolitikken, aktieselskabsbeskættningen, men også en række andre ting.

Der var elementer i septemberforliget, som handelsministeren har nævnt her, som vi kunne støtte, men jeg mener ikke, det er tilstrækkeligt. Jeg mener, at en generelt mere erhvervsvenlig politik på beskættingsområdet og med hensyn til at støtte dem, der vil tage en betydelig risiko for at investere i et erhverv, hvor der er risikable udsigter, er den vej, man bør interessere sig for, og det, der kan hjælpe på beskæftigelsen.

Så kan man selvfølgelig også forvente — og de, der er i stand til at bidrage til det, burde gøre det — at der er mest mulig ro omkring skibsværfternes virksomhed. Det er allerede nævnt, at der jo optræder strejkesituationer og andre aktioner, der kun kan medvirke til at ødelægge mulighederne for kommende beskæftigelse. Det må være sådan, at skibsværfterne har mulighed for også at gennemføre den rationalisering, som er nødvendig, ved de omlægninger, der skal finde sted. Man har jo da ikke altid indtryk af, heller ikke når man læser pressen, at de, der virkelig risikerer deres egne penge og andres penge på danske skibsværfter, altid behandles med nænsomhed. Tværtimod har man i en række situationer indtryk af, at de bliver behandlet med mistænksomhed, og at jo også partier her i denne sal er medvirkende til at bidrage til dette.

Jeg tror altså, det er aldeles afgørende, at man interesserer sig for denne erhvervs- og skattepolitik, som kan give større mulighed for, at de selv kan klare en kommende forøget produktion og eksport og blive konkurrencedygtige, og hertil kan også den politik, der føres med hensyn til omkostningerne, bidrage.

Jeg skal ikke her i dag, hvor vi er så nær på en finanslovdebat, komme ind på synspunkterne vedrørende anden dyrtidsportion, vedrørende aftaler på arbejdsmarkedet, vedrørende statens budgetlægning o. lign. Jeg synes måske mere det hører hjemme under den debat, og det er vel også således, at man kender de synspunkter, det konservative folkeparti har her, men det er selvfølgelig en særdeles vigtig del af det, at det sam-

lede omkostningsniveau bliver sådan, at også skibsværfterne kan klare sig med de lønninger og andre omkostninger, de har, og alligevel være konkurrencedygtige.

Der kan vel nævnes et mindre område i hele situationen, hvor vi kan bidrage noget, men jeg tror ikke på, det er et sted, hvor man kan sige, at ved hjælp af et fast og klart program her kan vi klare det hele, men det bør dog nævnes. Det er selvfølgelig det, vi selv har rådighed over, nemlig i hvilket omfang staten selv kan, om jeg så må sige, på samme måde som det henstilles til rederne, arbejde dansk ved at foretage bestillinger på danske værfter. Hertil kræves der vel klarhed på nogle områder, hvor der er interesse. Der er her nævnt både spørgsmålet om kommende brobygning og også det, vi har i gang på trafikområdet, nemlig færgerne. Jeg synes, det må være aldeles afgørende nu, at værfterne kan få besked om, hvad det er, de kan regne med. Det vil sige, at man meget hurtigt bør tage stilling til, hvad man vil med de store danske trafikprojekter, så man ved, om det er brobygningsmuligheden eller den fortsatte færgefart, man skal interessere sig for med hensyn til bygningsarbejdet. Jeg har ikke en masse optimistiske forestillinger om, at en Storebæltsbro bestemt hurtigt kan give en masse arbejde til værfterne, men det kræver i hvert fald, hvis de skal ind i dette billede, at de får hurtig besked og kan foretage den tilrettelæggelse og omlægning, der bevirker, at de så kan opfylde noget af det med hensyn til leverancer og arbejde, der har forbindelse med en sådan trafikopgave. Derimod ved vi jo klart, at færgebyggeriet har interesse og kan have interesse for danske værfter.

Det er altså en henstilling til regeringen om hurtigst muligt at få klaret op, hvad man vil.

Jeg vil også nævne et andet område. Vi har jo gode traditioner her i landet for at bygge gode skibe; det er traditioner, der ligger masser af år tilbage. Både når det drejer sig om handelsskibe, og når det drejer sig om orlogsskibe, var vi i mange år nogle af de allerbedste i verden og er det måske stadig væk, selv om man må sige, at de værfter, der beskæftiger sig med det, ikke har haft de store leverancemuligheder.

I den forbindelse vil jeg gerne sige to ting. Den ene er, at det er af betydning, må være

[Ninn Hansen.]

af betydning, at man får tilrettelagt en langtidspan for den del af forsvaret, der hedder søværnet, og gør det så tidligt, at skibsværfterne også på det punkt kan få deres chance og få opfyldt deres interesse. Jeg ved, at det inden for den nuværende forsvarsordning er begrænset, hvor meget man kan tilrettelægge, men netop det taler for, at man hurtigt også af den grund får forhandlinger i gang om en ny forsvarsordning, og jeg håber, at handelsministeren vil kunne få lejlighed til at konferere med forsvarsministeren i pausen, sådan at vi kan høre noget om denne sag. Det er ikke ligegyldigt, heller ikke for værfterne, om der kan opnås bestillinger til søværnet med henblik på en langtidspan, der lægges.

Den anden ting i den forbindelse: jeg vil tro, man er så dygtig her i landet til at bygge skibe af den type og har så god en teknisk viden fra orlogsværftet, at man også ville være i stand til eksport til andre NATO-lande. Jeg ved ikke, hvordan det forholder sig med udenrigsministeriets indstilling til en eksport af denne karakter. Vi har været særdeles tilbageholdende. Jeg håber, at denne tilbageholdenhed vil være noget mindre; så vil man også her kunne tænke på en eksport.

Hvis man på grundlag af SF's forespørgsel kunne få det ud af det, at vi kunne gøre noget for at få søværnets forhold klaret, så ville der dog være opnået noget med denne debat.

Aksel Knudsen (KrF):

Lad mig begynde med at takke handelsministeren for den fyldige og gode redegørelse for den danske værftssituation. Jeg synes, den underbygger noget af den usikkerhed, der har ligget omkring værftssituationen.

Denne debat i dag er jo affødt af to ting. For det første af en henvendelse fra B & W-udvalget og markedsudvalgets besøg på B & W Motor, og for det andet af den krise, som dansk erhvervsliv og dermed hele det danske samfund er inde i. Man må bare ikke glemme, at en værftskrise er mange ting, for den danske værftsindustri er så forskellig. Den omfatter alt, lige fra bygning af mindre skibe, skibsmotorer og færger til bygning af store supertankere, og derfor er problemerne også forskellige. År-

sagen til krisen er jo, at vi de første år af 1970'erne havde en høj aktivitet på de danske værfter, så høj, at det kneb med at skaffe arbejdskraft, og man uddannede nye folk og brugte udenlandsk arbejdskraft. Så kom pludselig i efteråret 1973 oliekrisen, og dermed skete der en katastrofal ændring af forbruget af skibe, som indvirkede på hele den internationale værftsindustri, dog værst på de værfter, der byggede tankskibe.

Alt dette har jo bevirket, at der er sket en masse afbestillinger på indgåede ordrer, bl. a. til Lindøværftet, som så har overtaget bygning af nogle mindre typer, som andre værfter ellers traditionelt har stået for. Vi ved også, at den internationale værftsindustri vurderer situationen meget alvorligt. Vi hørte for nylig fra et møde i Japan, at man regner med, at den skal nedskæres med 30-40 pct. de nærmeste år. Når vi så hører, at de japanske værfter falbyder bygning af skibe på det internationale marked til rene materialepriser, så kan værfterne i Vesteuropa ikke være med.

Hele denne udvikling har jo — hvilket jeg fuldt ud forstår, da jeg selv i mit daglige arbejde som den eneste her i tinget er ansat på et værft, nemlig Lindøværftet — skabt en usikkerhed og utryghed blandt medarbejderne, og den har desværre også medført, at der er blevet afskediget, men der er dog som helhed en stigning i antallet af medarbejdere på de danske værfter, som handelsministerens redegørelse også viste.

Jeg er nu ikke så bange for beskæftigelsen på værfterne i fremtiden i Danmark. Det viste sig jo, at f. eks. Lindøværftet aldeles omgående tog fat på og gennem samarbejde på alle niveauer på værftet hurtigt har skabt en alternativ produktion. Bl. a. er der blevet udviklet 12 nye skibstyper, dækkende alle fragtrater, og der er allerede solgt skibe af de nye typer. Og tager vi B & W, er det en glædelig udvikling, der er sket de sidste 11 måneder, hvor ledelsen og medarbejderne har skabt en ny strukturomlægning af ledelsen. Om den kommer til at virke i fremtiden, vil tiden vise, men det beviser i hvert fald det gode samarbejde, der kan skabes på den enkelte virksomhed, når man vil forstå hindrens problemer og forstå, at problemerne er fælles. Har virksomheden det godt, så har arbejderne det godt. Når vi så tager det sidste nye lyspunkt med i mørket, nemlig

[Aksel Knudsen.]

B & Ws nye skibskonstruktion, der sparer op til 30 pct. eller 2 mill. kr. på driftsomkostningerne pr. skib pr. år, har vi et godt billede af, at dansk skibsbygning endnu forstår at hævde sig på verdensmarkedet.

Samtidig beviser dette, at selv en krise kan være nyttig, ikke alene for en virksomhed, men også for et samfund, da den giver lejlighed til at standse op og vurdere, om det, vi hidtil har arbejdet med, er det rette. Vi i kristeligt folkeparti kan være enige med direktør Arnth-Jensen, når han til Arbejdsgiveren har udtalt, at det, man har kaldt udvikling, ofte har vist sig at være tilbage-skridt. Den næste industrielle udviklingsfase må blive en større hensyntagen til den menneskelige faktor.

Vi har fra udvalget på B & W fået stillet 6 spørgsmål, som man ønskede vi skulle tage stilling til. Selv om spørgsmålene er præget af B & W og dets problemer, så kan de jo godt tages som et udgangspunkt for overvejelser om, hvad der kan gøres i fremtiden.

Et af spørgsmålene lyder: skal vi have en industripolitik? Jeg ved ikke, om det var foruddiskonteret, at vi skulle diskutere det, men der kunne jo godt ligge lidt politisk i dette, hvis man med industripolitik mener det samme som LOs formand, Thomas Nielsen, når han efter Marienborgmødet for en halv snes dage siden udtaler, at det nu gælder planøkonomi, hvor det drejer sig om at planlægge, dirigere, en total samfundsstyring af det økonomiske liv og en indkomstpolitik, der griber ind selv over for de erhvervsdrivendes indtjening og investeringer, hvortil Thomas Nielsen føjede, at så måtte lønmodtagerne med tak have økonomisk demokrati. Der er nu ikke tale om tak, men utak, når man vil påtvinge lønmodtagerne LOs ØD-forslag.

Den slags industri- og samfundspolitik må vi i kristeligt folkeparti tage fuldstændig afstand fra. Den har for øvrigt ingen grobund i brede lønmodtagerkredse, og det kan godt gøre ondt at høre LOs formand være så helt blottet for, hvilke ønsker der rører sig i lønmodtagerkredse, som udtalelsen kunne tyde på. Vi i kristeligt folkeparti så gerne, der blev en bedre styring på vor samfundsudvikling, men det må ske på demokratisk vis gennem folketingsbeslutning-

ger og være en styring, som bevirkede, at det offentlige kunne holde igen på sine udgifter, hvorved vi kunne få skatten nedsat og på den måde medvirke til, at en løntilbageholdenhed blev mulig uden reallønsnedgang for lønmodtagerne.

Der kunne da også i den forbindelse peges på det ønskelige i, at vi havde en industriminister. Det er jo mærkeligt, at Danmark er blevet et industriland, uden at vi har en minister til specielt at beskæftige sig med de problemer, som dette uvægerligt medfører.

Vi i kristeligt folkeparti er af den opfattelse, at det system, vi har, en blanding af statsdrift og et frit erhvervsliv, giver de bedste betingelser for et fortsat højt økonomisk stade. Vi er også principielt imod subsidier og støtteordninger. De er som regel af det onde, da de giver en falsk tryghed og en holden ved en produktion, som ikke er rentabel. Derimod kan der være ekstraordinære vanskeligheder for en erhvervs-gren, hvor støtte kan blive nødvendig for at afhjælpe en vanskelig situation, og så vil vi selvfølgelig støtte og se på det, men det må heller ikke glemmes, at støtte fra staten betyder afgivelse af frihed.

Det er også med en vis glæde, vi har erfare, at Danmarks skibskreditfond har løst et af værfternes problemer, nemlig en bedre finansieringsform, ved at indføre forhåndslåneordninger. Herved lettes værftets likviditetsvanskeligheder, og det bliver nemmere at konkurrere med udlandet, da denne konkurrence tit står imellem de forskellige landes statskasser.

Det er også glædeligt, at der nu her i folketinget tilsyneladende er flertal for bygning af en Storebæltsbro og ligeså bygning af en Storstrømsbro. Men vi må nu snart have en afgørelse af, hvilken brotype folketinget ønsker over Store Bælt, så de danske værfter får tid til at sætte sig ind i konstruktionerne og derved får lejlighed til at overveje, om de er i stand til at deltage i produktionen, eller om der i den anledning skal nyanlæg og investeringer til.

Det vil også hjælpe på beskæftigelsen, at der nu er indgået oplysninger om statens forbrug af nye skibe. Lad os så se, om vi kan få dem fremmet, så vi kan få dem bygget hurtigst muligt.

Lad mig til sidst sige, at jeg tror, de dan-

[Aksel Knudsen.]

ske værfter, som kvalitetsmæssigt ligger på et selv internationalt set højt stade, formår at omstille sig til den nye udvikling, såfremt vi her i folketinget kan samles om en politik, der lever op til den tilsligtede omkostningsdæmpende politik, så vi det kommende år når ned på et omkostningsniveau, der svarer til vore udenlandske konkurrenters. Den omstilling, vi skal igennem, vil såvel for værfterne som for industrien i almindelighed være afhængig af en videre udbygning af det gode samarbejde, der i dag er skabt mellem ledelse og ansatte ikke mindst igennem opbygning af samarbejdsudvalgene.

Tredje næstformand (Erlendsson):

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13, hvor vi først går til dagsordenens punkt 3: spørgsmål til ministrene.

Mødet udsat kl. 11.55.

Mødet genoptaget kl. 13.

Formanden:

I skrivelse af dags dato meddeler ministeren for Grønland, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov for Grønland om indførselsafgifter m. v. (Ændring af afgiftsberegningen og beregningen af det grønlandske reguleringspristal).

(Lovf. nr. 113).

Forslag til lov om ændring af lov for Grønland om afgift af motorkøretøjer.

(Lovf. nr. 114).

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ministeren for Grønland (Jørgen Peder Hansen):

Jeg skal herved tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov for Grønland om indførselsafgifter m. v.*

og *forslag til lov om ændring af lov for Grønland om afgift af motorkøretøjer.*

På sin efterårssamling 1975 vedtog Grønlands landsråd landskassens budget for 1976. Samtidig udarbejdede landsrådet et overslag over landskassens forventede indtægter og udgifter i årene 1976-79. Som det fremgår af den i bemærkningerne til forslaget til lov om ændring af lov for Grønland om indførselsafgifter m.v. indeholdte oversigt over landskassens anslåede indtægter og udgifter i årene 1974-79, forventes landsrådet i 1976 at ville få et underskud på 18,1 mill. kr., idet indtægterne anslås at ville beløbe sig til 129,7 mill. kr., medens udgifterne anslås at ville beløbe sig til 147,8 mill. kr. I denne forbindelse bemærkes, at landsrådet ved udarbejdelsen af budgettet har foretaget væsentlige nedskæringer af både driftsudgifter, udgifter til tilskud og anlægsgudgifter.

Til delvis dækning af det anslåede underskud har landsrådet på sin efterårssamling 1975 stillet forslag om, at der samtidig med bortfaldet af de ved lov nr. 56 af 14. marts 1975 gennemførte midlertidige afgiftsforhøjelser foretages en forhøjelse af afgiften på sukker, chokolade- og sukkervarer, malt, øl, vin, spiritus, tobak, humle, kaffe, te og mineralvand. Afgiftsforhøjelserne anslås i 1976 at ville indbringe landskassen en merindtægt på 13,3 mill. kr. og kommunerne en merindtægt på 6,6 mill. kr.

Herudover har landsrådet stillet forslag om, at der foretages en forhøjelse af den årlige afgift på motorkøretøjer. Afgiftsforhøjelsen anslås at ville indbringe landskassen en merindtægt i 1976 på 1,2 mill. kr.

Af hensyn til landskassens meget vanskelige økonomiske situation har landsrådet indtrængende anmodet om, at de foreslåede afgiftsforhøjelser gennemføres med virkning fra 1. januar 1976. Hvad specielt angår forslaget til lov om ændring af lov for Grønland om indførselsafgifter m.v. bemærkes, at de i forslaget indeholdte forhøjelser skal træde i stedet for de ved lov nr. 56 af 14. marts 1975 gennemførte midlertidige afgiftsforhøjelser, der bortfalder med udgangen af december måned 1975.

Idet jeg i øvrigt nærmere henviser til bemærkningerne til lovforslagene, skal jeg herved tillade mig at anbefale lovforslagene til det høje tings velvillige behandling.

[Socialministeren.]

Ønskes sådanne formål tilgodeset, må det ske på privatøkonomisk grundlag uden tilskud fra det offentlige.

Formanden:

Vi vender herefter tilbage til dagsordenens punkt 1, nemlig:

Forespørgsel til handelsministeren af Møigaard og Gert Petersen.

(Forespørgsel nr. III).

Forhandlingen genoptoges.

Knud Jespersen (DKP):

Jeg synes, det er overordentlig nyttigt, at folketinget alvorligt kommer til at befatte sig med hele skibsbygningsområdet og dets krise. Det kan ikke gøres uden at vurdere hele den almindelige krisesituation, som har ramt det kapitalistiske system.

Der er en overordentlig nær sammenhæng mellem de to problemer, hvis fælles grundårsag er selve det kapitalistiske systems uegnethed til at løse menneskenes behov. I alle kapitalistiske lande er der krise på skibsbygningsområdet. Årsagerne hertil er ganske mange. Jeg skal blot nævne tre hovedårsager til den danske skibsindustrikrise.

For det første: vi er medlemmer af fællesmarkedet, hvor alle lande minus Danmark yder støtte til skibsbygningen. Dette giver en ualmindelig hård konkurrence fra de såkaldte fællesmarkedsvener.

Dernæst: skibskreditordningerne ydes til rederne og er uden forpligtelse til at lade bygge på danske værfter. Dette forhold har medført en omfattende bygning af coastere i udlandet, også med det formål for øje at opnå skattebegunstigelser.

For det tredje: igennem den uselvstændige udenrigspolitik, Danmark har ført, har vi tvunget andre lande til at bygge værfter, fordi Danmark nægtede at bygge skibe bl. a. for den socialistiske verden. Derigennem har vi selvforkyldt forstærket konkurrencen. Dette var bl. a., og det kan dokumenteres, tilfældet over for Den tyske demokratiske Republik, der ikke ville bygge deres store Warnovværft, men af den holdning, vi indtog, blev tvunget dertil.

Der kunne have været nævnt mange flere konkrete eksempler, men nu gælder det at

fjerne nogle af de årsager, der er til de opståede vanskeligheder, og rette tidligere fejl.

I OECD er det fastslået, hvad der må ydes over for skibsbygningsindustrien. Dette overholder Danmark, og resultatet er, at de, der ikke følger sådanne direktiver, bl. a. norske, tyske og hollandske værfter, er billigere end Danmark med bygning af skibe. Deres finansieringsgrad er 10 pct. bedre, og udbetalingen fra bygherrerne er yderligere 10 pct. lavere. Dette forhold førte bl. a. til, at den færge, DDR ønskede for nylig at få bygget på Ålborg Værft, blev umuliggjort. I stedet gik arbejdet til et norsk værft. Værfternes egen likviditet er også et problem. Gennem mange år har de givet overskud og været en af skibsrederens allerbedste malkekøer. Det groveste eksempel herpå er vel Lindøværftet, der faktisk fungerede som bank en overgang. Det optog billige lån over staten og udlånte pengene til høj rente til kommunerne. En afgørende understregning af, hvor nødvendigt det er med en effektiv kontrol såvel over for de lån, der gives, som ved de afskrivninger, der foretages.

Det er nu brændende aktuelt at finde helt nye veje for at sikre beskæftigelsen. På skibsbygningsområdet er der sammenlagt beskæftiget omkring 30.000 mennesker. Inklusive underleverandørerne er 150.000 mennesker afhængige af denne beskæftigelse ifølge oplysninger, der er givet af SIDs fagblad. Der er foretaget investeringer, der for længst er gået på afskrivningskontoen. Alt dette betyder, at samfundet ikke uden videre kan stille sig afmægtig, lade værfterne lukke og kaste folk ud i arbejdsløsheden.

Det, vi vil foreslå, er, at alle statslige muligheder for arbejde til værfterne omgående benyttes. Der skal vel foretages fornyelse af de statsejede skibe, skibsflåden, og her tænker jeg på handelsskibene. Planerne om brobyggeri kan ved deres realisering også give en del beskæftigelse til værfterne. Endvidere må regeringen aktivt gå ind for, at de af arbejderne foreslåede elektrificeringsplaner i Grønland bliver til virkelighed snarest muligt. Derudover skal der gennemføres en ordning, der sikrer en ligestilling mellem danske og udenlandske redere over for skibskreditordningen. Indtil de øvrige OECD-lande følger reglerne om subsidier, dvs. undlader at subsidiere skibsbygning, så skal

[Knud Jespersen.]

Danmark gennem støtte til dette industriområde garantere mod udkonkurrering og arbejdsløshed.

Disse garantier eller subsidier skal ikke ydes betingelsesløst. Der skal samtidig sikres offentlig kontrol og ubetinget medarbejderindlydelse. Måske er det allervigtigste, at vort land søger råstoffer dér, hvor de er billigst, og ikke som nu hos landets EF-konkurrenter. Det kan lade sig gøre at købe råstoffer i den socialistiske verden, bl. a. stål og i verden uden for fællesmarkedet.

Og så skal vi have kontrol med udenrigshandelen. Dette kan kun gøres gennem en virkelig importregulering. Man kunne stille betingelser om, at afskrivningsmulighederne kun gjaldt for skibe bygget på danske værfter, og det vil være helt naturligt efter den ihærdighed, hvormed man har forsvaret at bevare både de nuværende afskrivninger, ekstraordinære afskrivninger og endda for langt nye afskrivningsbegunstigelser.

Vi har ingen illusioner med hensyn til kapitalismen og dens muligheder for at overvinde krisen. Det kan ikke lade sig gøre. Men vi vil ej heller uden at kæmpe imod se nye titusinder føjet til arbejdsløshedshæren. Vores eneste motiv til støtte er selve kampen for retten til beskæftigelse. Disse værfter burde i virkeligheden ejes af det offentlige, drives under de ansattes kontrol og ud fra nationens interesser. Det vil næppe ske, selv om man gennemførte de af os stillede forslag. Men de kan modvirke arbejdsløsheden, og hvis vore råd følges, kan de danske værfter sikres beskæftigelse. Forudsætningen herfor er tillige, at den såkaldte østhandel bliver aktiviseret. Det er uden for fællesmarkedet, mulighederne findes. Det turde være anskueliggjort. Bare det enkelte eksempel med Helsingør Skibsværft, der klarer sig nogenlunde, fordi man bygger 6 skibe til Cuba, og andre værfter, der har klaret sig godt, fordi de har arbejdet uden for fællesmarkedets område.

Vores stilling kan sammenfattes i, at vi totalt og ubetinget understøtter de krav, der er rejst af arbejdernes forretningsudvalg på samtlige danske skibsværfter. På den baggrund vil vi opfordre regeringen til at skride til handling og skride til handling omgående.

Det kan gøres bl. a. ved udvidelse af kre-

ditordningerne, så der bliver en bedre finansiering af nybygninger på linje med de øvrige EF-lande. Den skal imidlertid være underkastet kontrol af det offentlige og af de ansatte. Hvis man mener noget med ØD, så var det rimeligt at gå den vej.

For det andet: at der ikke ydes kreditter eller indrømmes afskrivningsmuligheder for skibe, rederne lader bygge på udenlandske værfter, så længe vort land har kapacitet til at foretage bygningen af skibene her i Danmark.

For det tredje: at der optages forhandling med landene uden for fællesmarkedet for opnåelse af større afsætningsmuligheder og indkøb af billigere råvarer, herunder navnlig stål.

For det fjerde: at der tages fat på elektrificeringsprogrammet for Grønland og andre nødvendige statslige opgaver.

Og for det femte: at regeringen snarest træffer foranstaltninger til at klarlægge ejerforholdet af de danske værfter, bl. a. ejerforholdet omkring Burmeister & Wain. Man har de nødvendige kontrolorganer, skatte- og toldmyndigheder, som man kunne sætte ind og ad den vej sikre, at sådanne virksomheder ikke slagtes af aktionærerne. Så vidt jeg har fået refereret har direktøren for Nakskov Skibsværft i går aftes i tv erklæret, at hvis man ikke viste tilbageholdenhed i lønkravene, måtte man regne med, at de gunstige afskrivningsbetingelser blev udnyttet til at lade danske skibe bygge på japanske værfter og gøre danske skibsværftsarbejdere arbejdsløse.

De forslag, der her kort er nævnt, har som sagt udelukkende til formål at udvide de arbejdendes demokratiske rettigheder, sikre deres kontrol mod arbejdsgiverovergreb, og så tjener de det formål at støtte kampen også for skibsværftsarbejdernes ret til et meningsfyldt arbejde og garantere dem mod arbejdsløshedens forbandelse.

Om sådanne tanker som dem, vi her har fremlagt, ikke kan opfyldes, er der kun én mulighed tilbage, og den ser vi på med mere end sympati, nemlig det offentliges totale overtagelse af skibsbygningsområdet gennem demokratiske nationaliseringer for så derefter at få plan i økonomien og demokrati i produktionen.

I formiddags har vi hørt ganske meget om, hvor begrædeligt det hele var. Vi har

[Knuud Jespersen.]

hørt, at der var kriser overalt, og at vi ikke uden videre kunne klare skibsbygningsproblemerne. Jeg lyttede med megen undren til den socialdemokratiske ordfører, der havde taget et kursus i, at nu skulle man ikke lænere anvende muskler, men hjerne. Jeg tror da nok, man skal anvende hjernen og begynde at tænke i nye baner og ikke bare appellere til skibsrederne, men bruge de styringsorganer, som lovgivningen sidder inde med, og som regeringen har magt til at anvende, uanset hvilket flertal der er i folketinget.

Endvidere må jeg sige, at regeringens svenske kolleger så sent som i dag har givet udtryk for, at de ikke vil se på, at værfter bliver nedlagt. Den svenske industriminister har erklæret, at man var villig til at forskudsfinansiere alle skibe, så snart kølen var lagt, uanset at skibene endnu ikke var solgt. Det gjorde de ud fra beskæftigelsesfremmende interesser. Denne industriminister tilføjede endvidere, at hvis Götaværkerne, det store skibsværft, ikke kunne holdes i gang af private aktionærer, så skulle det ikke slagtes, men så måtte staten gribe ind i forhandlingerne med det formål at overtage det. Og så er det jo nogle tamme bemærkninger, at den socialdemokratiske ordfører beder om nåde hos aktionærerne ved skibsværfterne og appellerer til rederne, om de dog ikke godt vil købe i Danmark.

Det er også med nogen forbavelse, jeg har overværet en diskussion indtil nu, hvor ingen er kommet ind på, at en af skibsværftsdirektørerne i aftes sagde, at da de såkaldte statslande sejlede til en lavere pris, kunne man komme i den situation, at danske havnearbejdere ville boykotte sådanne skibe. Det var vist første gang, den samme direktør var tilhænger af, at man kunne gå i strejke, og dér ser man jo, hvor forskelligt man kigger på tingene, alt ud fra den klasse-mæssige interesse, man har.

Så har jeg hørt meget om lønstigninger og omkostninger både fra fremskridtspartiet, fra venstre og også fra det radikale venstre, og man har forklaret, at det allerbedste ville være, hvis man have nogle afskrivningsregler, der var dobbelt så gode som dem, man har nu, og nogle lønninger, der helst skulle ligge en 20-30 pct. under det, der udbetales i øjeblikket.

Jeg ved ikke, om det er parlamentarisk korrekt at sige, at her er der tale om en samling sludder, for selv om man lod danske skibsværftsarbejdere bygge skibene uden at få en krone, så kunne man ikke konkurrere, da landets økonomiske politik er af en sådan art, at vi har renteinflation og samtidig køber råvarerne til en pris af et sådant omfang, at det gør det helt umuligt. Det er helt andre steder, man skal sætte ind, men naturligvis ikke på områder som de af hr. Ninn-Hansen nævnte, hvor man får både et nyt forsvarsforlig og mere oprustning og flere krigsskibe sat i produktion, og dette på toppen af, at man helst ingenting skal have i løn.

Jeg tror, man skal interessere sig for at anvende hjernen og ikke bare muskellkraften, anvende sine ideer og sine principper, hvis man har nogen tilbage, og ikke bare tælle op, hvordan det ser ud her i folketinget. Hvis man ville gøre det, har man også muligheder for at slå ind på ganske nye veje, både gennem statsstøtte og gennem handel af en helt ny karakter. Hvis denne debat munder ud i noget konkret og ikke bare i noget om, at nu skal arbejderne være rolige, nu må de ikke have lov til at strejke, nu skal de ikke have noget i løn, nu skal vi have stabilitet, hvis man sørger for, at basis for den økonomiske udvikling er til stede, da er vi parat til at være med til statsstøtte, men statsstøtte under kontrol både af det offentlige og af de ansatte på virksomhederne.

Hvis ikke det sker, vil man jo bare stå afmægtig og sige: ja men alle andre lande har vanskeligheder, så må vi også have det, og så vil det høje ting komme i den situation, at konklusionen af det hele bliver, at hver 5. skibsværftsarbejder skal gøres arbejdsløs. Det er vores opgave at sikre beskæftigelsen og forhindre, at der bliver flere arbejdsløse; tværtimod må vi skaffe mere arbejde i jernindustrien, i byggeindustrien, inden for hele eksportområdet, men det kan kun gøres, hvis vi lægger en fornuftig økonomisk-politisk linje.

Wilhelm (VS):

Den værftskrise, der er, er jo, som det også har været sagt, international, og den er ikke bare midlertidig. Det er klart, at beskæftigelsessituationen på skibsværfterne er

[Wilhelm.]

påvirket af den almindelige økonomiske krise i den kapitalistiske verden — og stærkt påvirket endda. For skibsbygning er mere konjunkturfølsom end de fleste andre produktioner af den simple grund, at blot f. eks. en stagnation i det almindelige forbrug og dermed stagnation i produktionen af forbrugsvarer vil medføre vel at mærke ikke bare stagnation, men så at sige totalt stop, i det mindste på kort sigt, for produktion af transportmidler, herunder skibe.

Men selv om man ser ud over den nuværende økonomiske krise, hvis nogen i øvrigt tør påtage sig det, så vil der efter alt at dømme stadig væk være krise inden for værftsindustrien. Forventningerne kan svinge lidt, men alle opgørelser viser — og handelsministeren var også inde på det område i sin vurdering — at den samlede værftskapacitet i verden allerede er 40-50 pct. for stor i forhold til det forventede behov. Dette er ikke kun et resultat af de meget høje fradrag, der fulgte med den øgede samhandel og med det kolossale transportbehov, som var foranlediget af USA's massive indsats i Vietnam. Det er også et resultat af en behård økonomisk krig, ført af de internationale og de nationale kapitaler med sigte på at monopolisere skibsbygningsindustrien. Subsidiepolitikken har været et af midlerne i denne krig.

Det siger sig selv, at når man oven i et i forvejen stærkt øget transportbehov og de deraf følgende gunstige fragtrater, der i sig selv udgjorde en voldsom motivation for at investere i skibsbygning, lægger subsidier, tilskud under en eller anden form, så bliver den nærmest klassiske overinvesteringssituation praktisk taget uundgåelig. Det er den, man har i dag, ikke bare i Danmark, men i verden som helhed, ikke bare i krisesituationen, men i forhold til kapacitetsbehovet også på længere sigt. Det vil være naivt at tro, at problemet med overkapaciteten vil blive løst ved ligelig nedskæring af de forskellige landes kapacitet. Dertil er de nationale såvel som de multinationale bestræbelser på at monopolisere skibsværftsindustrien og opbygge den omkring den dårligst betalte arbejdskraft for bevidst.

Lad os først se en smule på denne koncentration. Den model, der er under udvikling, består i privat kapitalanbringelse, som har

den størst mulige garanti mod nationalisering. I praksis betyder det, at international kapital, der satser på værftsindustri, placerer sig, i modsætning til tidligere, som passiv kapital, mens den pågældende stat, f. eks. Japan, står som ejer eller i hvert fald som interessent. Det skal for resten bemærkes nu, da talen har været så meget om japansk skibsværftsindustri, at udviklingen allerede er ved at løbe fra dette mønster. Japanske lønarbejdere er simpelt hen ved at være for dyre set fra kapitalens synspunkt, og nok satser både den japanske stat og den japanske privatkapital hårdt på værftsindustri med bidrag fra de multinationale, men selve værfterne placeres ikke længere i Japan. De placeres fortrinsvis i Sydkorea, hvor man kan profitere af endnu dårligere betalte lønarbejdere. Et andet led i mønstret er nationaliseringsbestrebelse: svenske, engelske og tyske værfters gradvise overtagelse fra statsmagts side, det, man kan kalde en slags socialisering af under-skuddet.

I kampen om monopoliseringen af værftsindustrien har de statslige subsidier også været anvendt, og det vil de fortsat blive. En af de nationale dolkestødslegender herhjemme drejer sig om disse subsidier, og vi har også hørt det i dag. Vi hørte det i tv-udsendelsen i aftes. Det er lykkedes at lade den ene skibsværfts- og rederidirektør efter den anden fortælle seerne, at de andre var så slemme med deres subsidier, mens dansk værftsindustri og rederivirksomhed er selvhjulpne. Det er lodret løgn, og det er simpelt hen uanstændigt af Danmarks radio at lade så bevidste fejlinformationer passere ud til modtagerne uden korrektion fra journalisternes side, uden at der i hele udsendelsen blev sagt ét ord om skibskreditfonden. Jeg ville have spurgt hr. Erhard Jakobsen, men der er overhovedet ingen til stede fra det parti i denne debat, om man kunne vente protester fra Aktiv Lytterkomité i anledning af disse forvridninger. Jeg forventer ikke, at det vil ske.

De danske myndigheder har ikke holdt sig tilbage, når det gælder støtteordninger. Faktisk har de vel støttet så kraftigt, som der overhovedet er mulighed for at støtte uden at bryde med indgåede internationale aftaler. Der er altså intet grundlag for dette nationale helgenkompleks. I hvert fald har

[Wilkjelm.]

man herhjemme i de sidste næsten 15 år givet indirekte tilskud til såvel danske som udenlandske rederes køb af skibe fra danske værfter. Det sker som bekendt i form af lånefinansiering op til 80 pct. til en helt urealistisk lav rente, formelt ved nogle transaktioner gennem Nationalbanken, reelt ved, at skattheyderne påføres kurstabet.

Den slags indirekte tilskud kan jo ikke gøres op i kroner og øre, men de har i de seneste år andraget mellem 300 og 500 mill. kr. årligt. Det er ikke helt små penge, det drejer sig om. Det svarer nogenlunde til 20-25 pct., forsigtigt sat, af bruttoprisen på den samlede produktion på de danske værfter, eller hvis vi skal se det i relation til beskæftigelsen på værfterne, som debatten her i dag går om, så svarer det til et tilskud på ca. 15.000 kr. pr. år for hver af de mellem 25.000 og 30.000, der er beskæftiget som arbejdere eller funktionærer i direkte tilknytning til danske værfter.

For fuldstændighedens skyld skulle jeg måske tilføje, at skattheyderne endda kan få lov at betale tilskuddet to gange så at sige. Hvis f. eks. rederen nemlig anbringer nogle af sine mange penge fra boom'et i skibskreditfondens obligationer og derigennem henter sig en kursgevinst, så er denne kursgevinst skattefri, og dette eksempel er ikke grebet ud af luften, det bygger på en nylig kendelse fra landsskatteretten.

Skibsbygningen i Danmark har altså længe været subsidieret, endda meget kraftigt subsidieret, men det er ikke nødvendigvis helt ensbetydende med, at det har været en støtte for skibsværfterne. Man må nok tværtimod sige, at det i første række har været til fordel for rederne.

Der er det særlige træk ved værftsindustrien og ikke mindst ved den danske, at de enkelte værfter ejes af eller indgår i konsortier, hvor hovedselskabet er et rederi. Undertiden er der endda tale om multinationale koncerner, som tilfældet er med ØK, med Nakskov Værft og med A. P. Møller med Lindøværftet m. fl. Denne sammenkobling med et rederi er ikke den entydige fordel, som nogle måske umiddelbart kan tro. Danske rederiers ordrer går ikke fortrinsvis til danske værfter.

Af ordretilgangen i 1973, som er den sidste opgørelse, jeg har kunnet få, var mindre

end 10 pct. fra danske rederier, eller hvis vi udtrykker det på en anden måde og retter det lidt mere mod fremtiden: hvis blot halvdelen af de planlagte investeringer fra danske rederier, således som de foreligger oplyst fra rederiforeningen til regeringens Marienborgmøde i september, i nye skibe for de næste tre år var placeret på danske værfter, ville hele den danske værftsindustri være sikret fuld beskæftigelse mindst i disse tre år frem, og det er den som bekendt ikke.

Der er andre sammenhænge, som gør, at man snarest må betragte koblingen til rederierne som en forretningsmæssig belastning for værfterne. For sådanne tæt forbundne virksomheder er det en let sag at flytte overskud eller underskud fra den ene til den anden. Nu ligger det sådan, at koncernen som helhed har en ganske kontant interesse i, at et eventuelt overskud kommer til at ligge i rederiet snarere end i værftet. Rederiet kan i langt større udstrækning benytte afskrivningsreglerne eller få overskuddet til at forsvinde helt ud af landet, end værftet kan. Rederiet kan derved lettere undgå eller reducere beskatningen af overskuddet. Men denne dræning af værftets overskud i gode tider betyder, at værftet ikke har noget at stå imod med, når der kommer en nedgangsperiode. Tag Lindøværftet som led i A. P. Møller-koncernen. Det er en smal sag at flytte et overskud, som rettelig tilkom værftet, som er skabt af værftets arbejdere, over på rederiet. Koncernen kan f. eks. lade værftet sælge sine produkter særlig billigt til rederiet, som så kan beholde dem eller videre-sælge dem med fortjeneste. Vi har en begrundet formodning om, at det faktisk er sket, og det er en smal sag for rederiet at reducere det skattepligtige overskud. Det har næsten ubegrænsede muligheder for afskrivningsmanipulation, og rækker det ikke, kan det med store tab sælge sine skibe til sig selv på en udenlandsk adresse. Det er som bekendt sket.

Ud over de allerede nævnte er der endnu én god kontant grund til at rokere posterne mellem koncernens selskaber på en måde, så det fremstår som en værftskrise og ikke f. eks. som en rederikrise. Beskæftigelsen ligger på værftet langt snarere end i rederiet, og det tæller tungt, når der skal øves pression for subsidier. Erfaringerne siger endda, at kan man få krisen til at fremstå

[Wilhelm.]

på værfterne, så behøver koncernen ikke engang selv at presse på for disse subsidier, så vil LO og de implicerede arbejdere gøre det på koncernens vegne, og det ser jo langt mere tilforladeligt ud.

Koncernens interesse for beskæftigelsen på sit eget værft fremgår af, at A. P. Møller i de seneste år har engageret sig økonomisk i den sydkoreanske Hyundai-værftsgruppe, som har specialiseret sig i præcis de samme skibstyper som Lindøværftet, og som har opnået denne specialisering ved at overflytte og udnytte den stab og den know-how, som er udviklet og for den sags skyld også betalt af Lindøværftet.

For at sige det meget kort og overskueligt. Det overskud, som er skabt af Lindøs arbejdere, er drænet videre til koncernen, som har investeret det i opbygningen af et værft i Sydkorea, der direkte er med til at udkonkurrere Lindø. Konkurrencedygtigheden er baseret på anvendelsen af underbetalt og uorganiseret arbejdskraft. Sidste vinter storemede politisoldater Hyundaiværftet, som arbejderne havde besat for at understøtte deres krav om organisationsret. 700 arbejdere blev arresteret. Politiaktionen havde et halvt hundrede tilskadekomne. Det er international klassekamp i en nøddeskal. Sådan fører den multinationale koncern A. P. Møller sin klassekamp mod arbejderne, ikke bare i Sydkorea, men også på Fyn.

VS tror ikke et øjeblik på, at man på disse betingelser i mindste udstrækning kan sikre beskæftigelsen på Lindøværftet ved at give yderligere tilskud til A. P. Møller.

Vi har for flere måneder siden forudset denne situation, hvor kravene om støtte ville blive rejst. Og vi har i den forbindelse krævet en undersøgelse af koncernens forretningsmæssige dispositioner. Det blev klart afvist af handelsministeren. Derfor er situationen nu den, at folketinget, hvis det vil overveje støtteordninger til værftsindustrien, kommer til at handle helt og aldeles i blinde.

A. P. Møller-eksemplet er måske nok særlig talende, men det er ikke principielt forskelligt fra de øvrige rederi- og værftsforetagender. Den eneste større undtagelse er B&W, som ikke længere — efter hvad man ved, men man skal jo intet forsværge — er

direkte koblet til rederiinteresser. Dér gør sig til gengæld andre forhold gældende, som jeg ikke når at komme ind på i denne runde, men som gør, at vi heller ikke kan have større fidus til, at subsidieordninger til det værft vil give garanti for beskæftigelse til værftets arbejdere.

På denne baggrund kan det næppe undre, at VS må anse betingelsesløse subsidier for det samme som at fylde skatteyderpenge i et bundløst hul, uden garanti for beskæftigelse til danske værftsarbejdere, men alene med garanti for større udbytte til kapitalen, især til rederikapitalen.

I den forbindelse er det ikke uinteressant, hvad det var for krav, Rederiforeningen stillede på Marienborg-mødet med regeringen for et par måneder siden. Det var jo bedre afskrivningsregler og afskaffelse af den såkaldte dobbeltbeskatning, og læg vel mærke til det, begge dele ting, som man kun har interesse i, når man kører med et betydeligt overskud, for ellers kan man simpelt hen slet ikke udnytte de såkaldte forbedringer, Rederiforeningen krævede.

Vi skal ikke foregøgle danske værftsarbejdere, at man kan sikre deres beskæftigelse under de gældende kapitalistiske produktionsvilkår, og da slet ikke ved beslutninger i folketinget.

Men jeg skal slutte dette indlæg med kort at konkretisere VS' syn på beskæftigelsessituationen på de danske værfter og nogle af de tanker, der har været fremme i den forbindelse.

Det eneste konstruktive bidrag til forøgelse af ordretilgangen — og dette er ikke ment som nogen morsomhed — er afvisning af planerne om en fast forbindelse over Store Bælt. Der er ikke andre, der betyder andet end rokering af ordrer fra det ene værft til det andet, fra den ene nation til den anden; ikke andet giver et direkte bidrag til forøgelse af ordretilgangen.

Rederne skal naturligvis presses til at placere deres ordrer på danske værfter, men det bliver ikke folketinget eller regeringen, der lægger dette pres; end ikke gulerodsmetoden kan de tænkes at ville anvende. Den har man reelt givet afkald på gennem internationale forpligtelser, herunder EF-medlemskabet. Presset skal altså lægges af lønarbejderne selv. Det skal ske i solidarisk optræden mellem værftsarbejdere og

[Wihjelm.]

øvrige lønarbejdere. Der er ingen anden vej.

Betingelsesløse subsidier sikrer ikke på nogen måde beskæftigelsen for danske arbejdere. Det er vigtigt, at man på værfterne holder ekstraordinære klubmøder og andre faglige møder for at drøfte situationen og aftale, hvad man vil gøre. Der må stilles krav om indsigt i regnskaberne, ikke kun i værftets, men i hele koncernens, så man har mulighed for at bedømme den reelle situation og gennemskue den rene pressionsvirk-somhed, som situationen selvfølgelig også benyttes til både over for arbejderne og over for staten.

For de multinationale koncerner i den danske værftsindustri må kravet rejses om undersøgelse af koncernens forretningsmæs-sige dispositioner, så det kan komme for dagen, i hvilken udstrækning disse selskaber overfører værdier skabt af danske lønarbejdere til investeringer i konkurrencevirksomheder i lavtlønsområder, der direkte udkonkurrerer de danske værfter. Jeg havde flere punkter, men skal blot nævne det sidste.

Først og sidst mener vi, at man må gå imod enhver form for overarbejde. Det viser systemets absurditet, og det stiller også de naive subsidieforslag til styrkelse af beskæftigelsen i relief, når der på samtlige danske værfter den dag i dag fra arbejdskøbernes side stilles krav om overarbejde, og når der kun i enkelte tilfælde, nemlig i et par af klubberne på B&W, ved et krav nedefra er lavet fællesaktion for at sige nej til overarbejde. Det viser lidt om, at disse få arbejdere på B&W har gjort mere for den samlede beskæftigelse på værfterne, end man skal vente at det samlede folketing vil kunne gøre.

Jørgen Jensen (DKP):

Når jeg tager ordet i debatten, er det for at gå ind på lidt af den problemstilling, der har været fremme om, at det skulle være lønningerne, at det skulle være uroen på værfterne, der er medvirkende årsag til de problemer, der er rejst.

Derfor vil jeg godt sige, at hele debatten her også afslører, hvad der egentlig er årsag til den krise, vi står i. Det er rigtigt, som det blev sagt fra ministerens side, at det ikke kan adskilles fra den almindelige krise, vi

er i, og det er også rigtigt, at vi må konstatere, at der ligger en række forhold omkring værfterne internationalt, som gør, at vi kan regne med tilbageslag også herhjemme. Men når hr. Ninn-Hansen siger: hvad er målet med denne debat? så må det vel være helt afgørende for os, at vi erkender, at det er politisk bestemt, at man har den krise internationalt såvel for værfterne som i hele det kapitalistiske system. Og dermed pålægges der os et ansvar for at sikre, at den aktivitet, som arbejderne udviser for at forsvare deres arbejdsplads, også bringes herind.

Vi skal også erindre os det, som allerede har været fremme i debatten, at det har været givende at investere i værftsindustrien, og som den foregående taler var inde på, har det grundet afskrivningsregler, særlige kreditordninger og redernes internationale indtjening, været en vej til at frigøre kapital at investere den i danske værfter. Derfor forstår jeg ikke rigtig den socialdemokratiske ordførers henvisning til, at det er skæbnens ironi, at værfterne rammes. Det er rigtigt, at vi har haft et kontaktorgan, men det er vel lige så rigtigt, at dette kontaktorgan ikke har kunnet virke i de mange år, det har været nedsat. Det har ikke haft mulighed for, som det blev sagt, at sikre en plan for værfterne, at sikre en indsigt i økonomien eller at sikre, at beskæftigelsen blev sikret for værfterne. Det har man ikke haft mulighed for på grund af det økonomiske system. Derfor har det kontaktorgan, som har virket i de mange år, egentlig været en narresut, og det er en af de ting, vi må erkende i den nuværende situation. Derfor må jeg sige, at det er næsten at føje spot til skade, når man henviser fra ministerens side til hensigtserklæringen og taler om nødvendigheden af en lønramme for værfterne for at dæmpe omkostningsniveauet og dermed sikre beskæftigelsen. Det vil ikke sikre beskæftigelsen. Værftsarbejderne kæmper for at bevare beskæftigelsen på deres arbejdsplads, og vi burde lytte og hjælpe dem i højere grad, end der er givet udtryk for i det, der indtil nu er sagt fra ministerens side.

Man har været inde på de mange forslag, som er kommet fra værftsarbejderne, men jeg skal da erindre om, at man her har søgt ikke alene at pege på de skæve forhold

[Jørgen Jensen.]

økonomisk set for værfterne, men også konkret har peget på nogle opgaver, man kunne tage op. Og det må vel være vor opgave dels at vurdere dette, dels at sikre, at nye ideer kommer frem, og på den måde hjælpe dem. Men det, som jeg synes har været afgørende for værftsarbejdernes indstilling, er, at de har afsløret nødvendigheden af, at man afklarer de økonomiske manipulationer, som foregår omkring værfterne.

Værftsledelsen afviser, at den mangler kapital. De vil ikke have statssubsidier, ej heller midlertidigt, indtil vi får stoppet, hvad andre områder giver af subsidier. Derfor synes jeg også, det er talende, når kristeligt folkeparti her siger, at når virksomhederne har det godt, har arbejderne det også godt. Desværre må jeg erkende, at der også er faglige ledere, der har brugt den vending. Men hvornår har virksomhederne det egentlig godt?

Da vi besøgte B&W for ikke så mange dage siden, sagde Bonde Nielsen, at B&W var i den bedste situation økonomisk, de havde været i siden krigen, og at overskuddet i 1975-76 ville være det største siden 1950erne. Samtlige værfter afviser, at de mangler penge, de vil ikke have støtte. Men samtidig er vi i den situation, at hundreder af arbejdere allerede har fået besked om, at de kan vente afskedigelse. Vi er i den situation, at man søger at sælge hele afdelinger fra værfterne, og det gør man altså, samtidig med at man bedyrer, at det går godt, og at man ikke mangler penge. Men kunne årsagen ikke være den, at man er angst for den kontrol, som der eventuelt ville blive rejst krav om, angst for den indsigt, som man ville ønske for at give eventuelt støtte til værfterne, angst for, at man dér kunne afsløre nogle af de manipulationer, som finder sted?

Det, jeg ønsker at understrege, er, at det kan ikke være rigtigt, at man i en debat, hvor man erkender årsagerne til, at værfterne er i krise, og at det altså ikke er arbejdernes skyld, at vi har krisen, så bringer ind, at det skulle være lønniveauet, den aktivitet, der er udvist, der skulle være årsag til den krise, man befinder sig i.

Handelsministeren (*Erling Jensen*):

Jeg skal ikke gå ind i nogen omfattende polemik, dels synes det at være begrænset, hvem jeg ville kunne overbevise i dette høje ting — der er ikke så mange til stede — dels og især har jeg grund til at tro, at praktisk taget alle indlæg har været præget af et oprigtigt ønske om at klare værftssituationen, og det må være det afgørende, selv om vi har forskellige udgangspunkter og derfor forskellige forslag.

Jeg synes, jeg har lov til at trække to indlæg ud og sige, at de var anderledes. Det var hr. Wilhjelm, og det var hr. Hølges, for de var, så vidt jeg kunne se, blottet for konstruktive forslag om, hvad man kunne tænke sig at gøre. Jeg indrømmer, at de havde lidt med skibe at gøre i den forstand, at de var maritime begge to. Hr. Wilhjelm gik ind i det maritime under mottoet: efter mig syndfloden, og hr. Hølge gik ind i det ud fra mottoet: alt godt fra havet, nemlig alle de gode fremskridtsforslag, der intet havde med denne sag at gøre, og som kun er gode i hr. Hølges vurdering.

Men ellers så vil jeg gerne bekræfte, at der i kraft af denne debat sker en opbygning af en række forslag, som jeg ville finde det helt naturligt kom til at tilgå kontaktudvalget, som vil være i stand til med deres praktiske kendskab til problemerne at inddrage dem i deres videre drøftelse.

Til hr. Maigaard vil jeg gerne sige, at jeg er ikke alene ikke enig i hr. Maigaards betragtninger, men især selvfølgelig ikke i hans stemmeføring, når han gør mine betragtninger over subsidier direkte forkerte. Jeg skal lade være med at anvende det samme udtryk om hr. Maigaards forelagte notat, for det har sikkert været rigtigt på det tidspunkt, det blev skrevet; det er nu blevet lidt forældet, men hr. Maigaard har ikke haft tidsmæssige muligheder for at føre det à jour. Det, jeg kan tilføje, er, at det forældede ligger i, at nogle ordninger beskrevet i dette papir i mellemtiden, som jeg har beskrevet det i mit indlæg, er bortfaldet eller nedtrappet. Men ellers synes jeg, det kan være rimeligt at tage hr. Maigaards papir og så supplere det med et notat fra handelsministeren og aflevere disse to notater i erhvervsudvalget og så få en fornuftig drøftelse dér af, om det er rigtigt, at der sker en

[Handelsministeren.]

afttrapning af subsidieordningerne, eller det er forkert.

Jeg er heller ikke enig med hr. Maigaard, og det er vist fremgået tydeligt af debatten, om statsstøttebegrebet, og det har noget at gøre med min vurdering af, hvorvidt det er en ræsonnabel politik for et meget lille land at ville konkurrere på, hvem der har mest råd til at statsfinansiere en erhvervsgren. Det er næppe Danmark, og hvis det ikke er det, så må den danske interesse være at få nedtrappet subsidieordninger i andre lande, ikke at få optrappet vore egne, og netop i disse måneder, hvor disse forhandlinger pågår med et i dette øjeblik værende håb om, at de lykkes bedre end tidligere, ville det være helt urimeligt at gå ind i beslutninger om generelle nye statsstøtteordninger.

Derimod kan jeg bekræfte det, hr. Wilhjelm sagde, at vi søger i fuldt omfang at gennemføre de ordninger for danske værfter, som vi har ret til ifølge de internationale aftaler, og som andre lande altså tilsvarende har ret til for deres vedkommende.

Må jeg sige om hr. Maigaards bemærkning om EF-direktivet og de tre lande, at de kan ikke se bort fra denne henvendelse om nedtrapning, og jeg har ingen grund til at tro, at denne nedtrapning ikke vil fortsætte og blive gennemført.

Jeg er ikke tilhænger af teorier om kurs sikring. Jeg tror, at kurssikring rummer en fantastisk risiko for at videreudvikle sig, og en bred kurssikringsordning ville være en ordning, der var undtagelsen fra, hvad alle andre lande gennemfører. Det ville dermed sætte dansk erhvervsliv og det danske samfund i en ubehagelig risiko på grund af manglende tillid til den danske krone. Derimod erindrer jeg om, at skatte- og afgiftsministeren ud fra samme vurdering af interessen for at bistå omkring kurstabsgarantier har stillet forslag i dette høje ting om at muliggøre en skattemæssig behandling af kurstab.

Når det drejer sig om kontaktudvalget, som hr. Maigaard og andre har været inde på, så er det ikke rigtigt, når hr. Maigaard siger, at kontaktudvalget bare registrerer. Den aktionsplan, som jeg vil finde det helt naturligt at sørge for at erhvervsudvalget får tilstillet, hvis kontaktudvalget kan godkende det, den aktionsplan er jo netop ud-

tryk for det modsatte, at værfternes medarbejdere via deres ansvarlige organisation, værfternes ledere via deres ansvarlige organisation og handelsministeriets medarbejdere, der til daglig beskæftiger sig med værfternes problemer, har været enige om en kombineret løsning inden for de rammer, vi har mulighed for at betjene os af, og det er derfor en urimelig nedvurdering af kontaktudvalgets meget dygtige samarbejde mellem alle grupper for at redde værftssituationen, der her gives udtryk for. Jeg vil gerne have lov til at sige, at jeg har den modsatte opfattelse af kontaktudvalgets virke, og når jeg i nær fremtid skal nedsætte det udvalg, der også skal beskæftige sig med mere generelle industriforhold, vil jeg meget gerne tage ved lære af kontaktudvalgets hidtidige samarbejdsduelighed.

Kontaktudvalget er et selvstændigt organ ifølge sin historiske opbygning, men jeg har modtaget et funktionærønske om, at funktionærerne inden for værftsindustrien kunne få sæde i kontaktudvalget, og jeg vil naturligvis lade dette ønske gå videre. Man kan altid drøfte, hvem der skal være med, og hvem der ikke skal være med. Det vigtige er, at vi fastholder et effektivt og ikke for stort organ.

Til hr. Jens Peter Jensen kan jeg sige, at jeg er enig med ham i, at en væsentlig del af den fremtidige debat om disse ting kan vi føre med et godt resultat i erhvervsudvalget. Jeg vil godt understrege, at den forhåndslåneordning, han beskrev, er led i den helhedsløsning, som kontaktudvalget har anbefalet, og jeg kan derfor kun være tilfreds med, at skibskreditfonden i går i et bestyrelsesmøde har givet udtryk for at ville følge dette ønske op.

Hr. Ingomar Petersen nævnte statsskibsproblemet og harcelerede lidt over hr. Jens Peter Jensens holdning. Jeg vil godt benytte denne lejlighed til at sige, at der bør ikke herske nogen tvivl om, at regeringen meget gerne ser bygning af statsskibe, der alligevel skal bygges, fremskyndet, hvor det er muligt, for at de kan komme ind og gøre nytte i den nuværende værftskrise. Jeg vil godt have lov til at pege på et helt konkret eksempel. Vi ved, at der inden for en meget kort periode er et meget stærkt behov for at få 2 nye skibe til Bornholmstrafikken. Vi ved, at de vil forbedre Bornholmstrafikkens

[Handelsministeren.]

muligheder også økonomisk, og der skal ikke lægges skjul på, at hvis det er muligt at overbevise et flertal i dette høje ting om, at man må fremskynde bygningen af disse 2 skibe, uden at det medfører kompensationer på andre områder, som man ikke kan finde, hvis det er muligt at få en blank accept af, at vi af beskæftigelsesmæssige grunde løfter disse 2 skibe ud af den øvrige finanslov-prægede debat om økonomi, så bliver det ikke socialdemokratiet, man kommer til at vente forgæves på i den debat.

Jeg kan sige om de forhandlinger, hr. Ingomar Petersen nævnte, at de internationale forhandlinger netop pågår i disse uger, og der er heldigvis ikke nogen grund til at sige så kraftigt, som hr. Ingomar Petersen antydede det, at et enkelt land skulle lægge sig i vejen for denne løsning. Det håber jeg bestemt ikke. Som jeg antydede i mit indlæg, er der tendenser til, at det meget værftsstærke Japan ikke er uinteressert i en fornuftig aftrapning, der kan fordele tingene sådan, at vi kan bevare skibsværftsnationernes værfter fornuftigt, og derfor håber jeg, det lykkes.

Når hr. Ingomar Petersen spørger, hvad der tænkes på med henblik på ordet helhedsløsning, så er det kontaktudvalgets samlede forslag, der for mig at se på en overordentlig samarbejdsduelig måde fordele opgaverne, så både værfterne selv, værfternes ansatte og samfundet må gå ind med nogle aktiviteter, hvis dette skal lykkes, og det tror jeg er en realistisk vurdering.

Så skal jeg oplyse, at skibskreditfondens midler jo også kan anvendes til ombygning, altså også kan anvendes til ombygningsarbejder i forbindelse med krav på grundlag af Østersøkonventionen under forudsætning af, at der er tale om skibe på over 5.000 brt.

Endelig skal jeg, som vist også andre og bl. a. også hr. Maigaard, sige, at alternativ produktion er værd at tage med, men vi må nok erkende, at alternativ produktion, hvad enten det er nye brobygningsarbejder, eller det er andre alternative aktiviteter, ikke alene løser værfternes problem. Det kan være et værdifuldt supplement på værfter, hvor man er i stand til hurtigt at omstille sig uden alt for drabelige omkostninger, men det er ikke løsningen i sig selv.

Hr. Ninn-Hansen efterspurgte en hurtig afklaring på området med statsskibe, på spørgsmålet om broforbindelse, og jeg er aldeles enig i, selv om jeg tror, at også hr. Ninn-Hansen vil give mig ret i, at en bro ikke i sig selv løser værfternes problem, at det er værdifuldt for de værfter, som kan komme på tale som leverandører, så hurtigt som muligt at have et beslutningsgrundlag at arbejde videre på.

Vi forsøger i dette øjeblik at lave, som jeg nævnte i mit indlæg, en oversigt over mulige statsskibe, og det er klart, at det omfatter kun dem, der i øjeblikket er givet grønt lys for, men jeg tror, hr. Ninn-Hansen har ret i, at vi også de steder, hvor vi kunne ønske os yderligere statsskibe, bør rykke i bevillingsprocesserne, bør gå ind i hurtige afklaringer af dette problem i vort ønske om at hjælpe værftsindustrien over en ekstraordinært vanskelig situation.

Så kan jeg oplyse fra forsvarsministeren, at de problemer vedrørende samarbejdet mellem orlogsværftet, søværnets materielkommando og Holmens øvrige værksteder, som hr. Ninn-Hansen var inde på i sine ønsker om en samlet plan, nu er gjort til genstand for en hurtig løsning af en lille arbejdsgruppe i forsvarsministeriet, og det er forsvarsministerens opfattelse, at de meget hurtigt vil nå frem til et resultat, der kan lægges frem til færdig behandling.

Hr. Aksel Knudsen nævnte især det nødvendige samarbejde på det enkelte værft, og jeg synes, det er værdifuldt, at en værftsmedarbejder benytter folketingets talerstol til at understrege denne nødvendighed, hvorved han er i nøje samklang med kontaktudvalgets egen opfattelse. Det er et samarbejde, som ikke bare har noget at gøre med omkostningstilbageholdenhed. Det er et samarbejde, som også må have noget at gøre med tryghed i ansættelsen, et samarbejde, som også må have noget at gøre med medansvarlighed fra medarbejderside, og forstået sådan er det en af chancerne for værfterne i den krise, de står i.

Så efterlyste hr. Aksel Knudsen en industriminister, og jeg skal præsentere mig, Erling Jensen, jeg er i denne sag som i mange andre denne regerings industriminister.

Hr. Knud Jespersen havde som hr. Maigaard nogle betragtninger om EF. Det er

[Handelsministeren.]

der ikke noget at sige til, jeg ved ikke, hvornår de to herrer ikke måtte have haft sådanne betragtninger, men jeg tror, vi må erkende, at med det meget omfattende og videregående OECD-samarbejde er det lidt svært ligesom at hænge EF-problematikken på værfternes krise. Nå, der sker jo ikke noget ved det. Men jeg tror, vi må erkende, at det store internationale samarbejde om værftsproblematikken med eller uden for EF finder sted i OECD med Danmarks meget aktive partnerskab.

Om de internationale skibskreditordninger har jeg over for hr. Maigaard understreget, at jeg mener, vi skal lægge frem, hvad vi er vidende om af forskellige ordninger i erhvervsudvalget, og dér gennemdrøfte, om man mener, at der kan gøres andet og mere i det internationale samarbejde for ensartetheden end det, der i dette øjeblik bliver gjort.

Hr. Knud Jespersen havde en betragtning om tidligere tiders synder, om ikke at ønske at bygge skibe for østlandene. Jeg vil være meget lykkelig for enten direkte eller via hr. Knud Jespersen også fra denne talerstol at underrette om, at skulle der have været en sådan holdning tidligere, så eksisterer den ikke i dag. Jeg ville finde det overordentlig lykkeligt, hvis de store østlande, der tidligere var gode kunder hos danske værfter, igen fandt ind til dem, og mener hr. Knud Jespersen, at der er brug for en mellemaktivitet fra min side for at medvirke til det, så kan han trygt regne med mit medarbejderskab på dette område.

En ting fattede jeg ikke helt, det var kombinationen af udvidelsen af østhandelen og en samtidig stærk importregulering. Vi må nok vælge, og jeg tror, at valget er rigtigt, når hr. Knud Jespersen taler om en udvidelse af samhandelen end om en indskrænkning.

Jeg lider ikke af de komplekser gående på, at Danmark kun kan klare sig ved at lukke af for andre landes varer. Nej, Danmark klarer sig i kraft af sit uddannelsesniveau, i kraft af sit teknologiske niveau bedst ved at være i fri konkurrence uden begrænsninger, og derfor er det næppe os, der skal lægge op til importreguleringer, som ikke kan andet end blive modtaget fra andre landes side med tilsvarende importreguleringer.

Hr. Knud Jespersen havde en række helt konkrete forslag. Jeg bemærkede også hans konkrete forslag om samfundsøvertagelse, selv om det var lidt mindre stærkt formuleret, end hr. Knud Jespersen plejer at gøre det. Jeg mener at kunne huske, at en af hr. Knud Jespersens tidligere forgængere som formand for hr. Knud Jespersens parti, en senere formand for et andet parti, som hr. Maigaard har tilknytning til, havde nogle teorier om det rigtige eller forkerte i at gå ind i en samfundsøvertagelse lige netop på det tidspunkt, hvor konjunkturer udefra ikke gør det sandsynligt, at man kan opnå den nødvendige aktivitet af det apparat, der er til rådighed. Men også dette interessante forslag skal jeg med glæde videregive til kontaktudvalget til behandling.

Dermed tror jeg, at jeg er nået igennem de betragtninger, der har været fremsat. Jeg skal til min ære modkandidat i Helsingørskredsen, hr. Jørgen Jensen, sige, at jeg synes, der er en risiko for, at både han og andre bruger for mange kræfter på at fordele skyld med hensyn til fortiden. Vi har et vældigt behov for nu at samle kræfterne i et samarbejde om at hjælpe værfterne i gang, et samarbejde på det enkelte værft, et samarbejde i kontaktudvalget. Hr. Jørgen Jensen betvivlede opbakningen bag kontaktudvalget. Det finder jeg er ulykkeligt, for det er klart, at skal kontaktudvalgets arbejde lykkes, så skal der være respekt for, at når Centralorganisationen af Metalarbejdere enstemmigt går med i en holdning i kontaktudvalget, så står også de organisationer, der hidtil har stået bag Centralorganisationen, bag denne holdning. Det er muligt, at hr. Jørgen Jensen kan fremvise tidligere situationer, hvor han mener, at kontaktudvalget ikke er gået langt nok og stærkt nok. Men jeg håber da, at han er enig med mig i, at det, kontaktudvalget nu i enighed har lagt frem, er en aktionsplan, som man godt kan være bekendt at bakke op om og arbejde videre med.

Skal vi så ikke lige for en ordens skyld sige, at når hr. Knud Jespersen og andre siger, at i kraft af alle disse ordninger kan danske værfter ikke konkurrere, så er det heldigvis ikke rigtigt. Vi har forøget vores markedsandel for nærværende, og det er der dog ingen grund til at skjule for den undrende offentlighed, for det må, hvis alle de øvrige skeptiske teorier, vi har om, hvordan vi

[Handelsministeren.]
bliver mishandlet, er rigtige, være et udtryk for, at vi gør det ganske dygtigt.

Ordføreren for forespørgerne (Maigaard) (SF):

Jeg vil gerne dele mine bemærkninger op her i to led. Jeg vil gerne sige nogle ord til højresiden af salen, som jeg synes har været meget forstemmende at høre på i dag, og jeg vil også godt sige nogle ord til handelsministeren, som vel ikke har været alt for aktiv, ikke været alt for energisk med hensyn til beskæftigessynspunkterne, men som dog fremhæver sig på grund af det gode i forhold til højre side af salen. Det er heller ikke svært, men det gør han ikke desto mindre.

Jeg synes, at man må sige efter at have hørt højresiden af salen og de borgerlige politikeres bemærkninger om beskæftigelsen på værfterne, at dér siger man jo bare: her lades alt håb ude. De borgerlige partier siger til medarbejderne, siger til de ansatte på værfterne: I kan bare blive arbejdsløse; vi agter i alt fald ikke at røre så meget som en lillefinger for at sikre, at I har arbejde. Det er vel stærkest kommet til udtryk hos hr. Ninn-Hansen. Kuren, den hedder lavere lønninger, den hedder bedre afskrivningsregler, og som hr. Ninn-Hansens helt originale bidrag til debatten: flere krigsskibe. Det var hvad der var at sige om beskæftigelsen på værfterne fra konservativ side. Ja men hr. Ninn-Hansen, skal det gå med danske værfter, som det er gået med det konservative folkeparti? Det kan vel ikke være rigtigt.

Hr. Jens Peter Jensens væsentligste bidrag til beskæftigelsen på de danske værfter, på Lindø, på Stålskibsværftet, og hvad det nu kan være, ovre fra Fyn f.eks., det var, gud hjælpe mig et forsvar for de eksisterende landbrugsstøtteordninger. Det var støtten til værfterne, det var hjælpen til beskæftigelsen.

Men, hr. Jens Peter Jensen, det står fast, og man kan ikke løbe fra det, at landbruget får bedre og får mere støtte end en lang række byerhverv, herunder værftsindustrien, og at landbruget, der end ikke har vanskeligheder, der ikke er i krise, har fået millioner af kroner, ikke mindst som følge af septemberforliget. Det kan man ikke løbe fra, heller ikke når man skal forklare medarbejderne

på værfterne, at man ikke har noget at hjælpe dem med, at man ikke føler et ansvar for dem. Jeg kan betro hr. Jens Peter Jensen, at begæret lyser ud af øjnene på venstres medlemmer af landbrugs- og fiskeriudvalget, når de møder til møderne, og de har grund til det for øjeblikket.

Hr. Jens Peter Jensen rådede mig så til at få etableret en forbindelse — sådan faldt ordene — mellem forstand og tunge. Jeg synes, det er interessant, at jeg skulle få dette råd netop fra hr. Jens Peter Jensen.

Hr. Hölge havde et par bemærkninger, som jeg gerne vil sætte i relation til, hvad vi ellers hører fra fremskridtspartiets side. I sidste uge fik vi at vide, at skattelettelse løser de problemer, der opstår, når fiskene rovfiskes, så de dermed er ved at forsvinde, når man må kvotere. I dag får vi at vide, at skattelettelse også hjælper, når der er overkapacitet i verdenstonnagen. Hr. Hölge! Hvornår får vi at vide, at skattelettelse hjælper mod tandpine? Det er jo det eneste, vi mangler, så er rækken fuld.

Formanden:

Jeg må måske gøre opmærksom på, at i forretningsordenen står der, at direkte tiltale ikke er tilladt.

Ordføreren for forespørgerne (Maigaard) (SF):

Og så nogle bemærkninger til handelsministeren.

Jeg mener, at der har været nuancer mellem ministeren og højresiden af salen, som jeg synes er væsentlige og vigtige, men jeg synes, at ikke mindst hans svar er en god illustration af, at denne debat i ikke ringe grad drejer sig om tons dødvægt. Man spørger sig selv, hvis denne linje holder, hvor mange der så skal være arbejdsløse, hvor mange arbejdspladser der ryger. Derfor synes jeg altså, at vi må arbejde videre med tingene og se at få mere flugt over feltet, se at gøre en mere aktiv indsats for at redde arbejdspladserne.

Vi har haft en drøftelse om subsidier, som er et led i denne politik, ikke en politik i sig selv. Vi har haft en drøftelse om, hvorvidt de er under afvikling. Jeg mener, at jeg kan eftervise, at denne meget optimistiske redogørelse, som ministeren har givet, ikke holder. Jeg mener, at når vi får kigget på tin-

[Maigaard.]

gene, vil det vise sig, at min hovedkonklusion, at international skibsværftsindustri og subsidier er tæt forbundet, stadig væk holder. Ja, ja, får jeg så at vide, men vi forhandler nu, og vi skulle nødig lægge disse forhandlinger vanskeligheder i vejen. Men så ses vi ved næste korsvej, så ses vi om nogle måneder, når forhandlingerne er overstået, og så tager vi debatten op.

Jeg håber, at jeg får bedre svar end de svar, jeg fik omkring EF, for her sagde handelsministeren: disse 3 EF-lande, som vi har talt om, kan ikke undslå sig for at gøre, som der er vedtaget i direktivet. Ja men vi ser da dagligt, at medlemslande, og ikke mindst store medlemslande, i EF bryder direktiver, hvis det passer dem. Og det vil blive interessant at se, hvordan dette direktiv opfyldes i praksis. Vi må arbejde med det i erhvervsudvalget, men jeg føler mig meget stærkt overbevist om, at det endnu en gang vil vise sig, at De europæiske Fællesskaber ikke er noget fællesskab.

Jeg understreger, at heller ikke for mig er subsidier en politik i sig selv. Det er en brik blandt andre tiltag, og jeg er helt enig i, at viden og hittepåsomhed selvfølgelig er noget, der må med ind i billedet. Vi kan ikke løse tingene alene her fra folketinget. Det er vigtigt, at man laver en ny bulkcarrier på B&W. Det er vigtigt, at man laver nye motorer. Det er vigtigt, at der foregår en masse ting på virksomhederne, men subsidier er en brik. Her skilles vore veje altså også, men lad os nu se den diskussion, vi får i januar, når regeringen kommer og skal bruge mellem 1,5 og 2 mia kr. efter saltbøsseprincippet: der skal drysses ud til alle og derfor til gavn for ingen. Var det dog ikke bedre at bruge disse midler selektivt i truede brancher?

Jeg mener, at vi har haft en god debat. Vi har fået oplyst en række ting for offentligheden, og jeg mener, at arbejdet nu må gå videre i erhvervsudvalget. Jeg ser to hovedopgaver: den ene at få kontaktudvalgets aktionsplan. Folketinget har et ansvar for beskæftigelsen, og derfor må folketingets udvalg også kunne få planen for at arbejde med den. Den anden er at kigge på de internationale subsidier, at nedbryde billedet af, at disse er under afvikling. Det er jo det, der er handelsministerens skjold, når vi tager fat på debatten. Dette skjold må brydes ned,

og det vil hurtigt kunne gøres med sagligt arbejde. Det skal altså ske i erhvervsudvalget. Vi er kun begyndt i dag; arbejdet for beskæftigelsen går videre.

Ninn-Hansen (KF):

Til hr. Maigaards selvfølgelig helt centrale sammenligning imellem skibsværfterne og det konservative folkeparti, skal jeg endnu en gang citere, hvad der står i Skibsværftsforeningens årsberetning, side 14:

„Værftsindustrien har således haft en større fremgang i både omsætning og eksport end den samlede industri.“

Så det er da fuldstændig rigtigt, at denne sammenligning er ganske i sin orden. Desværre kan jeg ikke tilbyde hr. Maigaard noget tilsvarende. Jeg har oplevet her i folketinget, at da SF's mest talende medlem hed Aksel Larsen, havde man 20 mandater. Nu er det mest talende medlem hr. Maigaard, og man er foreløbig nede på 9, men med stadig flere udtalelser fra hr. Maigaard tror jeg reduktionen vil gå hurtigere.

I øvrigt var det jo ganske forkeret, den måde, hvorpå hr. Maigaard citerede, hvad jeg havde sagt. Jeg har ikke brugt det ordvalg, men henviste i central fortsættelse af det, jeg lige har nævnt, til, at såfremt skibsværfterne får mulighed for at investere, for at få ro på værfterne, så er der selvfølgelig den bedste mulighed for, at man kan opbygge noget selv igen. Vi tror ikke på de patentløsninger, hverken hr. Maigaard eller andre er kommet med.

Men så vil jeg da give hr. Maigaard medhold på et enkelt punkt i kritikken af mig. Jeg sagde før, at denne debat virkede noget nytteløs og kunne måske blive lige så skadelig for erhvervet som fiskeridebatten var. Det vil jeg tage lidt til mig efter handelsministerens meget positive oplysninger om det spørgsmål, jeg havde stillet vedrørende søværnet. Jeg synes, at handelsministeren dér var særdeles positiv. Vi får altså nu et materiale, som vi jo kan få i erhvervsudvalget og andre steder, om det behov, der er på længere sigt for bygning af skibe til søværnet. Det vil være af interesse for flere danske værfter.

Det synes jeg var en positiv og konkret ting. Jeg kan vel ikke sige, at hr. Maigaard dermed har været anledningen til, at man på den måde kan forbedre søværnet. Det må

[Minu Hansen.]

vel være tilstrækkeligt at sige, at hr. Maigaard med sin forespørgsel har været katalysator og måske derved medvirker til, at vi nu får en endnu bedre forsvarsordning, end vi sidste gang kunne gennemføre.

Hölge (FP):

Hr. Ingomar Petersen, som kom på talerstolen lige efter mig, kom med en enkelt uartig bemærkning, som jeg gerne vil kommentere. Nu kender jeg jo hr. Ingomar Petersen, så jeg tror ikke, bemærkningen var uartig ment. Den har måske ikke engang været morsomt ment. Det har måske bare været ønsketænkning.

Hr. Ingomar Petersen talte om en afvikling af fremskridtspartiet, men det kan ikke lade sig gøre, vil jeg gerne sige til tinget og offentligheden i al almindelighed. Det siger erfaringerne, for alt har vistnok været forsøgt i den retning. Under alle omstændigheder ville det jo ikke gavne beskæftigelsen på skibsværfterne. Omvendt synes opinionsundersøgelserne siden valget at vise, at en afvikling af hr. Ingomar Petersens parti ikke vil kræve særlige foranstaltninger. Det går jo helt udmærket af sig selv.

Lad os dermed afslutte den sag og gå over til det, som er langt alvorligere, nemlig denne arbejdsløshed, som er en dybt alvorlig sag, og jeg håber, at handelsministeren tror på, at det også er en dybt alvorlig sag for fremskridtspartiet.

Jeg vil ikke gå så langt som at sige, at denne debat i dag har været værdiløs, men jeg vil godt stille hr. Maigaard det spørgsmål, om han selv synes, at dette emne på dette tidspunkt har kunnet bære en hel, lang forespørgselsdebat. (*Ordføreren for forespørgslerne* (Maigaard) (SF): ok ja). Tak.

Handelsministeren kom med en udmærket og sober situationsrapport, en masse smukke ord og meget få arbejdspladser. Hr. Robert Pedersen taler lidt om, at hovedansvaret hviler på værfternes egne folk, at ingen har rejst krav om statsstøtte, at der ikke er politisk flertal for statsstøtte. Han udtaler videre, at regeringen og folketinget skal yde væsentlige bidrag til at komme igennem krisen. Man kan jo håbe, at det er en forhøjet bundgrænse, der her tænkes på. Hr. Robert Pedersen omtaler også „den diskriminerende politik, som andre lande fører“.

Lad mig hertil blot komme med den kommentar, at statsstøtteordninger og tilskuds-politik jo altid vil skabe diskrimination på den ene eller den anden måde. Hr. Robert Pedersen skabte heller ingen arbejdspladser.

Hr. Jens Peter Jensen syntes også, at det var en pæn, positiv redegørelse, handelsministeren kom med, og henviser i øvrigt til hensigtserklæringen fra september, som jo i dag, så vidt jeg ved i hvert fald, er uden reelt indhold. Men det bliver spændende at se på en substans senere dér.

Hr. Knud Jespersen kører videre på klassekampens efterhånden stærkt nedslidte veterancykel. Men der er visse ting, hr. Knud Jespersen har ret i. Den vestlige kapitalistiske verden gennemgår i øjeblikket en krise, det er rigtigt, men han glemmer at sige, at den er midlertidig, og at i hr. Knud Jespersens store forbilledland mod øst er krisen konstant og permanent.

Jeg vil også lige sige til hr. Knud Jespersens forslag om mere statsstøtte: ja, det er jo rigtigt, at når der er overkapacitet, så må vi da endelig yde statstilskud til mere overkapacitet.

Endelig og til slut til hr. Maigaard, som har rejst debatten: hr. Maigaards indledende indlæg er jo fyldt med ikke så få floskler og også mange kønne ord — det skal da siges. Hr. Maigaard er jo en glimrende oratoriker. Der er en masse fine udtryk som: hemmelighedskræmmeri og lukkethed, har ingen ret, det gælder om at sikre så mange som muligt arbejde, kortene må på bordet. Men så kommer vi altså til, at staten må gå ind med økonomisk støtte, og her vil hr. Maigaard have fat i den omkostningsdæmpende ydelse, som der tales så meget om. Han vil have den gjort selektiv.

Det er nu ikke det, jeg vil slutte af med, for jeg er ikke så forfærdelig imponeret af ret meget af det, der er sagt her i dag. Derimod vil jeg gerne slutte af med hr. Maigaards sidste ord. Jeg vil gerne have lov at citere hr. Maigaard:

„Hvis der imidlertid skulle opstå nye planer om at sælge turboladerdivisionen fra“ — det er altså fra B&W Motor — „før udviklingsarbejdet er færdigt, så vil SF opfordre de ansatte til selv at tage hånd om sagen, til at anvende de midler, som de selv til enhver tid finder egnede til at sikre deres arbejdsplads, for sikres skal den.“

[Hölge.]

Hr. Maigaard! Hvad er det for midler? Er det pengemidler, vi taler om? Skal arbejderne til at investere i B&W, eller er det, skal vi kalde det ulovligheder, hr. Maigaard opfordrer til? Er det en fortsættelse af den problematik, vi havde omkring Bækkelund og Info, hr. Maigaard, hvad skal vi sige, opfordrer til under dække af disse ord? Jeg vil meget gerne have at vide og ganske nøje præciseret, hvad det er, hr. Maigaard mener.

Jens Peter Jensen (V):

Denne debat fik altså det kedelige forløb, som jeg forudså i min ordførertale. Det er altså en politisk spekulation i en alvorlig situation, der foreligger.

Når hr. Maigaard taler om højre og venstre side i salen, så vil jeg gerne sige, at højre side i salen er lige så interesseret i beskæftigelse og udkomme for mennesker, som venstre side i salen er. Jeg vil sige til hr. Maigaard, at alle hans fede ord i dag giver ikke brød i skabet til én eneste værftsarbejder. Hvis dette hus, hr. Maigaard, kan gøre noget. . .

Formanden:

Personlig tiltale er ikke tilladt.

Jens Peter Jensen (V):

Undskyld, hr. formand. Hvis det ærede medlem hr. Maigaard ville vurdere, om dette hus er i stand til at gøre en indsats, så kan det kun gøres på én måde, og det er, hvis højre og venstre side i dette hus arbejder sammen. Det var adresseret til handelsministeren.

Ingomar Petersen (RV):

Jeg vil gerne sige til fremskridtspartiets ordfører, som efter min bedste vurdering totalt har misforstået formålet med denne debat: de løsninger, som hr. Hölge kom med, synes jeg handelsministeren så godt har karakteriseret. Der vil jeg sige om den politik, man fører, at det er vel sådan, at få har det fortrin at kunne undgå fejltrin, og det må man så tage til takke med i fremskridtspartiet, når man tænker på sin egen politik.

Ellers synes jeg sådan set, at debatten har udviklet sig til, at man har fået mange ting

frem, og man har heldigvis, synes jeg, i denne debat i dag kunnet diskutere problemerne sagligt. Jeg synes, det er godt, at debatten ikke har udviklet sig, som fremskridtspartiets fiskeridebat, til sådan en dagsordenshalløj. Jeg tror, at alle partier, uanset politisk ståsted og synspunkt, er enige om at finde ud af at gøre noget for dansk skibsværftsindustri, for at bibeholde dansk skibsværftsindustri. Jeg tror, at det er så rigtigt, at sætter vi os stille og roligt ned og gennemgår problemerne og drøfter dem i folketingets erhvervsudvalg, så kan det lykkes.

Dansk skibsværftsindustri er ikke nogen dårlig industri. Der er dygtige arbejdere, der er dygtige ledelser og funktionærer, og de har klaret sig godt indtil nu trods mange vanskelige forhold. Det, man fra regeringens side kan gøre, er virkelig over for samarbejdspartnerne inden for OECD og EF simpelt hen at slå i bordet og sige: nu må vi til at overholde de aftaler, vi er gået ind på. Vi må have gennemført det, som man i sin tid, i 1972, gik ind på, nemlig at disse stats-subsidier snart skulle være afviklet, og dér mener jeg, man må presse på.

Aksel Knudsen (KrF):

Må jeg først til handelsministeren sige, at jeg ved udmærket, at ministeren er minister for handel, håndværk og industri, men det var en industriminister, der specielt kunne tage sig af industriens problemer, jeg mente. Det var, fordi jeg regnede med, at ministeren havde for stor en arbejdsbyrde.

Så vil jeg sige til de kære arbejderpartier på venstre side, hr. Maigaard, hr. Knud Jespersen og hr. Wilhjelm: når man rejser sådan en debat her, som man står bag ved, så burde man have en noget mere saglig baggrund for det, man snakker om, for det har ikke haft ret meget med skibsværfter at gøre. Jeg synes, handelsministeren sagde det udmærket til hr. Wilhjelm før, der var et par enkelte maritime udtryk i det. Jeg vil ikke kommentere det yderligere, for når hr. Knud Jespersen kan påstå, at man ikke køber råstoffer i Japan, så er han helt fejl orienteret, og når han kan påstå, at vi ikke køber skibe i østlandene, så er han også fejl orienteret, og hvis han vil have, at dansk skibsværftsindustri skal lægge kølen, inden skibene er solgt, så tror jeg også, at han er

[Aksel Knudsen.]

langt ude på overdrevet. Det kan ikke være nødvendigt.

Så vil jeg gerne henstille til de 3 partier ikke at snakke om ekstraordinære aktioner i denne forbindelse, for det er jo ikke en akut krise, man har, men en mere langvarig krise. Man har jo indsigt i regnskaberne igennem repræsentanter i bestyrelsen, så det kan heller ikke være noget nyt.

Knud Jespersen (DKP):

Nu ved jeg jo, at kristeligt folkepartis ordfører er ekspert på skibsområdet. Hvis nu jeg skulle tage de sidste bemærkninger så alvorligt, som jeg gerne ville, så ville jeg sige, at det vistnok var en misforståelse, at vi her lå nærmere ved Noahs Ark end ved moderne skibsværftsproblemer.

Jeg har aldeles ikke påstået, at man ikke købte stål i Japan. Jeg har derimod påvist, at man skulle købe stål uden for fællesmarkedet. Jeg kunne have føjet til, hvad jeg meget vel ved, at Lindøværftet køber noget stål i Japan, men i modsætning til hr. Aksel Knudsen, så er Lindøværftet for mig ikke hele verden og ikke hele skibsindustrien. Jeg har aldeles ikke påstået, at man ikke solgte skibe til den socialistiske verden, men jeg har sagt, at man kunne sælge mange flere, hvis handels- og industriministeren ellers kunne udvikle den aktivitet, der var fornøden, for at sikre et økonomisk grundlag for en garantiordning, der kunne sikre — hvad jeg heller ikke foreslog, det er den tredje misforståelse — at man kunne se, ligesom hos handelsministerens industrielle kollega i Sverige, at vi er parate til at yde sådanne garantier, når kølen er lagt, selv om skibet ikke er solgt. Altså de tre påstande kan man tilskrive hvem som helst, bare ikke mig.

I øvrigt var det en kærkommen lejlighed til at præcisere, at jeg synes absolut, man har fået noget ud af denne debat. Når hr. Ninn-Hansen gav udtryk for, at det her måske kunne skade debatten om fiskene, det har skadet osv., så har jeg lyst til at spørge hr. Ninn-Hansen: hvilken debat har været ført i det høje ting, der ikke har skadet et eller andet sted? Hvis vi skulle drage denne konklusion, så blev logikken, at tinget skulle hjemsendes, ikke bare på juleferie, men hele tiden. Da jeg nok er tilhænger

af udenomsparlamentariske aktioner, men også tilhænger af en parlamentarisk virksomhed, så vil jeg ikke gå ind på denne side af sagen.

Jeg blev rørt før af hr. Ninn-Hansens bemærkninger om bygning af krigsskibe, og det gør mig lidt ondt, at handelsministeren så rask sagde her, at vi er i gang med koordinationer, for hvis der er noget, vi ikke har brug for, så er det bygning af krigsskibe, og det hjælper ikke handelsministeren, at han vil gøre alle mulige tilfreds. Vi skal hverken have noget nyt forsvarsforlig eller nogen nye krigsskibe, hverken små eller store kanonbåde. Det, det drejer sig om, er, at vi har værfter og muligheder for at sikre værfterne beskæftigelse, og dér rørte handelsministeren aldeles ikke ved det væsentlige, jeg sagde: de garantiordninger, vi har, følger skibene og ikke værfterne. Det skal laves om. Det var et meget konkret forslag. For ellers kan man få garantiordninger for at bygge alle mulige andre ting. De følger skibene og ikke værfterne.

For det andet følger afskrivningsordningerne skibene og skibenes ejere, men så må vi gøre dem betinget af, at skibene er bygget i Danmark, for ellers passer det jo ikke, hvad den ærede handelsminister har sagt tidligere, at afskrivningsbestemmelser var til fremme af den danske beskæftigelse. Det hjælper jo fedt, at vi laver disse afskrivningsregler, for når jeg kommer og foreslår dem ophævet, så siger I: dem må vi endelig have, for ellers kan vi ikke opretholde skibsværfter på Taiwan og i Japan. Det er jo ikke på den måde, reglerne skal være beskæftigelsesfremmende. De burde derfor øremærkes, som man nu og da siger med et sprog, som jeg ikke bryder mig så meget om, men så er det i al fald forståeligt.

Hvad angår aktiviteten på østhandelen, synes jeg da, at man skal erindre sig, at det var handelsministerens kollega, daværende statsminister H. C. Hansen, der i 1956, på et tidspunkt, hvor reallønnen var faldende, og hvor beskæftigelsen ikke var alt for god, i kritiske bemærkninger over for værftsarbejdernes krav om mere østhandel og om at bryde med de amerikanske krav om, at man ikke måtte have lov til at bygge tankskibe og køleskibe, for det var strategiske våben, sagde: venner! Den tid vil komme, hvor de bliver sultne. Nej, den tid kom, hvor de selv

[Knut Jespersen.]

begyndte at bygge værfter, og derfor kan man ikke jamre over nu, at man har avlet en sådan konkurrence. Når jeg vil have udvidet denne handel, så indebærer det aldeles ikke noget modsætningsforhold til importreguleringen, for de skibe, der kan bygges i Danmark, må vi styre på en sådan måde, at de bliver bygget her.

Hvis jeg havde foreslået, at forholdet 40:40:20 i forbindelse med befragtning skulle ophæves, så havde der været et modsætningsforhold. Det foreslår vi som bekendt ikke, men derimod en regulering, der sikrer, at man handler på den måde.

Må jeg så forstå de betragtninger rigtigt, handelsministeren gjorde i forbindelse med udvidelse af markedet, dvs. uden for fællesmarkedet. Jeg har nemlig ikke udelukkende sagt, at EF var den sorte hest i spillet, EF er ret så afgørende. OECD giver muligheder for aftaler, og EF giver direktiver, som de små lande meget smukt overholder, mens de store selv bryder dem. Betyder det, at man aktivt vil prøve på at lave handelsaftaler, der på samme måde som de cubanske ordrer til Helsingør skibsværft vil give mere beskæftigelse, og vil man også være villig til at undersøge mulighederne for at indkøbe råstoffer andre steder, herunder også i Japan?

Så mit sidste spørgsmål, hvor man var aldeles tavs: er man villig til under en eller anden form at finde en afklaring omkring ejerforholdet og dermed dispositionsforholdet over dansk skibsbygningsindustri? Det er ingen hemmelighed — det har jeg haft oppe tidligere — at jeg tænker overordentlig meget på ejerforholdet omkring Burmeister & Wain, men også på spørgsmålet, at sådanne divisionsløsninger, der ligger derude, er pakkelsninger til at sælge, afhænde vigtige virksomheder til udenlandske konkurrenter og dermed skade Danmarks samlede interesser. Vil man finde former, hvorunder man får kontrol over det ejerforhold og kaster lys over, hvordan ejerforholdet og dispositionsforholdet står? Der tror jeg nok, man vil nå frem til samme konklusioner, som man er nået i det engelske Labour Party, hvor man har truffet beslutning om, at virksomheder, der klassificeres som vigtige, kan man forbyde at afhænde.

Jeg siger ikke, at vi skal nationalisere enhver virksomhed, der er på fallittens rand, men virksomheder, der klassificeres som vigtige, kan man forbyde at afhænde. Under alle omstændigheder bør man forbyde, at klassificerede vigtige virksomheder, der laver et produkt, som bringer Danmark i en økonomisk gunstig stilling, afhændes til en konkurrent og dermed bringer Danmark i en vanskeligere stilling.

Men jeg venter mig altså meget af, at man snarest muligt både i erhvervsudvalget og i de andre udvalg får noget konkret frem, så man kan sige: dette kom der ud af vores fælles bestræbelser på at sikre, at værftsindustrien i al fald ikke skulle fyldes af tomme pladser og kontrolstederne befolkes af nye titusinder ledige.

Wilhelm (VS):

Først et par bemærkninger til noget af det, der har været sagt. Nu er der løfter om, at kontaktudvalgets aktionsplan bliver lagt frem i erhvervsudvalget, og det er der nogle, der har takket for. Det synes jeg egentlig er pudsigt, for det havde dog været meget rimeligt, at man havde kendt det forud for denne debat. Det ville jo have afsløret, hvor aldeles indholdsløs denne aktionsplan er.

I øvrigt synes jeg også, det viser lidt om, hvor stor den faktiske interesse for dette problem har været, for vi andre skaffede os da den dér aktionsplan for 2 måneder siden, og det var ikke spor svært. Handelsministeriet har været mægtig flink til at sende den, når man ringede og spurgte efter den. Enhver har kunnet læse i aviserne, at kontaktudvalget har barslet med sådan en aktionsplan, og så ringer man til handelsministeriet og siger, at den vil man da gerne se. Det kunne måske på visse punkter have givet et lidt andet indhold i denne debat, for den viser meget klart og tydeligt, hvor lidt der egentlig er af planer om at gøre noget som helst fra dette kontaktudvalgs side.

Til kristeligt folkepartis ordfører, som var inde på dette med, at de ansatte jo havde medlemmer af bestyrelsen, vil jeg sige, at det jo er rigtigt efter den nye aktieselskabslov, hvis man ikke omgår den, som det også er sket nogle steder. Vi har hele tiden ment, at det hovedsagelig var en gidselfunktion

[Wilhelm.]

med tavshedspligt, og hvad der ligger i det, og at der i hvert fald ikke var nogen reel beslutningsret i det.

Vi har sådan set — og det skal ikke være nogen hemmelighed — undret os over, hvordan det egentlig gik til, at man med repræsentanter, for arbejderne kun repræsentant, i B&Ws bestyrelse kunne komme i den situation, at værftet opkøbte motorfabrikken og lavede den reelle sammenslutning igen, til trods for at det jo for få år siden var statens betingelse for at give garantistillelse, at disse to foretagender blev adskilt, så det ene ikke i givet fald kom til at trække det andet med sig ned. Hvordan kunne det med en arbejderrepræsentant i bestyrelsen gå til, at det dér sker, uden at der overhovedet varsles om det i offentligheden? Jeg kan stadig væk ikke give nogen forklaring på, hvordan det er sket, men jeg kan da konstatere, at den pågældende kommunistiske bestyrelsesrepræsentant i går har nedlagt sit mandat, og det formoder jeg bl.a. skyldes, at man dér også nu har indset, at man sidder i en gidselfunktion, når man sidder i hr. Bonde Niensens bestyrelse uden nogen som helst indflydelse på de manipulationer, der bliver foretaget.

Hr. Knud Jespersen var inde på principet med, at finansierungsordningen, forstod jeg det bl. a. var, følger skibene og ikke værfterne. Det er klart, at det fører til noget af det samme, som jeg var meget inde på i mit indlæg, at det i virkeligheden mere er redaristøtte end værftsstøtte, men alligevel mener jeg, og det må vi lige have opklaret: er det ikke lidt forkert, det hr. Knud Jespersen siger? Mig bekendt er skibskreditfondens garantistillelsesbetingelser sådanne, at man kun opnår, at skatteyderne dækker kurstab, hvis det er ordrer, der er afgivet til danske værfter, mens det ganske vist er de samme C-obligationer i skibskreditfonden, men de skal handles på normal vis gennem banker eller vekselere, hvis det er danske redere, der afgiver ordrerne på udenlandske værfter, og at man derved ikke får kurstab dækket. Den forskel er der altså på papiret.

Men så kommer det mere interessante, at da de andre lande jo selvfølgelig har præcis de samme ordninger, så vil en dansk reder, der foretrækker — og det er altså i 90 pct. af tilfældene, som jeg uimodsagt har

påvist — at placere sine ordrer på et udenlandsk værft jo kunne benytte sig af denne nations tilsvarende skibskreditordning og derved få kurstabet dækket. Derfor er der, og det var det, jeg var inde på, ikke nogen som helst selektion, ikke nogen som helst garanti for, at disse subsidieordninger bliver til fordel for danske værftsarbejderen beskæftigelse, simpelt hen af den grund, at flertallet her har indgået på internationale aftaler, senest med EF-medlemskabet, der udelukker, at de laver den slags ting.

Så til handelsministerens svar, eller hvad man nu skal kalde det, i første runde, hvor vi for VS' vedkommende fik at vide, at det jo var et aldeles ukonstruktivt indlæg, og det er det nok også i handelsministerens sædvanlige opfattelse af, hvad der er konstruktivt. Det eneste konkrete af det, jeg havde nævnt, vi fik svar på, var dette punkt, hvor jeg sagde: Danmark har nok lige så langt, som det overhovedet lader sig gøre, udnyttet de subsidiemuligheder, som er tilladt efter de indgåede internationale aftaler, og at man altså ikke skal komme med denne her helgenmyte, at det er de andre, der subsidierer, og at det herhjemme er selvhjulpne erhverv. Man har subsidieret lige så langt, det har været tilladt efter de internationale aftaler. Det takker jeg for bekræftelsen på.

Men i øvrigt fik jeg ikke nogen som helst kommentarer til noget af det, jeg sagde, og det er selvfølgelig også en slags svar. Men jeg kan da godt alligevel trække nogle af tingene frem igen.

Tør handelsministeren benægte, at de hidtidige tilskud, givet over skibskreditfondens rentesubsidier, ligger på mellem 300 og 500 mill. kr. om året? At dette udgør 20-25 pct. af bruttoprisen af danske værfters produktion? Tør han benægte, at disse tilskud er givet lige så massivt i højkonjunkturperioderne og derved har været med til at skabe overkapaciteten? Tør han benægte, at man foruden denne kursgevinst har en ekstra fidus, der består i, at hvis man skaffer sig en anden kursgevinst ved køb af disse obligationer, kort før de skal forfalde til betaling, så er denne ekstra kursgevinst skattefri? Tør han benægte, at der er en skattefordel ved at flytte overskuddene fra værfterne til rederierne, når det er forbundne selskaber? Tør han benægte, at denne overflytning er meget enkel og mulig at foretage, og tør han

[Wilhelm.]

benægte, at det rent faktisk er sket i masser af tilfælde? Tør han benægte min oplysning om, at A. P. Møller har investeret i sydkoreanske værfter i direkte konkurrence med Lindøværftet? At det hertil har brugt en stab og en know-how, som er udviklet og betalt på Lindø? Tør han benægte, at danske redere til trods for subsidiernes kun tegnede sig for under 10 pct. af ordretilgangen til de danske værfter i 1973? Eller at danske værfter kunne være fuldt beskæftiget de næste 3 år, hvis blot halvdelen af danske rederes ordrer blev placeret på danske værfter? Eller til sidst: tør han benægte, at de to væsentlige krav fra rederiforeningen til regeringen i september måned er krav, som kun er relevante, så længe rederierne kører med store overskud — hvad de selvfølgelig gør, når de stiller sådan nogle krav — nemlig om afskaffelse af dobbeltbeskatningen og bedre afskrivningsregler?

Det er baggrunden for det, jeg i øvrigt sagde. Og det er baggrunden for vores bedømmelse gående på, at selvfølgelig er de borgerlige og socialdemokratiet afskåret fra at gøre noget som helst, når deres eneste målsætning her i tilværelsen er at få det kapitalistiske system, dette dødssyge system til at køre rundt på pumperne. Men det er også baggrunden for, at vi er anderledes skeptiske end DKP og SF med hensyn til mulighederne for at subsidiere blindt til privat kapital under vilkår, der er sådan, som jeg har beskrevet det her.

Derfor kan man selvfølgelig ikke være konstruktiv i handelsministerens naive forstand. Men jeg mener til gengæld alvorligt, at det er betydelig mere konstruktivt over for værftsarbejderne at prøve at forklare denne her situation i stedet for at bilde dem ind, at man kan sikre deres beskæftigelse ved subsidier, og prøve at forklare, hvordan de er nødt til at være selvhjulpne. De er nødt til at foretage selvforsvar, de er nødt til at presse igennem forbud mod overarbejde osv. osv. Der er mere realiteter i den slags ting end i snakken om subsidier.

Handelsministeren (Erling Jensen):

Hr. Wilhelm får mig ikke til at genoptage en meget lang diskussion om en række hypotetiske holdninger. Det, der må interessere denne sal i dette øjeblik, er: hvordan hjælper

vi i den aktuelle situation dansk skibsværftsindustri? Jeg skylder nok hr. Wilhelm efter hans meget lange opremsning af, hvad jeg turde eller ikke turde benægte, at sige, at hr. Wilhelm er sædvanligvis overordentlig vel underrettet. Jeg kan mene, at han bruger sin viden på en for mig at se forkert måde, en lidt akademisk måde, men jeg har normalt ingen grund til at betvivle hr. Wilhelms velunderrettethed. Der var mange rigtige ting i det, hr. Wilhelm nævnte, og der var mange rigtige muligheder, som kunne anvendes i givne konstruktive situationer, som man ikke kan benægte teoretisk kan komme til at opstå. Det, jeg sagde i mit første indlæg, og det, jeg kan gentage, er, at dermed bidrager hr. Wilhelm og hans parti overhovedet ikke til at prøve, om vi kan løse værfternes situation, som vi kender den i dag, og det må nu engang være vores opgave.

Jeg skal på givne foranledning i debatten mellem hr. Knud Jespersen og hr. Wilhelm understrege, at midlerne fra skibskreditordningen både kan komme til udbetaling til værfterne og til rederne, men naturligvis altid kun for aktiviteter udført på danske værfter. Modsat har hr. Wilhelm jo ret i, at der eksisterer tilsvarende ordninger i en række andre lande, som kan bruges på tilsvarende måde, hvis man placerer ordrer i andre lande.

Jeg var undtagelsesvis lidt skuffet over hr. Knud Jespersen, fordi han var i den grad i argumentationsnød, at han mente det nødvendigt at trække den forlængst afdøde statsminister H. C. Hansen og hans holdning i 1956 ind i debatten, særlig fordi jeg mener at kunne huske, at H. C. Hansen netop i midten af 1950'erne pådrog sig et andet stort, men nok delvis modstående lands modvilje ved at ville fastholde aftaler med Sovjetunionen om en række skibsliverancer. Men lad det nu være. Jeg synes, det er lidt langt at gå tilbage i tiden.

Jeg vil hellere koncentrere mig om det tidsaktuelle, hvor det er min vurdering, at det, hr. Knud Jespersen imod sin sædvane kommer til at anbefale, er nationale ordninger. Jeg tror ikke, Danmark og dansk værftsindustri kan leve på noget, der prøver at lukke os inde i nationale ordninger. Vi har, som det også er beskrevet af hr. Wilhelm, meget lidt mulighed for at leve alene på de

[Handelsministeren.]

nationale aktiviteter, og derfor tror jeg, det er vigtigt, at vi følger med i internationale ordninger, når det drejer sig om noget så internationalt som skibsbyggeri og skibsfart.

Jeg sagde intet i mit indlæg om hverken antal eller udvikling eller aktiviteter med hensyn til søværnets skibe. Jeg gav den konkrete oplysning, at forsvarsministeren i dette øjeblik overvejer gennem et arbejdsudvalg en nærmere samordning af de bl. a. værftsmæssige aktiviteter, der hidtil har hørt hjemme på orlogsværftet, inden for søværnet i øvrigt og inden for Holmens værksteder i øvrigt, men det er altså noget helt andet.

Jeg vil godt have lov til at bekræfte det danske samfunds ønske om og praktiske holdning til at udvide samhandelen også med østlandene og understrege, at det rent praktisk også sker i et omfang, som en række af disse østlande direkte over for mig gennem deres repræsentanter har udtrykt deres glæde over. Jeg håber, denne glæde kan holde, for jeg er enig med hr. Knud Jespersen i det ønskelige deri.

Til hr. Maigaard skal jeg nøjes med at sige, at jeg har under denne debat givet tilsagn om, at der tilgår folketingets erhvervsudvalg en subsidierede gørelse. Jeg har, som hr. Wilhjelm kunne bekræfte — hvad jeg kunne gøre med meget let sind — også givet tilsagn om, at de, der endnu ikke måtte være i besiddelse af aktionsplanen, kan få den, idet vi kan sørge for, at den igen tilgår erhvervsudvalget.

Jeg har advaret mod de subsidieordninger, som hr. Maigaard i dag har slået sig til ridder på, og jeg ville dog godt lige til allersidst spørge: kan det ikke undre hr. Maigaard lidt, at ikke bare værftsledelserne, men også værfternes ansatte gennem deres organisationer permanent og også i dette øjeblik går lige så stærkt imod denne subsidiestol, som jeg har gjort det fra denne talerstol?

Jeg har givet tilsagn om, at den aktionsplan, som er kommet til eksistens i en prisværdig samarbejdsduelig enighed mellem værftsledelser, værfternes ansatte via deres organisation og de samfundsrepræsentanter, der arbejder med disse problemer, i det omfang vi som samfund er i stand til at gennemføre forslagene, vil blive gennemført

fra vor side og allerede er ved at blive gennemført.

Må jeg ikke slutte med at sige, at jeg finder ligesom adskillige andre, at denne debat har været værdifuld, for jeg er tilhænger af offentlighed og åbenhed om erhvervsforhold. Jeg tror, mange erhvervssituationer ville få en bedre løsning, hvis offentligheden kendte erhvervslivets og de i erhvervslivet ansattes vilkår, muligheder og problemer, og det er mit håb, at denne redegørelse og denne debat både i offentligheden og også her i dette ting har skabt den samme positive holdning til at søge at skabe et konstruktivt samarbejde for at løse værfternes krise, som værfternes medarbejdere og værftsledelserne har vist i deres arbejde i kontaktudvalget.

(Kort bemærkning).

Knud Jespersen (DKP):

Jeg skal naturligvis ikke bestride, at 1956 ligger 19 år tilbage i tiden, og det kan være et gammelt argument. En avis fra i går kan være en gammel avis, og et standpunkt fra sidste år kan være et gammelt standpunkt. Jeg er meget enig med handelsministeren i en sådan vurdering, men ikke desto mindre ligger det sådan, at dem, jeg argumenterede imod, var dem, der påstod, at statshandelsværfterne var blevet en konkurrent, som vi ikke rigtig kunne klare. Jeg påviste, at det var værfternes og det daværende folketings og regeringens egen skyld, fordi man tvang dem til at bygge de værfter.

Jeg har foreslået internationale reguleringer ud fra nationens interesser, ikke nationale reguleringer ud fra internationale betingelser. Det er noget helt andet.

Jeg har stadig ikke fået svar på, om man vil ulejlige sig med at undersøge ejer- og dispositionsretsforholdet inden for dansk skibsbygningsvirksomhed.

Handelsministeren (*Erling Jensen*):

Jeg tror, hr. Knud Jespersen er klar over, at vi efter gennemførelsen af den nye aktieselskabslov er i den situation, at vi er i stand til at have åbenhed omkring ejerforhold knyttet til, hvem der sidder i bestyrelser, hvem der er aktionærer, hvordan virksomhederne er opbygget. Nu har man i en periode i dag diskuteret et enkelt værftsforhold specielt. Det finder jeg i og for sig

[Handelsministeren.]

ikke denne debat egnet til, men jeg skylder dog at sige, at også omkring det, der her har været diskuteret, er der i dag en rent retlig adskillelse mellem de to enheder, vi normalt diskuterer. Jeg kan bekræfte, at det har interesse for det danske samfund, at denne offentlighed og denne åbenhed fortsat er til stede, og det var bl.a. en af grundene til, at vi i aktieselskabsloven gennemførte medarbejderrepræsentationen i bestyrelserne. Derfor bliver jeg altid meget ubehageligt tilpas ved at høre, at man ikke har ønsket at anvende denne mulighed, sådan som hr. Wilhjelm beskrev det i dag.

(Kort bemærkning).

Knud Jøpersen (DKP):

Nu er stedet ikke passende til at diskutere Burmeister & Wain-arbejdernes dispositioner omkring deres medlemskab af bestyrelsen og heller ikke det principielle forhold heri. Jeg ved ikke, om hr. Wilhjelm sidder inde med kendskab til, hvad der faktisk er sket; det gør jeg af måske meget forståelige grunde, og derfor kan jeg sige, at der er intet grundlag for handelsministerens beklagelse. Der ligger en lang, jeg var lige ved at sige tragisk historie bag ved det, men også det, at man ikke kunne få denne offentlighed og åbenhed, som man ville have.

Handelsministeren (Erling Jensen):

Nu skal vi vist slutte, men må jeg ikke sige, at min beklagelse gik ikke på den konkrete handling; min beklagelse går på, hvis en virksomhed ikke er i besiddelse af den nødvendige samarbejdsduelighed til, at et system, som dette ting har gennemført for at sikre et bedre samarbejde, kan komme til at fungere. Det er ikke op til mig at vurdere, hvor årsagerne til det ligger, alene af den grund at jeg næppe har de detailinformationer, der skulle til, men vor interesse i dette folketing må være at medvirke til, at en ordning, vi med et meget betydeligt flertal har søgt at gennemføre, får så stærk en placering i billedet af fortsat stærkere medindflydelse og fortsat stærkere orientering blandt ejere og medarbejdere som overhovedet muligt.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om statens tekniske prøvenævn.
(Lovforslag nr. 89. Fremsat 20/11 75).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Dorte Bennedsen (S):

I løbet af de ca. 2 år, hvori statens tekniske prøvenævn har fungeret, har det vist sig, at den nugældende lovs definition på teknisk prøvning har været så snæver, at det har givet praktiske problemer. I stedet for, hvad der var en mulighed, at foreslå oprettet nye autorisationsordninger, har ministeren med dette forslag foreslået definitionen på teknisk prøvning ændret. Dette forslag er både ud fra et brugerhensyn og ud fra et økonomisk-administrativt hensyn overordentlig hensigtsmæssigt, og jeg kan tilsige forslaget støtte og vil medvirke til en hurtig udvalgsbehandling.

Aase Olesen (RV):

Jeg kan på det radikale venstres vegne tilsige forslaget om at ændre loven om statens tekniske prøvenævn principiel støtte. Det må være helt naturligt, at miljøministeren nu undlader at udnytte den hjemmel i miljøloven og levnedsmiddeloven, der tillader miljøministeriet at påtage sig en opgave, der ligger så nær op ad det tekniske prøvenævns, at der ville blive tale om næsten parallelle sagsbehandlinger.

Men når lovens virkeområde nu ønskes udvidet, må det samtidig være rimeligt at se på, hvilke erfaringer der er gjort i de godt to år, prøvenævnet har været i funktion.

Lad mig først understrege, at det radikale venstre, da loven blev behandlet i begyndelsen af 1973, gav udtryk for, at vi fandt denne lovs hovedprincip rigtigt — alternativet ville jo have været at udbygge den statslige prøvingsvirksomhed — men ministeren vil måske erindre, at det radikale venstres ordfører, fru Dagmar Andreasen, dengang satte spørgsmålstegn ved, om denne lov ville komme til at fungere efter hensigten.

En del af svaret herpå kan man måske læse sig til i den netop nu udsendte årsberetning for 1974-75 fra prøvenævnet. Opregningen af de 11 laboratorier, som i det sidste