

[Jørgen Junior]

bliver tale om orlovssituationer i særlig stort omfang. Nu er det jo ikke mange mennesker, det kommer til at dreje sig om, det er jeg godt klar over, men jeg synes nok, det er en meget uheldig fremgangsmåde, at man cementerer ordningen med to lønninger.

Så vil jeg sige til finansministeren, at jeg synes, det er en lille smule billigt og fuldkommen urimeligt og ubegrundet at begynde at tale om højre eller venstre eller midten eller noget som helst. Det, vi er gået imod, er dobbelt aflønning, og så er vi kommet med nogle principielle betragtninger om, at alle mennesker burde have den samme pension. Jeg kan ikke rigtig se, at det har så forfærdelig meget med det yderste højre at gøre, at man siger, at en arbejdsmand og en folketingsmand skal have ens pension.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Ninn-Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til udvalget for forretningsordenen. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Forespørgsel til statsministeren:

Forespørgsel af Jørgen Jensen (DKP) og Freddy Madsen (DKP):

»Hvilke foranstaltninger vil regeringen træffe på baggrund af den rapport, der er udarbejdet af handelsministeriets kontaktudvalg vedrørende skibsværftsindustrien?«

(Forespørgsel nr. XXIX. Anmeldt 26/4 79. Fremme af foresp. vedt. 3/5 79).

Forhandling

Jørgen Jensen (DKP):

Rapporten fra kontaktudvalget er udmærket og teknisk fyldestgørende, men den afslører mellem linjerne den planløshed og profitstyring, der er den reelle årsag til den såkaldte værftskrise. Nationalt og internationalt brugte rederierne afskrivningsregler og støtte-

ordninger til at frigøre kæmpekaptaler, og de skyhøje oliefragter fristede til store tankskibsbyggerier, hvilket i Danmark betød opførelse af Lindøværftet uden nogen egentlig plan for, hvor længe dette kunne holde.

For Danmarks vedkommende har der samtidig været politisk passivitet over for problemerne, ja, man kan vel sige, at direkte har man brugt den internationale skibsværftskrise som led i nedskæringspolitikken, og dette har kunnet begrundes med internationale nedskæringsdirektiver.

Vi ved også, at tidligere politisk bestemte begrænsninger for byggeri af skibe til de socialistiske lande var med til at begrænse et naturligt marked, hvilket vi ikke mindst i dag skal have for øje for at undgå, at nye tilgængelige markeder ikke bliver opdyrket.

Det er rigtigt, at hvis skibsværfterne må lukke, er det værftsejernes, kapitalhavernes, ansvar, men selv om man erkender dette, ændrer det jo ikke ved følgerne for de ansatte, for samfundet. Det fritager ikke regeringen for et medansvar.

Det er rigtigt, at de formelle ejere af skibsværfterne er kapitalhaverne, uanset hvor betænkelig man kan være ved den kapitaldannelse, der står bag – vi kan bl. a. nævne undersøgelser omkring Bonde Niensens overtagelse af B&W. Den form for undersøgelse virker ikke særlig betryggende. Men hvem er det reelt, der har skabt værdierne, de værdier, der ligger i teknisk viden, i uddannet arbejdskraft, i et produktionsapparat? Det er samfundet, det er de arbejdere, der har været og er beskæftiget på værfterne. Den effektivitet, vi er så stolte af, som også selv værftsklubberne fremholder, og som betyder, at Danmark kun bruger 1/3 af de produktionstimer, man bruger i Japan, er betalt med nedslidte mennesker og også i perioder med tilside sættelse af kendte miljø- og sikkerhedsregler. Den er betalt gennem samfundets uddannelse fra grundskole til højere uddannelse, gennem samfundsbetalt forskning og gennem udskydelse af overflødig arbejdskraft.

Værfterne har også betydning som hjemmemarked for en lang række eksportvirksomheder, som vil miste deres naturlige basis, hvis værfterne lukker.

Der er også en teknologisk afsmitning. Spørgsmålet er, hvor meget vi kan afgive af vor nuværende storindustri og samtidig bevare forudsætningen for at bestå som industri-

[Jørgen Jensen]

land. Teglhølmens Stålstøberi blev nedlagt af hensyn til økonomiske spekulationer, og vi blev afhængige af udlandet.

Derfor er vi utrygge ved de presseudtalelser, der har været om regeringens planer. Vi mener, at produktionsapparatet skal bevares og bruges, så meget mere som eksperter skønner, at der i begyndelsen af 1980'erne vil være brug for værfterne.

Det er også vor opfattelse, at værfterne kan og skal reddes, ikke af hensyn til værftsejerne, men for de ansattes og for samfundets skyld. Når regeringens planer derfor går ud på at styre ordrer og støtte, således at lukning eller nedskæring og den deraf følgende arbejdsløshed skjules, er det ingen vej, men alene en fortsættelse af nedskæringspolitikken.

Vi erkender, at et af de store problemer er kontrol med og sikring af de tilskud, der direkte og indirekte er givet og skal gives for at sikre beskæftigelsen. Derfor er den eneste effektive løsning af problemet en nationalisering af værfterne. Det er skæmmende – og en del af begrundelsen for denne forespørgsel – når venstres deltagelse i regeringen og EF-reglerne tvinger igennem, at det er en åben, offentlig licitation af de meget begrænsede statsordrer, man nu vil fremskynde. Selv om statsministeren er tryk og mener, at danske værfter vil give konkurrencedygtige tilbud, er det efter vor opfattelse at spille hasard med beskæftigelsen og bevarelsen af dansk værftsindustri, hvis det skal være bestemt af øjeblikkelige profitmæssige vurderinger, hvem der skal bygge skibene.

Statsministeren (Anker Jørgensen):

Hr. Jørgen Jensen og Danmarks kommunistiske parti har ønsket at vide, hvilke foranstaltninger regeringen vil træffe på baggrund af den rapport, der er udarbejdet af handelsministeriets kontaktudvalg omkring skibsværftsindustrien og dens problemer. Jeg kan fremsætte nogle forholdsvis få kommentarer til det spørgsmål, der her er rejst.

Det er jo den internationale værftskrise, der overalt har skabt betydelige problemer, og det gælder i høj grad også i Danmark, hvor værftsindustrien traditionelt spiller en ganske stor rolle for beskæftigelsen, måske endda større end i de fleste andre lande.

Den nedgang i efterspørgslen af skibe, som måtte komme, efter at verdens skibsbygning i nogle år var bragt op på et uholdbart niveau, har bragt dansk værftsindustri ud i en vanskelig situation.

Det har fået alvorlige konsekvenser først og fremmest for medarbejderne på værfterne og for underleverandørvirksomhederne økonomisk, psykisk og socialt, men også for den danske samfundsøkonomi og i endnu mere udtalt grad for de byer, hvor værfterne er placeret, og hvor de og deres fortsatte produktion og eksistens er så enormt vigtig.

Jeg kan sige, at både handelsministeren og jeg har haft flere henvendelser fra værfternes arbejdere og funktionærer og også fra borgmestre i de lokale områder, hvor værfterne netop spiller så betydelig en beskæftigelsesmæssig rolle.

Regeringen finder det vigtigt på den baggrund, at kontaktudvalget, som repræsenterer både værfterne og deres ansatte, er fremkommet med en redegørelse, som jeg mener er meget realistisk, og som skildrer værfternes aktuelle situation, men også samtidig peger fremad på, hvad der bør gøres for i hvert fald at mildne den udvikling, der forestår.

Kontaktudvalgets redegørelse er en nyttig, og jeg vil også sige en meget sober fremstilling af værftsindustriens forhold, situation og problemer. Regeringen kan principielt give tilslutning til kontaktudvalgets værftspolitiske betragtninger, som er helt i tråd med de holdninger, som ved tidligere lejligheder er kommet til udtryk fra kontaktudvalget.

Regeringen vil nu overveje de konkrete foranstaltninger, kontaktudvalget har foreslået. Det er ikke i dag muligt at udtale sig om, i hvilket omfang disse ønsker vil kunne imødekommes, de må naturligvis afvejes over for andre hensyn og andre behov. Men det er klart, at man fra regeringens side må lægge stor vægt på, at vi bevarer en konkurrencedygtig værftsindustri. Derfor vil vi også fortsat være indstillet på at yde en aktiv indsats bl. a. imod hele den subsidiepolitik, der føres i en lang række lande, som vi på den ene eller den anden måde er afhængige af.

Det er altså en international indsats, vi sammen med andre lande kan og skal gøre og også har forsøgt at gøre gennem årene. Det er f. eks. inden for OECD, og det er inden for EF, men det er i øvrigt også i forhold til de nordiske lande. Jeg har netop væ-

[Statsministeren]

ret i Sverige og dér fået et levende indtryk af, under hvilke former man yder subsidier og dermed gør det vanskeligt for dansk værftsindustri at konkurrere.

Jeg må sige, at det vil være af stor værdi for os, at vi atter får, hvad vi kalder mere normale forhold i værftsindustrien. Vi har altså opgaver, vi selv skal løse, men der er også opgaver i international sammenhæng for at mindske subsidiesystemerne rundt omkring, hvor vi måtte være i konkurrence med andre landes værfter.

Måske skulle jeg lige gøre den bemærkning, at selv om det har givet dansk værftsindustri enorme problemer, er det alligevel sådan, at vi ikke har mistet andel i produktionen af skibe i forhold til den verden, der omgiver os. Vi har måske endda en lille øgning i den samlede produktion af skibe, der finder sted.

Med disse ord vil jeg i og for sig uden at gå i dybden netop lægge vægt på, at dette er et spørgsmål, som handelsministeren må svare på, og handelsministeren vil herefter redegøre for regeringens syn på kontaktudvalgets rapport og for den værftspolitiske situation i almindelighed.

Handelsministeren (Arne Christiansen):

Som statsministeren var inde på, har regeringen været indstillet på, at der måtte gøres en særlig indsats for at afhjælpe de mest alvorlige konsekvenser af værftskrisen.

Denne holdning har regeringen udmøntet i forskellige foranstaltninger til gavn for værftsindustrien, herunder den gradvise forbedring af kreditbetingelserne for danske rederiers køb af skibe. Frem til midten af 1977 udgjorde kreditomfanget 70 pct. af kontraktsummen med en afdragstid på 7 år og til en rente på 8 pct. p.a. Nu kan danske rederier opnå en kredit på op til 80 pct. af kontraktsummen over 14 år med 4 års afdrags-henstand og til en rente på 8 pct.

Jeg skal heller ikke undlade at pege på, at regeringen allerede i 1977 gennemførte en nærmere undersøgelse af statens behov for skibe og på dette grundlag i et betydeligt omfang fremskyndede statens køb af skibe. Hvilken betydning dette har haft og stadig har for de danske værfter, fremgår af den vægt, hvormed disse statsordrer indgår i visse værfters seneste produktion og også i nuvæ-

rende ordrebeholdninger. Det er vel ikke for meget at påstå, at uden disse statsordrer havde nogle af de danske værfter næppe eksisteret i dag. Den samme virkning kan vel i noget omfang tillægges de bistandsmidler, som i flere tilfælde har fundet anvendelse til bygning af skibe til eksport til udviklingslande.

Regeringen har således allerede gjort en særdeles stor indsats over for skibsbygnings-erhvervet, specielt når det ses i forhold til, hvad der inden for rammerne af traditionel dansk økonomisk politik ydes et enkelt erhverv.

Gennemførelsen af de meget væsentlige dele af den danske regerings politik over for værftsindustrien såsom udvidelsen af kreditordningen og fremskyndelsen af statskøb er sket på foranledning af kontaktudvalget vedrørende skibsværftsindustrien. Jeg vil gerne i denne forbindelse anføre, at regeringen tillægger dette udvalgs arbejde særdeles stor værdi. Dette skal bl. a. ses på baggrund af udvalgets lange tradition og dets sammensætning med repræsentanter for såvel arbejdsgivere som arbejdstagere, endvidere den forståelse for og realistiske indstilling til de samfundsøkonomiske sammenhænge og problemer, herunder de statsfinansielle, som hele tiden har båret kontaktudvalgets arbejde. Udvalget erkender, at det i væsentligt omfang må være værfternes egen indsats, hvoraf værftsindustriens situation afhænger. Dette er bl. a. tydeligt kommet til udtryk i de henstillinger, som udvalget gennem årene har rettet til værfter og værfternes ansatte om foranstaltninger til styrkelse af dansk værftsindustriens konkurrenceevne, henstillinger, der i vidt omfang er blevet fulgt og har givet resultater.

Dette til trods har den danske værftsindustri situation tilspidset sig i de seneste år. Flere af de danske værfter har været og er ude i en særdeles vanskelig situation. Det har bl. a. givet sig udtryk i en række henvendelser fra værfter og værftsmedarbejdere og fra lokale myndigheder, som statsministeren også anførte for et øjeblik siden. Foranlediget heraf følte regeringen et behov for en bred og sammenhængende redegørelse for værftsindustriens situation, en redegørelse, som regeringen kunne bruge i sin stillingtagen til værftsspørgsmål, og man anmodede derfor kontaktudvalget om at udarbejde en sådan.

[Handelsministeren]

Resultatet er den rapport, der nu foreligger: Dansk Værftsindustri. En redegørelse, april 1979. Af denne fremgår, at den danske skibsbygningsindustri relativt placerer sig pænt i international sammenhæng, både når vi ser på tilgangen af nye ordrer og på nuværende ordrebeholdning. Det er også interessant at bemærke, at danske værfter i modsætning til andre landes værfter har kunnet opvise regnskabsmæssige overskud i de seneste år. Det mener jeg vi kan tage som udtryk for, at dansk værftsindustri drives efter sundere forretningsmæssige principper, end hvad der er tilfældet i de fleste andre lande.

Denne situation er regeringen naturligvis meget tilfreds med, da konkurrencedygtighed er en grundlæggende betingelse for overhovedet at kunne hævde sig i den internationale konkurrence. Jeg vil også tillade mig i nogen grad at tage dette til indtægt for, at den hidtil af regeringen førte politik over for værfterne har været den rigtige. Regeringen erkender imidlertid fuldt ud, at trods den i international sammenhæng gode placering, dansk værftsindustri indtager, står denne i dag i en særdeles vanskelig situation, og at supplerende foranstaltninger fra regeringens side er påkrævet for i nogen grad at modvirke virkningerne af dobbeltgrebet fra efterspørgselskrisen og andre landes meget massive støtteordninger.

Det fremgår af rapporten, at for i det næste par år at kunne opretholde en nybygningsbeskæftigelse på værfterne på ca. 9.000 ansatte – det svarer til ca. halvdelen af, hvad der var beskæftiget i topårene 1974–75 – finder kontaktudvalget det nødvendigt, at danske rederiers kontraheringsaktivitet stimuleres, at der skabes en tilgang af statsordrer.

For så vidt angår den længere sigt, drager kontaktudvalget den slutning, at på trods af danske værfters åbenbare effektivitet kan de fremtidige efterspørgsels- og udbudsforhold næppe give basis for opretholdelse af hele den nuværende værftskapacitet i Danmark. Kontaktudvalget fraråder imidlertid en strukturtilpasning, der styres fra det offentlige side. Det anbefaler, at staten inden for rammerne af, hvad der findes erhvervspolitisk acceptabelt, søger at skabe de generelle muligheder for en passende værftsindustris opretholdelse, men siger, at det må være op til værfterne selv som privatøkonomisk virksomhed at tage ansvaret for, i hvilket omfang

det er rimeligt og forsvarligt at satse på opretholdelse af produktion og beskæftigelse.

Regeringen finder ligesom kontaktudvalget ikke, at der er grund til at afvige fra principperne i den hidtidige politik over for værftsindustrien. Erfaringerne fra andre lande tyder ikke på, at de massive subsidieordninger til fordel for den nationale skibsbygningsindustri er den rette vej til at skabe konkurrencedygtige værfter på længere sigt. Sådanne ordninger indebærer endvidere så stor en statsfinansiell belastning, at denne løsning næppe er aktuell at overveje som element i den danske regerings økonomiske politik. Regeringen finder det også på den baggrund mere hensigtsmæssigt at fortsætte sin aktive indsats på et internationalt plan for at begrænse udviklingen i subsidierne mest muligt og i videst muligt omfang drage omsorg for, at støtte i medfør af de eksisterende støttearrangementer kommer de danske værftsinteresser mindst muligt til skade. Specielt den psykologiske betydning af den danske ihærdighed på dette område for de andre landes administration af støtteordningerne mener jeg ikke bør undervurderes.

Til de konkrete forslag, som kontaktudvalget har fremsat, har jeg nogle kommentarer.

Ved vurderingen af forslaget om yderligere placering af statsordrer må regeringen tage en lang række forhold i betragtning. Udgifterne til køb af statsskibe må tilpasses den samlede økonomiske politik, hvorfor de statsfinansielle konsekvenser heraf nøje må overvejes. Det kan blive nødvendigt for de enkelte ressortministerier, som ønsker at bygge skibe, at foretage en prioritering af disse i forhold til andre formål inden for det enkelte ministeriums område. Endvidere vil det for visse af de ønskede skibe gælde, at bygningen af disse vil kunne have væsentlige implikationer for andre økonomisk-politiske problemstillinger, f. eks. planlægning af Kattegatstrafikken, Storebæltsplanerne, forsvarsforliget osv. Det er derfor ikke så ligetil at vurdere konsekvensen af en fremskyndelse af statens skibskøb. Jeg har anmodet mine ministerkolleger om at foretage en nærmere vurdering af, hvilke fordele og ulemper der måtte være forbundet hermed, bl. a. under iagttagelse af de førnævnte problemstillinger.

Parallelt hermed vil regeringen så videre overveje statens skibsbehov i relation til de statsfinansielle konsekvenser, i det omfang

[Handelsministeren]

indebærer en overskridelse af de eksisterende budgetrammer.

Med hensyn til kontaktudvalgets forslag om skibskreditordningen har jeg anmodet Skibskreditfonden og Nationalbanken om forhandling om en mulig forlængelse af skibskreditordningen og en ændring af udmålingen af sikkerhedsstillelsen for Skibskreditfondens lån.

Jeg nærer håb om, at disse forhandlinger vil kunne føre til en smidiggørelse af de nuværende regler. På den anden side er jeg også her nødt til at fremhæve, at visse problemer er forbundet hermed. Først og fremmest naturligvis hensynet til Skibskreditfondens opfyldelse af de sikkerhedskrav, som man må stille til et obligationsudstedende institut. Endvidere må en generel vurdering af konsekvenserne for Nationalbankens og Skibskreditfondens udgifter indgå i overvejelserne.

Regeringen kan fuldt ud tilslutte sig kontaktudvalgets betragtninger om bygning af skibe på basis af bistandsmidler. Regeringen vil, i det omfang de økonomiske rammer tillader det, stille sig positivt til bistand til salg af skibe til udviklingslandene, forudsat at der er tale om specialskibe, der er af udviklingsmæssig betydning for de pågældende lande.

Til slut vil jeg gerne gentage, at værfternes overlevelseshed naturligvis ligger regeringen på sinde. Regeringen vil, så hurtigt det er muligt, nærmere vurdere kontaktudvalgets forslag. Som det imidlertid fremgår af, hvad jeg her har sagt, indebærer disse en række problemer, som regeringen må tage stilling til, før den kan træffe endelig afgørelse om, hvor stor en del af kontaktudvalgets indstilling det er politisk-økonomisk forsvarligt at realisere.

Samtidig forventer regeringen også, at værfterne selv gør deres yderste for at overkomme krisen, og at de danske rederier bl. a. i lyset af den seneste tids forbedringer på visse dele af fragtmarkedet alvorligt overvejer, om tiden ikke snart er inde til et nyt fremstød for den danske handelsflådes fornyelse og udbygning.

Jørgen Jensen (DKP):

Jeg skal takke såvel statsministeren som handelsministeren og har bare en enkelt bemærkning til statsministeren, der siger, at den nedgang i efterspørgslen af skibe, som

måtte komme, efter at verdensskibsbygningen i nogle år var bragt op på et uholdbart niveau, har bragt vanskeligheder for dansk værftsindustri.

Jeg bemærkede også statsministerens udtalelse om, at vi havde øget vor andel af skibsbygningen. Det kan sikkert diskuteres. Det er en kendsgerning i hvert fald, at tager man ansatte på værfterne, har Danmark haft en større nedskæring end andre.

Handelsministeren taler om en nedgang i antallet af ansatte på 9.000, og lægger vi dertil, at der for hver skibsværftsarbejder er beskæftiget 1-2 andre arbejdere, bliver det altså godt og vel 20.000, som har forladt dette område. Det mener jeg man skal have med, når man taler om, at man kunne forvente en nedgang. Den har altså været større i Danmark.

Handelsministeren siger, at man kan tillade sig i nogen grad at tage den konkurrenceudligning, som har vist sig på værfterne, til indtægt for, at regeringens politik har været rigtig. Det, der også lå i regeringens politik, var, at man lovede en indsats i EF og OECD over for de konkurrenceforvridende tilskudsordninger, og her må vi vel notere i dag, at det ikke er lykkedes at ændre ved de forhold, siden vi sidst diskuterede i 1975 under en lignende forespørgselsdebat.

Jeg tror også, at de meddelelser, som kommer i dag om ordningen med 40 plus 40 plus 20 ved fordelingen af fragterne, vil skabe problemer, og at det er nødvendigt med en mere effektiv dansk indsats end den, der hidtil har været gjort i EF.

Når kontaktudvalget også bliver taget til indtægt for, at man ikke ønsker en offentlig styring af strukturtilpasningen, vil jeg da godt sige, at hvis man med strukturtilpasning mener lukning af værfterne, er vi heller ikke tilhængere af det på nuværende tidspunkt.

Og når handelsministeren også siger, at værfterne selv som privatøkonomisk virksomhed skal tage ansvaret for, i hvilket omfang det er rimeligt og forsvarligt at satse på opretholdelse af produktion og beskæftigelse, må jeg sige, at det er fortsat planløshed.

Så skal jeg ikke glemme, at der er en spekulation i at kunne tage B&W-sagen frem, som har været aktuel igen i de seneste dage. Hvem ved, hvor meget det egentlig er til værftets gavn, det, der er sket både ved købet

[Jørgen Jensen]

af B&W, ved de senere omstruktureringer og ved det, der er sket på det seneste.

Jeg skal erindre om, at samfundet også i allerhøjeste grad har været involveret. Jeg minder om de store tilskud, der blev givet til Lindø, da det blev bygget, til A. P. Møller-koncernen. Det var af et sådant omfang, at det gav koncernen mulighed for at genudlåne de penge, man fik fra staten, til kommunerne.

Men hvad der er værre i den redegørelse, vi har fået her, er, at den er knyttet meget nær sammen med den nedskæringspolitik, eller skal vi kalde det den stramme indkomstpølitik, som regeringen har aftalt. Når det siges, at udgifter til køb af statskibe må tilpasses den samlede økonomiske politik, hvorfor de statsfinansielle konsekvenser heraf må nøje overvejes, og at det kan blive nødvendigt for de enkelte ressortministre at prioritere dette i forhold til andet, ligger der heri ganske klart, at man vil fortsætte nedskæringspolitikken, at man vil holde sig inden for de rammer økonomisk, og det giver ikke meget håb.

Man taler også om, at det skal indpasses i planlægningen, og når man taler om Kattegatstrafik og Storebæltsplaner, må jeg også erindre om, at det er denne regering, der har opgivet planerne om at bygge en Storebæltsbro. Det er da planløshed, så det batter, hvis man først tilrettelægger en politik, som indeholder bygning af en Storebæltsbro, senere opgiver den og nu igen, når man taler om værfternes situation, ligesom tager den ind i debatten igen og siger: den må indpasses i det hele.

Jeg vil godt pege på det, jeg sagde indledningsvis før om, at den eneste effektive løsning på de danske værftsproblemer er en nationalisering af både værfter og rederier. Det skal følges op af en langsigtet samfundsmæssig planlægning på disse områder, og det må også være på et demokratisk grundlag. Vi erkender, at det kræver en stærk, bred politisk mobilisering og også en frigørelse fra EF-båndene. Når man i pressede debatten har fremholdt Sverige som et skræmmende eksempel på, hvad der sker, når man nationaliserer, er det ikke rimeligt. Af erfaringerne fra Sverige kunne vi lære, at en nationalisering må følges op af en udvidet indflydelse fra de ansattes side, en demokratiseringsproces.

Men det forhold, at der i dag ikke er aktuel politisk realisme i at tage et sådant skridt og nationalisere værfterne, må ikke blokere for aktuelle indgreb for at afbøde værftskrisen og de samfundsskadelige virkninger, den har. Kommunerne foreslår, at der hurtigt iværksættes en redningsplan for værfterne, der i første omgang sikres ved konkrete indgreb, således at beskæftigelsen, nybygningskapaciteten fra 1. kvartal 1979, fastholdes foreløbig frem til 1981. Dernæst mener vi, at ved en fortsat aktiv værftspolitik i de kommende år må det sikres, at et nybyggeri på mindst dette niveau fastholdes, indtil der efter de fleste eksperter skøn igen kommer mere normale markedsforhold for værftsindustrien, og det skønner man jo at der bliver omkring 1983-85.

Ud over en sikring af de nødvendige ordrer må denne værftspolitik medføre en øget kontrol med værfterne og rederierne og en væsentlig forøgelse af de ansattes indsigt i og indflydelse på driften. Vi foreslår derfor fem forholdsregler, man burde tage hurtigst muligt.

For det første, at staten placerer nye ordrer på danske værfter – det har man jo selv lagt lidt op til, selv om det er knyttet sammen med de økonomiske begrænsninger, man i øvrigt har – og vi siger for minimum 350 mill. kr. til levering i 1980 og for minimum 600 mill. kr. til levering i 1981. På baggrund af handelsministeriets kontaktudvalgs oplysning om det foreliggende nye ønske om statskibe på 1 mia kr. er dette mål vel egentlig realistisk. Den påtænkte bygning af nye militærfartøjer til 200 mill. kr. mener vi bør afløses af andre ordrer, f. eks. miljøskibe eller flere færger til udbygning af færgefarten mellem øerne. Jeg kunne godt nævne nogle af de områder, som har været meget inde i debatten. Der trænges også til en ny færge Gedser-Warnemünde, og der er mange andre områder, hvor vi ved, at der skal bygges nye færger.

For det andet, at der sættes nye midler af til salg af skibe med u-landsbistand, og det hørte vi jo i dag at man ikke var fremmed over for. Vi mener, det må være under forudsætning af, at det godtgøres, at skibene kan anvendes samfundsmæssigt forsvarligt i det pågældende u-land, og vi mener også, at det er en ydelse ud over det, det for

[Jørgen Jensen]

nærværende er planlagt at give i u-landsstøtte.

Vi mener også, at der må afsættes midler til en finansieringsordning eller eventuelt udchartringsordning, altså udlejning af skibe, der kan sikre nye kontrakter, og jeg kan da pege på, at der er forhandlinger i gang på dette område. Jeg kunne også nævne Helsingør Værft, som netop har fået en sådan ordre. Vi mener, at ordningen i alt skal sikre ordrer på minimum 300 mill. kr. i 1980 og minimum 300 mill. kr. til levering i 1981. Vi har skønnet, at de samlede statsudgifter til dette minimum bliver på 150 mill. kr. i hvert af årene, og vi mener, at der kan sikres ordrer af den nævnte størrelse.

For det tredje mener vi, det må sikres enten ved aftaler eller ved pålæg, at off shore-materiel til brug ved olie- og gasudvinding i den danske del af Nordsøen i videst muligt omfang bliver leveret af danske værfter. Jeg ved godt, at man siger, at i videst muligt omfang har man også aftaler om det i dag, men vi har også i erindring, at A. P. Møller har peget på, at det højst kan blive 40 pct. af det, der skal udføres af arbejde, der kan udføres af danske virksomheder, og vi mener ikke, at det skal være den begrænsning, som kommer derfra, der skal være bestemmende. Der er tale om boreplatforme og andre stålkrævende konstruktioner og anlæg. Man må også sikre, at Farøbroens stålkonstruktion i videst muligt omfang bliver lavet på danske værfter. Vi mener, at de nævnte områder skal fremskyndes, således at der minimum kan blive tale om levering af for 150 mill. kr. i 1980 og for 200 mill. kr. i 1981. Det kan vel ikke siges at være meget, når vi i øvrigt ved, hvad det er for millardbeløb, der skal bruges på dette område.

Så mener vi for det fjerde, at det må sikres, at danske rederier foretager nye ordre-placeringer på mindst 1,3 mia kr. til levering i 1980 og det samme beløb til levering i 1981. Man kan sige; kan det lade sig gøre? Vi mener, at den planlagte minimumsordre i første omgang må sikres gennem forhandling med de større rederier, men fører det ikke til det ønskede resultat mener vi, at man må gribe ind og pålægge rederierne en særlig skat med et provenu så stort, at staten kan lade de pågældende skibe bygge til senere salg eller udchartring. Man kan jo i Sverige og andre lande hente den nødvendige erfaring – ikke i

beskatning, men i at bygge skibe til char-tring.

Vi mener ikke, at den ekstraordre på nye skibe skulle være noget større problem for danske rederier. De har en egenkapital på rundt regnet 10 mia kr – det er i hvert fald ikke for højt regnet – og de havde sidste år et overskud på ca. 1 mia kr. samlet. Vi mener også, at de gunstige finansieringsbetingelser, som staten i forvejen tilbyder, rejser krav om, at man gør noget sådant; det er ikke uforsvarligt over for rederierne.

I den forbindelse synes jeg, der er en lille interessant ting fra den senere tid. Mandag den 30. april meddelte man i Børsen, at rederiet Torms ledelse så rigtigt, da den i 1975 valgte at placere en ordre på 4 bulk carriers på Lindøværftet i stedet for at få bygget skibene på et japansk værft. Dengang hed det, at Torm kastede omkring 240 mill. kr. unød-vendigt ud ad vinduet. I dag er regnskabet gjort op, og det viser sig nu, at Torm tjente 15 mill. kr. pr. skib ved at købe dansk, altså en gevinst på i alt 60 mill. kr. Jeg vil bare erindre om, at der, hver gang der skal place-res ordrer på et dansk værft, råbes meget op om, at det er underskudsgivende, at rederier-ne sætter penge til osv. Jeg synes, dette lille eksempel viser, at det ikke altid behøver at være rigtigt, og i hvert fald behøver det ikke at holde regeringen tilbage fra at lægge pres på for at få noget ført igennem.

Så vil jeg godt sige med baggrund i de foranstaltninger, som vi har nævnt under punkt 1-4, at der må lægges en samlet plan for bevarelse af samtlige danske værfter. Jeg understreger »bevarelse«. Det er altså ikke et spørgsmål om blot at finde en form, hvorunder man kan afvikle pænest muligt eller mest skjult, finde de steder, der kan opsuge arbejdskraften, eller hvad det er, man har talt om. Formålet er at bevare værfterne, og vi mener, at værftstillidsmænd, fagforeninger og fagforbund skal godkende den samlede plan.

Endvidere må det sikres, at de ansatte og fagforeningerne får direkte indsigt i alle regnskabsmæssige, ordremæssige og produktionstekniske forhold omkring værfterne. Ligeledes må der etableres et kontrolapparat under handelsministeriet, der får til opgave at følge rederiernes virksomhed. Det må bl. a. føre til kontrol med overførelse af skibe til bekvemlighedsflag, forsøg på at skjule

[Jørgen Jensen]

bygning af skibe i udlandet gennem stråredrier m. m.

Til det sidste vil jeg gerne sige, at vi har jo gentagne gange fremlagt delforslag om kontrol, og vi havde så sent som i går et spørgsmål til regeringen om, hvad man gjorde for at få kontrol med de multinationale selskaber. Vor holdning til skibsværftssituationen er den, at værfterne nok formelt ejes af kapitalhavere i dette land, men det er det danske samfund og arbejderne, der har skabt værfterne, og det er nødvendigt at bevare dem. Det kræver en effektiv indsats fra regeringens side. Vi mener, det kan gøres, og jeg må sige, at det, vi har hørt i dag, skaber nok forståelse for, at man i regeringen har diskuteret tingene, men det understreger samtidig, at den nuværende regering er bundet til en økonomisk politik, som vil umuliggøre den retningsangivelse af værfterne, som vi mener at kunne bevise kan ske, og det er sådan set det, vi har lagt op til med den nuværende debat.

Poul Nielson (S):

Jeg kunne godt have lyst til som min første bemærkning at sige under henvisning til hr. Jørgen Jensens indlæg, at det at udtrykke sig detaljeret om et problem ikke nødvendigvis er det samme som at udtrykke sig realistisk om det. Derimod vil jeg sige noget pænt om kontaktudvalgets rapport, som er realistisk, og som er et godt grundlag for den videre formulering af vores værftspolitik her i landet. Jeg synes, det er et meget værdifuldt organ, som spiller en konstruktiv rolle i den løbende diskussion og beslutningsproces.

Det er meget vigtigt for håndteringen af hele problemet, at den generelle internationale baggrund for værftskrisen er klart erkendt. Der er en almindelig international lavkonjunktur; der har været en aggressiv vækst i værftskapaciteten i en række nye industrilande, og andre lande har heller ikke holdt sig tilbage med at holde gang i noget, som burde have været underlagt en strukturalpasning. Der har været vanskeligheder for skibsfarten også på grund af visse skæve konkurrencesituationer fra nogle lande, der ligger ikke så langt østpå herfra, og der har været en vis tøven blandt redere generelt og også hos vores, måske på grund af truslen om en fastlåsning, som ville fryse os ude fra en meget stor del af markedet mellem tredjelande i

den såkaldte UNCTAD-kode. Hvad angår dette sidste, vil jeg i hvert fald gerne her konstatere, at Danmark har ført en fornuftig politik. Vi har søgt at varetage vores klare interesser i denne sag og formentlig også med et resultat, som dansk skibsfart vil kunne leve med.

Der er en global omstrukturering som baggrund for værftskrisen i de traditionelle industrilande, og det synes jeg man skal sige klart i stedet for bare at fremstille det som en profitjagerisk planløshed, sådan som hr. Jørgen Jensen var ved at få det sagt.

Jeg tror ikke på nogen automatisk tilbagevenden til fuld aktivitet igen i de traditionelle industrilandes værftsindustrier. For os gælder det om at bevare så meget som muligt, fordi der vil komme en bedring. Det er alle enige om. Der er uenighed om hvornår og hvor stor, men derudover er danske værfter også rent objektivt vurderet til at være så konkurrencedygtige, at der på lang sigt er tale om et bæredygtigt element i dansk industri, som vi skal bevare.

Det er jo hverken regeringen, folketinget, socialdemokratiet eller nogen som helst anden her, som ejer og bestemmer over værfterne. Det er aktionærernes værfter, og ingen har heller anfægtet aktionærernes ret til overskuddet fra værfterne, men det offentlige har taget et vist medansvar. Det er vi enige i, og vi har forsøgt at stimulere denne sektor. Det har vi gjort, og det vil vi fortsat nødvendigvis skulle gøre ud fra en samlet samfundsmæssig, erhvervspolitisk afvejning, hvori indgår også andre sektorerers fremtidsmuligheder og situation.

Der er grund til at slå fast – som det allerede er gjort her – at danske værfter ikke har haft stærkere nedgang end værfterne i de øvrige vesteuropæiske lande. I 1973–75 havde vi 6,1 pct. af den samlede produktion i de vesteuropæiske lande. I 1978 lå det på 6,7 pct., og vores andel af ordrerne i 1978 lå på 10 pct. Det er selvfølgelig ikke det samme som at sige, at vi ikke har nogen problemer. Vores problemer er bare en smule mindre end de andres, og her taler vi om realiteter, her taler vi om den faktiske produktion, ikke i andre elementer til beskrivelse af dette. Situationen er altså den, at vi har kunnet klare os, også vurderet på baggrund af den direkte statsstøtte i andre lande. Virkningen af disse andres politik har været konserverende; det

[Poul Nielson]

har ikke været muligt at skabe dynamik og fremgang ved hjælp af tilskudspolitikken.

Hr. Jørgen Jensen sagde, at vi kan i Sverige hente den nødvendige erfaring. Man havde lyst til at spørge, om vi så også i Sverige kunne hente den nødvendige kapital, for det er for mig at se nok så interessant. Det er ikke så svært at forestille sig, at hvis staten, samfundet, sagde: vi skal have så og så stor en skibsbygningsindustri i Danmark, så kunne vi lave det, men mon det danske samfund som sådant og skatteborgerne ville synes, at det var lige den allermost rigtige måde at bruge netop så mange penge på? Det spørgsmål synes jeg det er nødvendigt at præcisere.

Det har også været hævdet, at der var en EF-sammenhæng bag værftskrisen, at de store lande i EF yder direkte støtte, og at dette skulle afspejle EFs politik. Det første er rigtigt, men det andet er forkert. EFs politik fremgår af det fjerde direktiv om skibsbygningsindustrien af marts 1978. Det går tværtimod ud på at opstille så stærke begrænsninger som muligt i landenes tilskud. Når man ikke kan komme længere, end man er, skyldes det, at EF ikke er stærkere, end tilfældet faktisk er, på dette område. Der er tale om en omvendt situation i forhold til den argumentation, man forsøger at komme frem med.

Hr. Jørgen Jensen kom også med en bemærkning om, at det ville være umuligt at nationalisere. Jeg skal ikke komme ind på, om det ville være nogen god idé. Men at det skulle være umuligt på grund af EF er fuldstændig grebet ud af den tomme luft. Vi har set nationalisering af skibsværftsindustrien i en række EF-lande. Det er ikke det, der er problemet. I teorien – jeg understreger i teorien, desværre – er problemet, om man konkurrenceforvrider. Det er det, man beskæftiger sig med. Ejerforholdet er fællesmarkedet uvedkommende.

Vi har fra socialdemokratiets side været enig med regeringen i den linje, der hidtil har været fulgt. Vi har vendt os mod anvendelsen af statslån til udviklingslandene til finansiering af skibe, der ikke har en specifik, egentlig udviklingsfremmende effekt i de pågældende u-lande. Vi har også været enige i det hensigtsmæssige i den indirekte støtteform, der har været den dominerende gennem rederstøtten. Der er noget sundt i, at vi gennem denne støtteform undgår at havne i

en situation, hvor vi støtter bygningen af skibe, som ingen vil sejle med.

Vi ser det ikke som noget princip at begrænse elementerne i værftspolitikken til de færrest mulige. Vi er åbne over for overvejelser i stil med, hvad der er blevet foreslået fra kontaktudvalget, eller andre ideer, som kommer op, f.eks. skrotning, dobbeltskrog i tankere og hele diskussionen omkring produktudvikling og omlægning af produktionerne. Vi synes, det kan være rigtigt at fremhæve her, når vi diskuterer henstillingerne, anbefalingerne, fra kontaktudvalget, at vi er parate til også at tage andre ting op.

Vi vil især være positivt stemt over for en fremskyndelse af statsordrer. På den måde får vi noget reelt for pengene samfundsmæssigt, og der er mange felter, hvorpå vi kan dække et behov. Jeg skal ikke gå i detaljer, men bare give udtryk for, at socialdemokratiet ud fra et egentligt beskæftigelsesmæssigt synspunkt finder det rigtigt at fremskynde så mange ordrer som muligt.

Et ikke helt stort, men i visse situationer ganske afgørende element ligger i den såkaldte matchingordning, som muliggør, at man fra staten kan dække den forskel i tilbuddene, som kan opstå, hvis et dansk værft kan påvise, at et værft i et andet land har fået statsstøtte til at bringe deres pris ned med i en licitation. Problemet er, at bevisbyrden ligger hos værfterne selv, og at det er meget vanskeligt at få eftersporet og afdækket disse støtteordninger i de enkelte situationer fra de andre lande. Her burde vi måske gøre en særlig indsats ved at gå ind i de enkelte sagers behandling, efterforskning, mere aktivt end hidtil. Man kunne godt fra udenrigsministeriet og handelsministeriet ud fra et ønske om at stå servicemæssigt til rådighed her mere aggressivt engagere sig i disse enkeltsager til afdækning af matchingsituationer og til at få bevisførelsen klarere frem. Det ville i øvrigt også have den virkning, at vi fik kastet mere lys generelt på karakteren af de forskellige støtteordninger i de andre lande, hvilket kun kunne styrke vores egen forhandlingsposition i forsøgene på mere generelt i de forskellige organisationer at få afskaffet eller begrænset disse støtteordninger.

Vi mener, at værftssektoren fortsat vil være af meget vigtig betydning i det samlede danske industribillede. Vi mener også, at net-

[Poul Nielson]

op samspillet mellem en levedygtig værftsindustri og et dynamisk, internationalt orienteret rederierhverv er et særligt dansk plus, som bør bevares og styrkes. Men de ting, vi foretager os på dette område, må, som jeg tidligere sagde, nødvendigvis afvejes ud fra en helhedsbetragtning, også en erhvervspolitisk helhedsbetragtning, og vi synes altså, at en fortsættelse af den hidtidige politik med de elementer, som regeringen her har tilkendegivet at man yderligere vil overveje, bestemt ikke er nogen nulpolitik på værftsområdet. Det er tværtimod en linje, der faktisk indtil nu har vist sig at være nok så fornøftig, nok så bæredygtig, når vi sammenligner med resultaterne af en anden politik i de andre lande, vi i øvrigt kan sammenligne os med.

Askjær Jørgensen (FP):

For god ordens skyld skal jeg begynde med at sige, at fremskridtspartiet mener, vi har dygtige folk på de danske skibsværfter, både medarbejderne og ledelsen. Det er dygtige folk, der nok kan producere, uden at staten skal blandes ind i, hvordan de skal bære sig ad med det.

Danmarks kommunistiske parti har naturligvis en demokratisk ret til med en forespørgsel at stille sig op her og ligesom sige, at netop DKP vil gøre noget for værfterne og værfternes medarbejdere. Vi andre har så til gengæld lov til at sige, at netop den politik, som DKP ønsker ført, er den dårligst tænkelige for skibsværfterne og deres medarbejdere.

For en halv snes dage siden så vi hernede på Slotspladsen en demonstration, hvor medarbejderne på B&W forsøgte at fortælle befolkningen, hvor tåbelig man ville være i regering og folketing, hvis ikke man ville pøse yderligere nogle millioner kroner ud som støtte til skibsværfterne, denne gang specielt til B&W. I den anledning må man nok gøre opmærksom på, at der i forvejen af skatteyderne og danske virksomheder i andre brancher betales en støtte til værfterne, der svarer til omkring 70.000 kr. årligt pr. beskæftiget i nybygningssektoren ved de danske skibsværfter. 70.000 kr. pr. medarbejder, det er støtten i øjeblikket. Eksempelvis fik man for et års tid siden en del penge oppe på Stålvalseværket. Det blev også vedtaget af

et flertal herinde. Stålvalseværket ejes som bekendt af rederne, og rederne ejer også mange af de danske værfter. Det hænger naturligvis sammen. Hvad skatteyderne har punget ud med og fortsat må punge ud med via de kurstab, der er på salget af skibskreditorobligationerne, er selvfølgelig det område, der tæller mest, hvor det rigtig bliver til nogle penge. De værfter, hvor medarbejderne har tiltvunget sig timelønninger, der ligger 20-25 pct. over gennemsnittet i dansk industri totalt, har altså i deres midte et værft, nemlig B&W, hvor medarbejderne kom og sagde: vi, der får de største timelønninger, vil nu have noget mere støtte af jer andre, der arbejder for en mindre løn, end vi gør. Jeg synes, det er en besynderlig solidaritetsopfattelse.

En af de løbesedler, der uddeltes hernede på Slotspladsen – den var gul i dette tilfælde – har en naiv udregning af, hvorledes man kan spare 189 mill. kr. i arbejdsløshedsunderstøttelse pr. år ved at bruge 52 mill. kr. plus noget til diverse til konkurrencemæssig finansiering osv. Hvad man glemmer i regnestykket er, at de penge, man vil have oven i de 70.000 kr. pr. år pr. medarbejder, man får foreløbig, uvægerlig skal hentes op af lommeerne på andre medborgere i samfundet, og det er i de fleste tilfælde medborgere, der har langt mindre indkomster, end værftsarbejderne oppebærer. De penge, som medarbejderne på andre danske virksomheder, f. eks. tekstilindustriens folk, yderligere skulle betale til værfterne, må enten betyde reallønsnedgang hos dem, som betaler, eller højere bruttopris på arbejdskraft i disse andre virksomheder i de andre brancher. Det er det sandsynligste fremfor at forvente, at man ville tåle yderligere reallønsnedgange, og resultatet vil selvfølgelig blive højere bruttopris på arbejdskraft i de andre brancher, der skulle betale den forøgede støtte til værfternes medarbejdere og til værfternes aktionærer. Den realistiske konklusion kan kun blive, at øget støtte til værfterne skal betales med, at andre brancher får højere bruttopris på arbejdskraften. Ringere konkurrenceevne er følgen, og et lavere antal arbejdspladser i andre brancher er slutresultatet.

Spørgsmålet er, om de mange penge, vi allerede bruger på at holde værfterne på benene, ikke kunne bruges langt mere effektivt på andre områder, hvor måske 2-3 gange så

[Askjær Jørgensen]

mange arbejdspladser ville kunne fås for de beløb, der nu anvendes på værfterne.

Helt givet er det, at det retfærdigste må være, at man helt undlader systemet med erhvervsstøtteordninger, da dette aldrig kan have andet end negativt slutfacit. Hver gang man opkræver 100 mill. kr. i skatter til brug for erhvervsstøtteordninger, er nettoerhvervsstøtten jo maksimalt 85 mill. kr., men opkrævningen af de 100 mill. kr. slår fuldt ud igennem som højere bruttopris for arbejdskraft generelt i Danmark.

Den stadige udhuling af det danske erhvervslivs konkurrenceevne er så resultatet. Marginalmulighederne for eksport tabses, og flere og flere af de nye arbejdspladser, der skulle oprettes, bliver ikke en realitet.

For en vestjysk politiker, der kender tekstilarbejdernes lønninger og forholdene på mange virksomheder i det jyske, er det svært umiddelbart at have den helt store medfølelse med de skibsværfter, der i årtier har været lønførende, der har haft medarbejdere med lønninger på 20-30 pct. over den jævne arbejders lønninger. Hvis vi skal blive lidt ved specielt B & W, kan man jo se på de flotte, sølvbelagte skrifter, der udsendes fra B & W gennem årene. Det er flotte skrifter med farvebilleder, også når B & W sælger traktorer på ungskuet i Herning. Jeg kender ikke til, hvordan man inden for koncernen med de forskellige salg af aktier fra den ene afdeling til den anden fordeler overskud mellem afdelingerne og de aktiebesiddere, som måske ikke er så mange, men når man ser på, hvor mange forskellige aktiviteter der eventuelt kontrolleres af enkelte aktionærer, kan man ikke befri sig for en lille orm, der hvisker om, at man ville blive grueligt belusket, hvis man fra politikerside lod skatteydere, som er tekstil- eller slagteriarbejdere, betale under en eller anden form til en koncern, som måske både er bomuldsspinderi, traktorforhandler og en hel masse andet.

Fremskridtspartiet har for længst indset, at nye veje og muligheder for danske virksomheder kunne blive nødvendige. Et af de initiativer, vi har taget i den anledning, var lovforslag nr. L 39 om eksportfrihed for elektronikindustrien. Hvis der havde været et erhvervsvenligt flertal i dette folketing, var dette lovforslag ikke blevet forkastet, og der havde været åbnet op for muligheder også for bygning af militærfartøjer. Disse forhold

kan man se dokumenteret i fremskridtspartiets betænkningssbidrag på blad nr. 588 i betænkningen afgivet den 29. marts 1979. Endvidere kan man læse i folketingets forhandlinger vedrørende behandlingen af lovforslag nr. L 39, hvis man vil have opskriften på flere arbejdspladser også i værftsindustrien.

Fremskridtspartiet har for længst indset, at det danske samfund generelt er økonomisk og beskæftigelsesmæssigt endda meget sygt. Vi har nu igennem 5-6 år herinde givet opskriften på helbredelseskuren den ene gang efter den anden. Det har der ikke været flertal for endnu. Det eneste, vi har nået herinde, er at få dokumentation for, at heller ikke den regering, der nu er dannet, kan magte det, den selv vil. Vi hørte jo, da den tiltrådte, at grundlaget var disse 6,5 mia kr. som maksimalt betalingsbalanceunderskud. Det snakkes der ikke meget om længere fra hr. Ellemann-Jensens side, og vi andre bliver naturligvis nødt til at tage det som udtryk for, at regeringen har erkendt, at den ikke magter det, den ville, og at regeringen ikke duede. Det er beklageligt for værfterne såvel som for resten af det danske erhvervsliv, at vi ikke har en regering, der magter det, den vil.

Ellemann-Jensen (V):

Fremskridtspartiet har recepten, får vi gang på gang at vide, denne gang af hr. Askjær Jørgensen. Heldigvis er kvaksalveri forbudt her i landet.

Værfternes problemstilling er jo ganske klart formuleret i det materiale, vi har fået udleveret af handelsministeriets kontaktudvalg, og som danner baggrund for dagens forespørgsel. Problemstillingen er ganske enkelt, at den nuværende kapacitet ikke kan opretholdes, at de aktuelle internationale konkurrencevilkår er meget vanskelige, og at man derfor på en eller anden måde skal sikre, at der stadig overhovedet er nogen værfter tilbage i Danmark på det tidspunkt, hvor den internationale konkurrencesituation igen bliver rimelig, og hvor en vis dansk værftsindustri så vil have en eksistensmulighed. Det er jo også på den baggrund, vi allerede i en årrække har ydet en meget betydelig støtte til dansk værftsindustri, der vel i dag er den stærkest støttede danske industrigræn. Der bliver presset på for at få udbygget den støt-

[Ellemann-Jensen]

te, som bliver givet værfterne igennem en allerede særdeles gunstig finansieringsordning. Der er jo allerede i dag udlånt omkring en halv snes milliarder kroner igennem Skibskreditfonden.

Det føres så frem i debatten, at den støtte, de danske værfter får, overhovedet ikke kan stå mål med de støtteordninger, som man finder i de lande, danske værfter skal konkurrere med, og det er da rigtigt, heldigvis. Midt i alle de nære problemer, som bliver skabt af truslerne imod store og iøjnefaldende arbejdspladser som danske værfter, må man jo ikke glemme, at dansk industri står med én styrke i forhold til de konkurrenter, dansk industri skal kæmpe med: dansk industri står nemlig i højere grad på egne ben. Vi har i Danmark undgået i disse kriseår at omlægge vores erhvervspolitik i retning af en støtte til bevarelse af produktioner, som andre kan foretage endnu billigere end vi selv. Den dag der igen bliver rimelige internationale konkurrencevilkår, så vil det være en styrke for dansk industri, at vi har undgået alle disse forskellige former for direkte støtte til produktionen, som man ser alle andre steder.

Det nytter jo ikke noget, at alle mulige kommer rendende og vil have så den ene og så den anden produktion beskyttet imod konkurrence udefra, og det nytter ikke noget, at kommunisterne kommer med de argumenter, vi har hørt her i dag, kommunisterne, der jo selv igennem deres arbejde uden for dette folketing har været med til at forværre konkurrencesituationen på værfterne.

Danmark har formentlig nogle af verdens dygtigste skibsbyggere. Der er allerede i debatten i dag blevet trukket eksempler frem på, hvordan værfterne trods den meget voldsomme konkurrence og urimelige konkurrence, de møder, har formået at bevare og udbygge markedsandele og sågar har formået for nogle værfters vedkommende at arbejde med overskud. Men det hjælper jo alt sammen ikke ret meget, når vi ikke kan bygge billigere end andre, og det nytter helt specielt ikke, at vi prøver at tage konkurrencen op med andre landes statskasser. Det er dyrt, og det vil bringe os ind på den samme glidebane, som på den længere sigt vil underminere andre landes industrier.

Der er flere gange blevet henvist til den svenske værftsindustri. Der er jo allerede ble-

vet postet milliarder af kroner i svensk værftsindustri, og resultatet har været en midlertidig opretholdelse af en mængde arbejdspladser, men samtidig en stærkt faldende effektivitet, og den slags kan ikke undgå at hævne sig i det længere løb.

Der kan selvfølgelig fra nogle lokalsamfund være stærke argumenter for et sikkerhedsnet under en industri, der lokalt er helt dominerende, og som er kommet i en midlertidig klemme i den internationale konkurrence, men der er grund til at slå fast, at sådanne sikkerhedsnet kan man ikke holde ud under alle i dansk erhvervsliv, for hvem i alverden skulle så holde det sikkerhedsnet?

Vores opgave må være at værne om de stærke og levedygtige produktioner i stedet for at svække dem ved at ville holde sikkerhedsnet ud under alle. Det er den eneste måde, hvorpå vi kan opretholde et fremtidigt velstandsniveau i det danske samfund, som gør det muligt at opretholde den høje sociale solidaritet, den høje sociale standard, vi har i vores samfund.

Venstre er derfor godt tilfreds med det svar, regeringen har givet på dagens forespørgsel. Vi er godt tilfredse med, at der ikke lægges op til en ændring af de grundlæggende principper i den værftspolitik, der er ført hidtil. Vi er også godt tilfredse med, at ulandsbistanden ikke bliver undergravet ved, at man anvender de forskellige statslån som en camoufleret værftsstøtte. Vi regner også med, at man ved fordelingen af de statsordrer, der jo under alle omstændigheder skal afgives, og som man er ved at vurdere for øjeblikket, dels foretager en afvejning, som det er nævnt, af de overordnede samfundsøkonomiske hensyn, dels i videst muligt omfang tager driftsøkonomiske hensyn, sådan at det er værfternes egen indsats, der bliver afgørende for, hvilke værfter det er, der skal udgøre fremtidens danske værftsindustri.

Det fremgår jo af kontaktudvalgets materiale, at næppe alle værfter vil kunne regne med at kunne overleve som egentlige skibsværfter. De kommende års udvikling må derfor sikre, at de værfter, der bliver tilbage, er dem, der kan klare sig bedst i den internationale konkurrence. Det er værfterne bedst tjent med, det er det danske samfund bedst tjent med, og det er jo netop, hvad regeringens politik sigter på.

Kallesøe (KF):

Principielt er det konservative folkeparti modstander af store subsidier og tilskud til erhvervslivet. Værfternes krise hænger sammen med krisen i rederierhvervet, de lave fragtrater og den overkapacitet, som andre landes subsidier har forårsaget, samt den restriktionspolitik, som er kommet ind i den internationale skibsfart.

Samfundet har gennem Skibskreditfondens og de seneste forbedringer af denne fond skabt basis for, at der skulle kunne kontraheres skibe på danske værfter, og bestræbelserne for at placere statsordrer for at komme over det døde punkt i krisen virker i samme retning. Skibskreditfondens støtte er jo en støtte til at finansiere, så finansieringsvilkårene bliver lige så gode, som de er i mange andre lande.

Men den væsentligste indsats må dog bestå i at få skabt klarhed, så landene ikke gennem subsidieordninger kunstigt opbygger handelsflåder, der ikke er brug for, og skaber forhold for den internationale skibsfart, der er alt andet end præget af konkurrencedygtighed osv.

De kommunistiske lande har gennem de seneste år ført en dumpingpolitik, som har betydet, at de vestlige lande er blevet påført en urimelig og unfair konkurrence. En subsidiepolitik i alle lande vil holde krisen i live. En sanering er dog ved at ske i en række lande, bl. a. i Japan, og det er noget positivt.

Vi må på den anden side sikre, at de økonomisk stærkt kapitalkrævende erhverv ikke forbløder. Det kan et så kapitalfattigt land som Danmark ikke være tjent med. Men vi skal heller ikke kaste gode penge efter dårlige og trække flere sunde virksomheder ud i krise. Der skal være perspektiv og rentabilitet på lang sigt, for at det kan lade sig gøre at komme gennem disse vanskeligheder.

Det, der er noget positivt, er, at der er en vis optimisme på vej. For en række forretninger inden for skibsfartserhvervet, på fragtmarkedet, er der forbedringer. Det, vi fra det konservative folkeparti ønsker, er, at vi har et sundt rederierhverv og et sundt skibsbygningserhverv. Værfterne og rederierne skal naturligvis være konkurrencedygtige, og det kan de blive på mange måder. De kan bl. a. blive det ved at bygge skibe og købe skibe,

der er mere økonomiske og bedre, og derved kan de opnå en højere pris.

Når en af tillidsmændene på et af værfterne har sagt, at han ikke var særlig stemt for nationaliseringer af værfterne i den nuværende situation, og dermed henviser til situationen i Sverige og Storbritannien – man kunne også tage Norge med – så har han jo ganske ret. Nationaliseringer befordrer ikke talentet. Det forhindrer det i at komme til udfoldelse, det kommer til at virke som en sovepude.

Det, der er det væsentlige, og som jeg ikke har hørt andre ordførere være inde på i dag, det er den samlede økonomiske politik her i landet. Det, der er årsag til krisen i mange erhverv, er, at den økonomiske politik har været ført forkert af denne regering og af tidligere regeringer. Der er simpelt hen ikke gjort nok for den private opsparring. Der er ikke gjort nok for, at man investerer tilstrækkeligt. Der er ikke gjort nok for, at renteutviklingen bliver sådan, at det er rentabelt at investere, således at man kunne betale de høje lønninger, som vi har her i landet sammenlignet med andre lande, og stadig få rentabilitet ud af det.

Det er også et spørgsmål, om ikke vi skulle have fastholdt en strammere indkomspolitik, samtidig med at vi forøger produktiviteten. Derved kunne vi have opnået økonomisk fremgang og en større selvhjulpethed i alle erhverv, herunder både rederivirksomhederne, værfterne og en række eksporterende erhverv.

Det er derfor nødvendigt, at man fører en mere inflationsbekæmpende politik og styrker den samlede samfundsøkonomi. Så ville en række af den slags debatter, som vi netop har i dag, være fuldstændig overflødige.

Therkel Christensen (CD):

En forespørgselsdebat om den danske skibsværftsindustri finder centrum-demokraterne relevant, og at det sker på baggrund af den af handelsministeriets kontaktudvalg vedrørende skibsværftsindustrien udarbejdede redegørelse, kan vi også kun hilse med tilfredshed.

Dette udvalg, der bl. a. har Dansk Metalarbejderforbunds formand som medlem, har efter vor vurdering givet os en særdeles nyttig og omfattende redegørelse for hele denne industris situation såvel nationalt som inter-

[Therkel Christensen]

nationalt. Vi ved allerede fra et samråd med handelsministeren, at det er denne redegørelse, der ligger til grund for regeringens politik på dette område, og at handelsministeren er enig i de konklusioner, den indeholder. De samme synspunkter er jo også kommet til udtryk her i dag såvel i statsministerens indledning som i handelsministerens indlæg.

CD er stort set enig i de betragtninger, der er fremført fra regeringens side, bl. a. i, at det ikke kan være regeringens eller folketingets opgave at udpege de skibsværfter, der skal overleve, og at det er vigtigt, i det omfang vor finansielle tilstand tillader det, at fremskynde statsordrerne især i de kommende 2 år. Det er, for at den danske værftsindustri som helhed kan være intakt og konkurrencedygtig, når mulighederne for udlandsordrer igen øges i takt med forbedringen på det internationale fragtmarked.

CD vil derfor se positivt på de forslag, regeringen vil komme med på dette område, der kan øge statsordrerne, også selv om regeringen skulle finde det nødvendigt for at kunne skaffe de nødvendige midler at ned-sætte tempoet i udviklingen af andre offentlige projekter.

Også centrum-demokraterne finder, at den danske værftsindustri har klaret sig godt, set i international målestok. Når vi her i landet har reduceret arbejdsstyrken med kun godt 1/3 i forhold til en halvering internationalt, så mener vi, at vi har klaret os godt. Også vi mener, at såfremt vi kan bevare en beskæftigelse ved nybygning på ca. 9.000 mand, så må det stadig set i international belysning være tilfredsstillende. Vi mener, at det er beundringsværdigt og et tegn på dygtig ledelse og arbejdsindsats, at danske værfter uden direkte subsidier har kunnet klare sig så godt. Det viser sig jo også, at man i Sverige, hvor der er ydet milliardstøtte, har klaret sig langt dårligere og i modsætning til danske værfter har haft regnskabsmæssige tab.

CD anerkender regeringens bestræbelser på at bekæmpe subsidieordningerne og opfordrer til at øge indsatsen på dette område såvel internationalt som i EF-regie og nordisk regie.

Vi finder det i denne forbindelse heller ikke ønskeligt med direkte støtte til den hjemlige værftsindustri, bl. a. fordi bestræbelserne på at hindre støtteordningerne i udlandet derved ville miste deres vægt. Desu-

den skulle vi bruge langt større ressourcer end rimeligt i forhold til andre områder. Man må i denne forbindelse ikke glemme, at værftsindustriens kreditter i forvejen er billige, ca. 8 pct., i forhold til den øvrige danske industri, der jo har kreditordninger, der ligger oppe på 16-17 pct. Vi mener heller ikke, at sådanne støtteordninger vil løse problemet på længere sigt, men derimod skyde det ud i fremtiden. Man kunne endog frygte, at der derved ville blive givet værfterne en sovepude, således at produktudvikling, salg og eksportinitiativer, rationaliseringer, ville gå i stå.

Derfor glæder vi os i CD sammen med det store flertal i den danske befolkning over, at man ikke har fået opbygget en stor, central ØD-fond, som i denne situation sandsynligvis ville være blevet benyttet til et forsøg på at ændre dansk værftsindustri fra at være en af verdens mest anerkendte og rentable industrier til at være en beskæftigelsesindustri.

I modsætning til ordføreren for forespørgerne, hr. Jørgen Jensen, tror vi heller ikke på nationalisering. Det, der bl. a. er årsagen til rederiernes vanskeligheder og deraf følgende svigtende kontrahering af nye skibe, er jo netop konkurrencen med de statskapitalistiske lande og disses dumpingpriser, som vi kender fra fragtmarkedet.

På baggrund af det, jeg her har sagt, kunne der vel også være grund til at sætte et spørgsmålstejn ved værdien af skibsordrer fra østlandene. Vi må ikke glemme - og det bør hr. Jørgen Jensen heller ikke - at det er disse skibe, der senere benyttes til at konkurrere med vore til helt urentable statspriser på fragtmarkedet. Derved er disse med til at øge vore vanskeligheder og med til at skabe såvel arbejdsløse sømænd som arbejdsløse værftsarbejdere her i landet.

Handelsministeren nævnte i sit indlæg salg af skibe til udviklingslandene på basis af bistandsmidler, og han nævnte, at dette forudsatte, at der var tale om specialskibe med udviklingsmæssig betydning. Her er vi jo inde i samme problematik som med østlandene, bl. a. på grund af, at løn- og bemandingsreglerne i disse lande er meget lempeligere, end vi kender dem her i landet. Derfor vil CD anse det for ønskeligt, om man under en eller anden form kunne støtte salg af rederiernes ældre skibe, der i mange tilfælde ville være egnede for udviklingslandene. Derved

[Therkel Christensen]

ville danske redere kunne forny og udbygge deres flåde, således at den blev mere konkurrencedygtig bl. a. over for statsskibene fra Sovjetunionen. Det kunne være interessant at høre handelsministerens vurdering af dette spørgsmål.

Jeg vil gerne slutte med at sige, at centrum-demokraterne ikke undervurderer værftsindustriens krise, og at vi er indstillet på at støtte regeringens bestræbelser for at afbøde virkningerne af denne krise, men vi er ikke tilhængere af hverken en ØD-alisering eller en nationalisering af skibsværftsindustrien.

Bjørn Poulsen (SF):

Skibsværfternes situation i Danmark har jo hørt til de varme emner i den daglige debat gennem længere tid, og jeg skal da også hilse denne forespørgsel velkommen. Jeg kunne dog ønske, at det måske havde været en uge eller lidt mere senere, så vi måske kunne have set et udspil fra regeringen om, hvorledes det vil gå med statsordrerne.

At man sjældent løser nogle problemer ved en forespørgselsdebat, er jo en kendt sag, men det kan da være, at regeringen efter dagen i dag ved noget om, hvad der er mulighed for rent politisk, og det kan jo også være en positiv ting.

Inden jeg går videre, så tror jeg lige, at vi skal prøve at få nogle ting sat på plads. Man har talt meget om de danske skibsværfters andel af den ordregivning, der har været, men jeg må da lige gøre opmærksom på, at de tal, vi har hørt, altså kun henviser til OECD-landene. Vi har altså ikke resten af skibsværftsnationerne med, og de er, for at sige det mildt, ved at udgøre en betydelig del af skibsværftsmarkedet. Hvis vi tager alle skibsværfter med i denne verden, så tror jeg nu ikke, at tallene passer helt.

Fra SFs side skal jeg præcisere, at vi gerne vil være med til at hjælpe værftsindustrien over den nuværende krise, men vi vil altså ikke gøre det ukritisk og med alle midler. Vi erkender, at så at sige ligegyldigt hvad man gør, vil der altid være én part, der vinder på det, og det er de kapitalinteresser, der står bag værfterne. Men vi må også erkende, at situationen i dag er, at alternativet er arbejdsløshed, hvis ikke vi hjælper og kan bevare den beskæftigelse, vi har på værfterne i

dag. Der er intet andet alternativ end arbejdsløshed. Jeg synes bare, at vi må sige tingene, som de er.

Der har været talt meget om at nationalisere værfterne, og heldigvis har den kommunistiske ordfører, hr. Jørgen Jensen, også taget rederne med ind i billedet. En nationalisering af værfter vil ikke ændre noget som helst i nogen retning, idet vi ved, at det er rederne, der står bag værfterne i Danmark, og at det er rederne, der altid får tilskudene. Det er jo meget få tilskud, der gives direkte til værfter, det er jo kun et spørgsmål om nogle produktudviklingstilskud. Skal der tales om en nationalisering af værfterne, så skal det i hvert fald være i forbindelse med en samlet værftspolitik og ikke kun som en kriseforanstaltning. Jeg er ikke helt enig i hr. Jørgen Jensens synspunkter med hensyn til, hvorledes det går i Sverige, men den diskussion kan vi gemme til senere.

Der er blevet talt – også i den daglige diskussion – om, hvad man kunne bruge værfterne til, og der er blevet talt meget om alternative produktioner. Nu er det jo således, at de fleste værfter har alternative produktioner i forvejen, men sådan uden videre at begynde at forøge disse produktioner er ikke realistisk. Det må heller ikke siges at være særlig realistisk at ændre det nuværende produktionsapparat til anden produktion. Det er ikke noget, man bare uden videre gør. Og hvis man gør det, så har man jo ikke produktionsapparatet den dag, man skal bruge det. En alternativ produktion må gå på de ansatte på værftet og ikke på produktionsapparatet, og på den måde er mulighederne naturligvis større.

Jeg synes bare, vi skal påpege, at der altså er nogle men'er ved det her. Der er i hvert fald to. For det første må det dreje sig om at komme igennem krisen med værfterne intakte, det har jeg omtalt tidligere. For det andet skal den alternative produktion altså ikke være en produktion, vi har i forvejen. Derved er det kun et spørgsmål om at flytte arbejdspladser, og det er der jo mildest talt ikke vundet noget som helst ved.

En enkelt sidebemærkning på nuværende tidspunkt. Allerede i går, da jeg sad og kiggede lidt på, hvad denne tale skulle indeholde, kunne jeg tillade mig at skrive, at fremskridtspartiet naturligvis klarer hele problemet ved at nedsætte de direkte skatter. Når

[Bjørn Poulsen]

løsningen skal foregå på den måde, er der jo ingen grund til at diskutere værftsproblemer mere med det parti.

Hvilke muligheder er der så for at skaffe ordrer til danske værfter? Ja, hvis vi ser bort fra statsorderne, så må vi jo nok erkende, at fra danske redere er der ikke det store udbud. At A. P. Møller-koncernen har forbarmet sig over de resterende ansatte på Lindøværftet og afgivet ordre på en serie skibe, kan vi i dag konstatere. Men vi må jo ikke lukke øjnene for de mange ansatte, der allerede er eller som vil blive afskediget i den nærmeste fremtid på Lindøværftet. Og vi må også konstatere, at anden beskæftigelse for dem findes der vel ikke for øjeblikket. Jeg vil også gerne spørge – det må især være statsministeren – om man har tænkt sig eventuelt at prøve at gøre noget ved de problemer, som er opstået på Fyn, og ikke mindst de problemer, der har ramt Munkebo. Jeg synes, det er noget, man bør tage med ind i debatten.

Hvis andre danske redere ville gøre det samme, som A. P. Møller-koncernen har gjort, så ville situationen faktisk se meget lys ud. Men hvis vi går lidt tilbage, en måneds tid tilbage, og kigger på de udtalelser, der kom fra DFDS' generalforsamling om, at man ville bestille den næste færge – det var så vidt jeg husker til Oslo-København-ruten – dér, hvor man fik de bedste betingelser, uanset om det var et dansk værft, så bliver man jo ikke ligefrem optimistisk af det. Jeg synes ærlig talt, at der er nogle erhvervsledere, hvis ansvarsfølelse over for aktionærerne er så stor, at nationale hensyn åbenbart ikke skal tages under nogen omstændigheder. Man tager alt, hvad man kan her i landet, når det er gode tider, og går udenlands, når vi får problemerne, og det selv om det er danske skibsværftsarbejdere, der har skabt og betalt de værfter, som disse rederier ejer.

Jeg synes også, at vi i denne debat bør tage B&W med ind i diskussionen, for naturligvis vil de transaktioner, som den nuværende ejer, Bonde Nielsen, lige har foretaget, i første række ramme de ansatte. Den mistillid, som vedkommendes transaktioner naturligvis skaber, går i første række ud over de ansatte. Den kamp, som de ansatte fører for øjeblikket for at redde deres arbejdsplads, bliver naturligvis besværliggjort, når man på den måde begynder at lege med kapitalen,

som vi har set i dette tilfælde. Det er jo ikke noget nyt.

Netop B&W får mig til at spørge handelsministeren om noget, der står i redegørelsen fra kontaktudvalget vedrørende skibsværftsindustrien. Der står på side 48 under afsnit d – det er det afsnit, der omhandler bistanden til u-landene – at øget støtte via u-landsmidler kun kan gives til projekter eller specialfartøjer, »der ikke senere vil gå ind i konkurrencen med dansk skibsfart«.

Jeg har tidligere i et samråd spurgt om dette og af tidsmæssige årsager ærlig talt ikke fået noget særlig godt svar, men når jeg nu læser handelsministerens tale, så står der faktisk noget andet – så vidt jeg kan læse det i hvert fald. Nu står der lige pludselig: »... forudsat der er tale om specialskibe, der er af udviklingsmæssig betydning for de pågældende lande«.

Nu er det naturligvis muligt, at vi taler om hver sin ting, men jeg mener nok, at det, der står i handelsministerens tale i dag, er noget helt andet end det, der står i redegørelsen, og jeg vil da sådan set glæde mig lidt, hvis det, handelsministeren har sagt i dag, er det, der skal gælde.

Der er dog én ting, som jeg lige vil slå fast, inden jeg fortsætter, og det skal slås fast, så det ikke kan misforstås: vi går i SF ikke ind for, at u-landsmidler ukritisk skal gå til bygning af skibe på danske skibsværfter. Lad det være sagt, så det kan forstås. Men hvis – og det er dér, spørgsmålet til handelsministeren kommer ind – denne sætning i talen betyder, at der kun kan være tale om f. eks. inspektionsskibe og fiskerkuttere, for jeg har ærlig talt ikke efter det samråd, vi havde med handelsministeren, kunnet finde andre ting frem, så synes jeg nok, at situationen ser lidt mærkelig ud.

Jeg synes, at Danmark har været meget langt fremme med hensyn til udvikling af skibstyper, som netop var et af svarene på u-landenes interne transportproblemer. Dér vil jeg da bare pege på, at B&Ws multifleksskib er et projekt, som efter min mening ikke er uinteressant. Det løser ikke alle de problemer, som u-landene har transportmæssigt set internt, men det løser i hvert fald et af problemerne, og det er, at man ved hjælp af et sådant skib kan flytte varer fra de havne, som i dag er så overbelastet, og ud til de bestemmelsessteder i det enkelte u-land, hvor

[Bjørn Poulsen]

man i dag hverken har tog, vej eller nogen andre muligheder for at transportere, bortset fra søvejen. Jeg ved, at der også findes andre systemer, som kan klare mange af de transportproblemer, som u-landene har, netop ved at bruge søvejen.

Hvis handelsministerens forklaring i samrådet skal stå til troende, eller det, der står i dag i talen, skal stå til troende, så vil jeg da i hvert fald gerne lige have klaret op, hvad det er, vi skal regne med. Hvis det er det første, så er der altså ingen muligheder for overhovedet at komme ind med den slags skibe til u-landene, og det synes jeg ærlig talt ville være forkert – ikke så meget over for danske skibsværfter, men i højere grad over for u-landene.

Hvis man ikke vil bruge u-landsmidler overhovedet til den slags, så vil jeg i hvert fald foreslå én ting, og det er, at man i hvert fald sidestiller tredjelande – herunder u-lande – med danske redere, hvad angår finansieringen, for det er i meget høj grad staterne som sådanne, der står som redere. Og så er jeg også overbevist om, at der er ordrer at hente alene på den konto for danske skibsværfter.

Her vil jeg lige komme ind med et enkelt spørgsmål. Jeg vil gerne have handelsministeren til at fortælle mig, hvorledes det står til med det, vi kalder matchningen, om der eventuelt bevilges flere penge til den, eller om det er ved at være slut.

Jeg har ellers hidtil ikke berørt finansieringsreglerne særlig meget, men jeg har nu heller ikke tænkt mig at gå nærmere ind i en diskussion om dem bortset fra ét område, hvor nogle af vores værfter tidligere har haft et meget stort marked, nemlig ved ombygning af skibe. Ombygning af skibe er efterhånden et meget stort område, og det er et arbejde, der har et meget stort forbrug af arbejdstimer, og det er derfor en meget bekostelig affære, som desværre også i dag er blevet ramt af den omsiggribende subsidiekonkurrence, vi er ude for. Vi kan vist godt sige rent ud, at hvis vi stadig væk vil være med på dette område, så tror jeg nok, at vi er nødt til at forbedre finansieringen af ombygninger.

Jeg vil til sidst prøve at konstatere tingenes tilstand. Vi ved, at statsordrer ikke kan klare værfternes problemer, selv om alle de muligheder, vi ved findes på området, udnyt-

tes. Der skal andre ordrer til, og dem ved vi også at værfterne ikke får, som de har gjort hidindtil, ved at sidde derhjemme og pleje hjemmemarkedet. De er nødt til at tage ud, og vi må sige, at det er positivt, at der er adskillige lande i dag, som virkelig er begyndt at prøve på at sælge deres skibe udenlands.

Vi må trods alt huske én ting, nemlig at Danmarks skibsbygningskapacitet jo ikke er så stor længere. Vi er for øjeblikket et sted mellem 10.000 og 11.000 mennesker, og ved en fornuftig ordregivning fra staten skal der faktisk – desværre nok – ikke så forfærdelig meget mere til for at kunne holde værfterne i gang på nuværende niveau. Jeg hører til dem, der ikke tror på, at vi kommer op på det tidligere antal beskæftigede, nemlig de 18.000. Men vi kan jo heller ikke tillade, at de nuværende værfter kommer ned på vågeblus, for så kommer de til at mangle den nødvendige produktudvikling, og så er de under ingen omstændigheder konkurrencedygtige om et par år.

Sluttelig vil jeg bare sige, at vi har fra SFs side gang på gang slået på, at vi ikke kan blive ved med bare at give erhvervsstøtte og give erhvervsstøtte den ene gang efter den anden. Det kan i hvert fald ikke blive ved, uden at vi får en fornuftig reform, indeholdende virksomhedsdemokrati, økonomisk demokrati. Skal vi støtte erhvervslivet på så mange måder, som vi efterhånden gør det i Danmark, så skal der altså være medindflydelse, der skal være medbestemmelse, og der skal være medansvar til de ansatte, som er tilknyttet disse virksomheder, som får disse ordninger. Ellers vil SF ikke være med længere.

Honoré (KrF):

Krisen inden for skibsbygningsindustrien er et internationalt fænomen, der hænger sammen med, at man op til 1973, bl. a. for at imødekomme behovet for tankskibe, udvidede værftskapaciteten og derefter oplevede en drastisk nedgang i efterspørgslen efter skibe på grund af den økonomiske afmatning. Vi står derfor rundt omkring i verden med en alt for stor værftskapacitet i forhold til behovet, og denne internationale krise kaster selvfølgelig også sine alvorlige skygger ind over den danske værftsindustri.

[Honoré]

I denne situation må målsætningen for en dansk værftspolitik være realistisk. Vi kan ikke stille krav om, at den danske værftsindustri skal kunne videreføres i sit hidtidige omfang, i det omfang den havde på sit højdepunkt, under en international krise, men vi kan opstille som målsætning, at den danske værftsindustri som helhed overlever som en økonomisk sund virksomhed og med størst mulig kapacitet, der kan udnytte de forhåbentlig forbedrede muligheder, som vil vise sig i 1980'erne.

Halvdelen af verdens værftskapacitet er jo i dag udnyttet, det må vi tage hensyn til. Men dansk værftsindustri placerer sig godt i international sammenhæng, og selv om vi i Danmark ikke yder værftsindustrien en nær så stor statsstøtte som i de fleste andre lande, så har den danske værftsindustri klaret sig som en af de bedste i Europa, og det taler for, at man viderefører den hidtidige værftsindustri. Der henvises til andre landes betydelige subsidier, men erfaringerne med disse subsidier, disse støtteordninger, er jo ikke særlig gode.

Kontaktudvalget under handelsministeriet har udarbejdet nogle anbefalinger for en kommende dansk værftsindustri, og vi finder i kristeligt folkeparti, at disse anbefalinger er fornuftige. Vi mener, at man må undersøge, om der er mulighed for at hjælpe dansk værftsindustri ved statsordrer, men statsordrer, der vel at mærke tildeles dansk værftsindustri på en sådan måde, at det bliver de mest konkurrencedygtige værfter, der får ordrerne, og at man ikke af egnsudviklingsmæssige hensyn prøver på at begunstige enkelte værfter.

En anden ting, der peges på, er muligheden for danske værfter for at opnå eksportordrer. Dér giver vi kontaktudvalget ret i, at man står i et dilemma. Man skal konkurrere med udlandet, hvor der finder en kraftig subsidiering sted, og kan fristes til at konkurrere med statssubsidier, men derigennem risikerer man at gøre værftsindustrien mindre effektiv, og man må også indse, at det er meget svært for et land med vor økonomi at konkurrere med andre landes statskasser.

Et andet punkt, der nævnes, er et punkt, som vi meget stærkt vil understrege, nemlig at man må opfordre danske rederier til at benytte sig af de danske værfters kapacitet. Dér var jeg opmærksom på et interessant

synspunkt fra CDs ordfører, der spurgte, om man ikke kunne støtte danske rederiers salg af ældre skibe, så de kunne lade nye og mere konkurrencedygtige skibe bygge på danske værfter. Fællesklubben på Lindø og dens repræsentanter har rejst spørgsmålet om danske rederiers bygning af skibe på danske værfter i forbindelse med, at A. P. Møller lod to bilfragtskibe bygge i Japan i stedet for på Lindø.

Et andet forslag, som har været rejst, er spørgsmålet om alternative produktioner. Det mener jeg også man skal undersøge nøje, og det er et spørgsmål, som Fællesklubben på Lindø også var inde på. Man har dér undret sig over, af DUC ikke lod Lindø få en ordre på to platforme til Gormfeltet, men i stedet for lod disse ordrer gå til et fransk selskab.

En anden form for alternativ produktion er produktion af elementer til brobygning, og direktør Engell-Jensen har i Børsen den 3. april nævnt Farøbroen, men påpegede, at man i så fald måtte udbyde broen som et stålprojekt og ikke som et betonprojekt. Jeg formoder, at de ministerier, som kan øve indflydelse på dette punkt, vil være opmærksom på dette synspunkt.

Jeg skal sammenfattende konkludere, at kristeligt folkeparti er tilhænger af de værftspolitiske synspunkter, som handelsministeren har givet udtryk for, og vi ønsker, at man viderefører den hidtidige værftspolitik, fordi den har bevaret de danske værfter som nogle i international sammenhæng sunde økonomiske virksomheder.

Flygaard (DR):

Vi skal i dag se på skibsværftsindustriens forhold. Hvis vi skulle behandle andre erhvervsområder på tilsvarende vis, så kunne vi jo få mange forespørgselsdebatter, men foranlediget af den forespørgsel, der her i dag er rejst, skal jeg på retsforbundets vegne fremføre nogle synspunkter.

Der er for os ingen tvivl om, at vi har fået en værftskapacitet, som er for stor, og en handelsflåde af en sådan størrelse, at fragtterne ikke giver mulighed for en rimelig indtjening. Dette gælder imidlertid ikke alene Danmark, det gælder også en række andre lande.

[Flygaard]

Jeg vil gerne principielt give udtryk for, at retsforbundet er imod en nationalisering af skibsværftsindustrien og også imod en nationalisering af rederierne. Vi ønsker, at produktionen af skibe og rederivirksomhed i det hele taget skal foregå på et driftsøkonomisk grundlag.

Vi ønsker også at fremføre det synspunkt, at det måske umiddelbart kunne lyde tilforladeligt og ligefrem godt i en øjeblikkelig situation at give tilskud, men det er vores opfattelse, at det er et meget kortsigtet synspunkt, og at man nok bør anlægge et mere langsigtet synspunkt, hvis man skal nå til en løsning, der på længere sigt må forekomme mere holdbar. Hvis man kun vælger de kortsigtede løsninger, så får man efter vores opfattelse kun en galgenfrist.

Vi vil om tilskudslovgivningen i al almindelighed sige, at den primære virkning af en sådan tilskudsordning efter vores opfattelse kun er den, at der flyttes om på beskæftigelsen, da tilskud må modsvares af højere skatter. Det gælder vel i særlig grad, når vi ser på underskuddet i statskassen. De fleste vil vist erkende, at det er stort nok i forvejen. Måske kan man bedre se beskæftigelsesfremgangen, eller måske snarere et stop for nedgangen i beskæftigelsen, på et mere afgrænset område, medens den negative beskæftigelsesvirkning via højere skatter breder sig ud over et større område og dermed fortegner sig.

Jeg skal knytte nogle bemærkninger til en række enkeltspørgsmål omkring skibsværftsindustrien.

For det første vil vi gerne give udtryk for, at regeringen bør være så aktiv som overhovedet muligt i bekæmpelsen af de nationale støtteordninger. Det bør regeringen være ikke alene ud fra et almindeligt samfundsøkonomisk synspunkt, men også ud fra det synspunkt, at det danske samfund og den danske statskasse ikke kan konkurrere med store udenlandske statskasser.

Vi vil dernæst gerne rejse det spørgsmål, i hvilket omfang Danmark selv kan fastsætte licitationsbetingelser, når der udbydes statsordrer. Om statsordrer vil vi i øvrigt sige, at hvis man kan finde et rimeligt grundlag for at fremrykke nogle offentlige investeringer, så er det naturligt, at en sådan fremrykning finder sted, men den bør efter vores opfattelse foregå på grundlag af en fri licitation, så

ledes at de værfter, der bedst er i stand til at klare sig, også bliver de værfter, der kommer til at overleve.

Endvidere vil vi komme med den bemærkning, at når man indtil videre og måske for stedse har opgivet planerne om en Storebæltsbro, så kan man vel ikke udelukke muligheden af, at det har haft en negativ beskæftigelsesmæssig virkning for et eller flere værfter, der i relativt god tro havde disponeret efter, at nu skulle der vel endelig bygges en Storebæltsbro.

Endelig vil vi gerne give udtryk for, at det må være muligt i forbindelse med naturgasprojektet, som det kommer til udtryk i regeringens forslag, at få skabt mulighed for, at danske skibsværfter får en alternativ produktion i gang i forbindelse med det omfattende ledningsnet, der i givet fald skal bygges.

Jeg vil også gerne pege på et forhold, der ikke har været bragt ind fra anden side, nemlig det forhold, at når den danske valuta efter manges opfattelse er overvurderet, så medfører det en ringere konkurrenceevne, når man skal ud på verdensmarkedet og sælge skibe. Det er kommet til udtryk i flere artikler i pressen. Det tror jeg også var et forhold, man skulle have sin opmærksomhed henledt på.

Jeg synes, det er udmærket, at man hjælper udviklingslandene, men fra retsforbundets side må vi stærkt advare imod, at denne u-landshjælp får form af en kortsigtet erhvervs politik, hvor vi faktisk meget stærkt opfordrer u-landene til at købe skibe, måske skibe de ikke altid har brug for, men som vi herhjemme måske godt vil undrangere.

Med henblik på den fremtidige politik, der bør føres, ikke alene på dette område, men vel i det hele taget på det erhvervs mæssige område, vil vi gerne skue tilbage og sige, at hvis man havde ført en mere ansvarlig politik i 1960'erne, hvis det var således, at man havde sørget for at få en omlægning af erhvervsstrukturen på et tidspunkt, hvor der var alternative beskæftigelses mæssige muligheder, hvor man altså burde have afstået fra at føre en subsidie politik, så tror vi, at mange problemer i dag i hvert fald ville have været mindre. Det er vores ønske, at der føres en sådan politik nu, så at man ikke i 1980'erne kan stå op og sige det samme om den økonomiske politik på det pågældende område her i slutningen af 1970'erne.

Wilhelm (VS):

Det må vel være på sin plads, når vi nu for fjerde eller femte år i træk diskuterer noget, man kalder værftskrisen, at prøve at starte med at sige lidt om, hvad der egentlig er indeholdt i det begreb efterhånden.

Der er indeholdt en meget alvorlig krise for de hidtidige værftsarbejdere og deres beskæftigelse. Men der er ikke tale om nogen økonomisk krise for værfterne. Værftskapitalen har i de sidste år haft det bedre, end den har haft det meget længe. Man har benyttet denne krise på helt klassisk maner, og denne gang oven i købet med massive tilskud fra skatteyderne, til at bortrationalisere arbejdspladser og til at hæve profitniveauet og øge produktiviteten.

Det er det, der er tilbage af den såkaldte værftskrise, og den kommer man naturligvis ikke ud af i en situation, hvor man faktisk har gjort det muligt at producere mere, end værfterne producerede i 1972-73, men med en arbejdsstyrke, der kun er halvt så stor.

Det bliver sagt i kontaktudvalgets redegørelse på side 45, at udvalgets indstillinger gennem årene i høj grad har været udtryk for en bevidst politik, og det må man vel nok sige at det har været. Det har i høj grad været udtryk for en bevidst politik, som lavede overkapacitet, som planlagde massearbejdsløshed blandt værftsarbejderne, og som sikrede en højere produktivitet og en større profit for værftskapitalen.

Hvornår har vi nogen sinde hørt dette kontaktudvalg, eller for den sags skyld andre af regeringens økonomiske eller branchemæssige rådgivere, tale om, at nu gik det for vidt med offentlig støtte til den eller den branche? Hvornår har vi nogen sinde hørt om, at nu var det i hvert fald ikke tiden at hjælpe dem til yderligere investeringer osv.? Vi har aldrig hørt om det. Selv i det største boom, selv da man måtte kunne forudse, at spekulationerne i Suezkrisen ikke ville være holdbare for den samlede værftskapacitet, hørte vi den samme melodi: mere støtte, bedre finansieringsregler, udbygning af kapaciteten osv., fra de samme folk i det samme kontaktudvalg, som nu kommer og siger, at det hele i høj grad har været udtryk for en bevidst politik.

Jeg vil gerne underbygge disse påstande, som nogle kan mene at det er, om, hvad

værftskrisen egentlig er for noget. I alt væsentligt er denne underbygning hentet fra de oplysninger, som andre ganske vist har læst på en for mig besynderlig måde, men de oplysninger, der faktisk findes i redegørelsen.

De første ting, jeg vil nævne her, finder man dog ikke i redegørelsen, og det synes jeg er en meget stor mangel, men jeg kan sådan set godt forstå, at man har holdt dem ude.

Hvad er der egentlig sket med værfterne under denne såkaldte krise? Vedrørende de 8 største, som jo er dem, man mest refererer til i undersøgelsen, er der sket følgende:

Aalborg Værft investerer i en stor, ny flydedok i 1975, altså på et tidspunkt, hvor man ved, at værftskrisen, som man kaldte den, var under fuld opsejling. Det kostede 60 mill. kr. Man har siden da investeret i modernisering af hele stålafdelingen, man har indført numerisk, eller skal vi kalde det EDB-mæssig styring af pladeopskæringen, man har bygget nye haller, man har helt moderniseret profilafdelingen, man har anskaffet hel- og halvautomatiske svejsemaskiner osv.

Frederikshavn Værft: ny og større tørdok i 1975, da man vidste, at denne såkaldte krise var i fuldt sving. Og i øvrigt ligesom Aalborg Værft nye store kraner, modernisering af stålafdeling, det såkaldt numeriske opskæringsapparat, altså EDB-mæssig opskæring, overflødiggørelse af arbejdspladser, helt samme mønster som i Aalborg.

Nakskov Skibsværft: alt sammen her fra og med 1975, nye store haller til så at sige alle funktioner, en beddingkran til 100 t, modernisering af stålafdelingen, ikke helt så udførligt, men næsten så udførligt som nævnt for Aalborg og for Frederikshavn.

Helsingør Værft: modernisering af stålafdelingen, udbygning af et moderne panelanlæg, der har én eneste funktion: at overflødiggøre arbejdskraft, numerisk styring af opskæringen, det er fjerde gang, osv.

Lindøværftet ser noget anderledes ud. Det er jo så nyt og var så moderne i forvejen, bl. a. med EDB-mæssig pladeopskæring, at vi ikke har set noget tilsvarende, for det var på det niveau. Det er muligt, at man derimod dér har set noget, der mere ligner B&W, nemlig kapitaludtræk fra virksomheden. Det er lidt svært at blive klog på med de meget svage krav, der er til offentliggørelse af regnskaber herhjemme, men man kan i hvert fald se af disse regnskaber, at der er sket en me-

[Wilhelm]

get betydelig anbringelse af passiv kapital fra værftets overskud.

B&W har ikke i samme omfang udført en sådan modernisering, men har til gengæld lavet kapitaludtræk på alle leder og kanter: 15,6 mill. kr. til en containerfabrik i Vesttyskland, 14,9 mill. kr. er søgt over i skattely i noget, man kalder B&W Luxembourg S.A. Og så de seneste manipulationer, hvor man i virkeligheden laver kapitaludtræk, nu ikke længere fra B&W – det er spørgsmålet, hvor meget der er at trække mere dér – men fra andre selskaber, man har bragt under den samme hat på en måde, hvor jeg i hvert fald har svært ved at se forskellen, når vi sammenligner med affæren om Bomuldsspinderierne og Boss of Scandinavia for nogle år siden. Men vi ved jo også, at bagmandslovgivningen herhjemme er sådan, at alt er tilladt, indtil det er gået galt. Man kan ikke sætte ind over for disse manipulationer med den lovgivning, flertallet i dette ting lavede i foråret 1975 og kaldte bagmandslovgivningen. Man kan ikke sætte ind mod noget af det, for tabene er lidt, og for det er gået galt.

Så har der været tale om støtten, og vi skal endnu en gang fra flere sider høre myten om, at man går mindre vidt herhjemme end de fleste andre steder. Det er muligt, at man kan finde nogle nuancer, når man læser det bilag tæt, der er i redegørelsen, om de andre steder, men det skal dog nævnes, at den indirekte støtte gennem kurstabene på skibskreditobligationer nu løber op i over 700 mill. kr. på årsbasis. Lad mig sige med det samme, at jeg kender godt den indvending, at det jo ikke er nogen støtte, for ellers kunne de bare låne i udlandet til en lavere rente. Jeg kunne tænke mig, at de, der fører det argument i marken, også ville komme op og sige, når vi snakker om rentesikring til det almennyttige byggeri, at det jo ikke er nogen støtte, for alternativet var jo bare, at de gik ud og lånte til 7 pct. i udlandet, men dér hører vi desværre aldrig det argument, og det er selvfølgelig også noget sludder. Den indirekte støtte gennem kurstabene på Skibskreditfondens obligationer er altså nu oppe på over 700 mill. kr. om året.

Men der er jo anden støtte end det. Jeg kan ikke remse det alt sammen op, men bare give et enkelt eksempel.

Frederikshavn Værft, som jeg nævnte før, denne tørdok nr. 4, de byggede deroppe i

1975, fik i tilskud 3½ mill. kr. fra egnsudviklingsrådet og i lån 15,6 mill. kr. fra Den europæiske Investeringsbank. Det er også noget, Danmark er med til. Stålafdelingen, som blev moderniseret i 1976–77, fik over 3 mill. kr. i tilskud fra egnsudviklingsrådet og 13 mill. kr. i lån fra egnsudviklingsrådet, så det er altså ikke kun i Nordtyskland, man bruger egnsudviklingsstøtten til værftsindustrien. Det samme kunne jeg nævne for Nakskov osv., men det har jeg ikke tid til.

En interessant ting ved det, der er sket, og som bekræfter, hvad det er, værftskapitalen har brugt krisen til, er, når man kigger på, hvordan lønandelen er blevet reduceret i forhold til det, man kalder værditilvæksten, altså det, der er tilbage, når materialerne og de egentlige udgifter til den slags er betalt. Så har man en værditilvækst, som man deler op i lønudgifter og noget, der kaldes en rest. Helt op til krisen, helt op i regnskabsårene 1972, 1973 og 1974 var denne rest – og hvad er det? – det er renteudgifter, og det er profitter – mindre end 25 pct. af lønudgifterne, men i 1976 og 1977, som er de seneste regnskabstal, der foreligger, det er redegørelsens side 18, er denne rest, renteudgifter og profitter, over 50 pct. af lønudgifterne.

En anden måde, det samme viser sig på, er, at produktiviteten i den samme periode – det er kun 3 år, det drejer sig om her, hvor man virkelig har benyttet krisen til at bortrationalisere og til at hæve profitterne – er steget ikke 16 pct., men 16 pct. mere, end produktiviteten i gennemsnit er steget i industrien. Det kan man også læse, hvis man tør læse det på den måde, på side 18 i redegørelsen.

Driftsresultaterne før skat, som redegørelsen har på side 20, viser, at man for første gang i mange, mange år i 1976 og 1977 har nogle fremragende driftsresultater, samtidig med at man fyrer folk i tusindvis. Og det er ikke kun de nominelle beløb, det er også – som det er opgjort dér – i procent af omsætning før skat. For første gang – i hvert fald så lang tid denne redegørelse går tilbage og formodentlig altid – er dette driftsresultat i procent af omsætningen, før skatten er betalt, 6½ pct. af omsætningen. Det har aldrig været så højt i skibsværftsindustrien, og det er nu højere end for industrien som helhed, hvad det heller ikke har været før.

[Wilhelm]

Med hensyn til ordrebeholdningerne – det kan vi især se i bilag C – viser det sig, at Europa som helhed har stort set en uændret ordrebeholdning, mens den japanske ordrebeholdning for 1979 er halveret. Det er rigtigt, som hr. Bjørn Poulsen sagde, at landene uden for OECD har vi ikke med, men hvis vi kigger på absoluttallene, så har Danmark faktisk uændret ordrebeholdning for 1979, i forhold til hvad vi havde i 1973. Der var nogle lidt højere tal, da det rigtig boomed, men i forhold til 1973 er det uændret. Tyskland og Norge er gået ned, men Danmark har i absolut antal tons samme ordrebeholdning som dengang, men kan udføre dem med en arbejdskraft, der er den halve. Det er igen en afspejling af den produktivitetstigning, man har fremtvunget bl. a. med offentligt støtte, som jeg har nævnt før, ved bortrationalisering af arbejdspladser.

Lad os se på regnskabsresultater for de enkelte værfter. Vi har det i bilag F. Fem af disse værfter sætter rekord i 1977. Det sjette ligger lidt lavere end i 1976, som var rekord. Lad os læse det på en anden måde, som ikke er gjort op her, men som dog er mere sigende end det, der står her. Hvad har overskuddet før skat været i procent af egenkapitalen? Odense Stålskibsværft: 2 pct. Dannebrog: 3 pct. B&W: 20 pct. Svendborg: 25 pct. Nakskov: 26 pct. Helsingør: 55 pct. Frederikshavn: 55 pct. Ålborg: 61 pct. Altså i overskud i 1977 i procent af egenkapitalen!

Der er nogle, der taler om, at man er villig til at støtte værftsindustrien gennem krisen, hvad det så ellers er for noget. Om end ikke ukritisk, blev det sagt. Men hvad betyder det, når det kommer til stykket? Det betyder en fortsættelse af de hidtidige bevidstløse støtteformer, som er støtte til værftskapitalen, hvilket disse tal beviser, men som er til ugunst for værftsarbejderne. Det er støtte til bortrationalisering af arbejdspladser, det er støtte til kapitaludtræk fra værfterne. Det er støtte til tilskud, der kompromitterer u-landshjælpen. Som bekendt var det jo bag om ryggen på Danida, man lavede de numre med de såkaldte u-landsskibe. Det er en støtte til opsplinting af værftsarbejderne, som vi også så det forleden dag, da hr. Poul Madsen kunne stå derovre i Ørkenfortet og klappe ad sine egne arbejdere, fordi de gik hernel og forfægtede hans og Bonde Nielsens synspunkter i modsætning til de interesser, de

kunne have sammen med andre værftsarbejdere på de øvrige værfter i landet. Og det er støtte, i hvert fald psykologisk støtte, til løn-aftaler som dem på Nakskov og på Lindø, der ikke har forhindret fyringer, men har ført til de regnskabsresultater, jeg lige har nævnt.

Der er også talt om nationalisering. Vi er ikke tilhængere af det. Hvad ville det betyde? Det ville betyde, at det offentlige skulle overtage forretningen med at bortrationalisere de næste 4.000–5.000 værftsarbejdere på grundlag af den gennemrationalisering, som værfterne allerede har foretaget ved hjælp af offentlige støtteordninger. Hvad ville det betyde, hvis vi så mere selektivt på det? Det ville betyde, at vi først og fremmest skulle til at nationalisere det allermost dræned af samtlige værfter, nemlig B&W, med det resultat at der selvfølgelig ville blive internt slagsmål mellem værftsarbejderne, og at man selvfølgelig ville lægge gift for at kompromittere alt, hvad folk opfatter som socialisme – tit noget misforstået, men alligevel.

Man må vælge, om man vil støtte værftskapitalen, eller man vil støtte værftsarbejderne. Det har vist sig under krisen, at det er to modsat rettede ting. Vi mener, at man godt kan tale om et langsigtet statsskibsprogram, ikke noget med krigsskibe eller lignende, men en definitiv opgivelse af Storebæltsbroen og den deraf følgende langsigtede færgeprogrampolitik. Men ellers må det ligge i alternativ produktion. Det får jeg mindre tid til at omtale, end jeg havde håbet på.

Naturgasprojektet indeholder nogle muligheder, men ikke ret store, for værftsindustrien, især hvis vi kigger på arbejdsstyrken, altså for de hidtidige værftsarbejdere. Offshore-investeringerne burde også gøre det, men dem har man jo ikke styr på med de foræring af rettigheder, man har givet til fire multinationale selskaber. Så er der vindenergianlæg, der er solenergianlæg, og det er ikke det rene ingenting, men der er især bioenergianlæggene, som ifølge Carl Bro-rapporten vil udgøre en investering til ca. 4 mia kr., som vil være meget arbejdsintensive, og som i meget høj grad appellerer, måske ikke til skibsværfterne, men i hvert fald til de hidtidige skibsværftsarbejdere, og det er det, det drejer sig om for os.

Der er ingen værftskrise ud i den blå anonymitet. Der er ingen fælles interesse mellem værftskapitalen og værftsarbejderne i denne

[Wilhelm]

sag. Man må derfor vælge, og hvis det var værftsarbejderne, man ville prøve at støtte, så ville sådan noget som de alternative energiprojekter – også i det omfang de ikke kunne udføres med det meget højtudviklede apparatur, værfterne efterhånden har anskaffet – være den bedste støtte til de tusinder af mennesker, som det her drejer sig om, hvis det er beskæftigelsen, man interesserer sig for primært, og det er det for os.

Lindinger (EP):

Statsministerens og handelsministerens såvel som kontaktudvalgets redegørelse for denne prekære situation er yderst nøgterne og foregøgler ikke nogen noget, som sandsynligvis – næsten under hvilken form man end ville gøre det – ville være helt urealistisk.

Det, man oplever i Danmark, og som man kalder en værftskrise, er jo ikke noget dansk fænomen. Det er jo, som det også har været nævnt af andre talere, absolut en krise, som omfatter de fleste af de højere udviklede lande i verden. Der er desværre sket det, at mange andre lande end de traditionelle skibsbyggere har lært at bygge skibe, oven i købet gode skibe, til vanvittig lave priser, fordi disse lande slet ikke har det lønniveau, som Danmark har. Der er lande i dag, der bygger udmærkede skibe, som betaler arbejds lønninger, der kun er en fjerdedel af, hvad der betales i Danmark og i andre af de lande, som er berørt af det, vi kalder værftskrisen.

Samtidig er de lande, som vi kalder østlandene, og som også mærkeligt nok er i besiddelse af arbejdskraft, der ikke koster noget, i stand til at sejle skibene, og dem bliver der flere og flere af, desværre, og de kan konkurrere med skibe fra de traditionelle skibsfartslande til sådanne rater, at de traditionelle lande faktisk så godt som ingen chancer har mere.

Danmarks værftsindustri er henvist til at søge at arbejde med højt udviklede specialskibe af den ene eller den anden art. Bygning af almindelige fragtskibe i Danmark ville næsten være absurd. Det er da prisværdigt, at man har ændret på reglerne i skibskreditfonden, så man nu i stedet for 70 pct. kan få lån op til 80 pct. og kan få helt op til 14 år – hvilket faktisk er en fordobling – til at afdrage dem i, det er alt sammen ganske

udmærkede ting, men det er helt ved siden af at tro, at dette er noget, som man skal gøre et eller andet særligt for at komme igennem.

Det vil være rigtigt af staten at anbringe alt, hvad man kan, af ordrer på statsfærger, statsskibe, inspektionsskibe, alt hvad vi kan finde på, ved danske værfter, det er da klart. Det vil nok ikke være rigtigt at lade bygge skibe til u-lande for danske skatteyderes penge, som det egentlig bliver. Jeg kunne ikke lide det skib, der blev bygget til Pakistan, for det konkurrerer straks med ØK og andre. Det er ikke godt for dem, der er i de gode, veletablerede rederier.

Det er meget, meget sikkert, at de stolte skibsfartstraditioner, som Danmark og Norge, Sverige, England, Holland, Tyskland og for den sags skyld også lande på den anden side af Atlanten, og jeg kunne også nævne nogle flere, havde, det er forbi. Det ryger andre steder hen. Befragterne, som jeg personlig kender så godt, der sidder i New York og London, i Sydney og mange andre steder i verden, er nødt til at foretage transporten billigst muligt, og det vil sige, at de sidder og befragter skibe, som de kan få for det halve. Der er ingen tvivl om, at mange befragtere i verden gerne vil betale en overpris, det har jeg selv været ude for, gerne vil betale en overpris for et dansk, et svensk, et norsk skib eller skibe fra andre lande, som virkelig har system over deres skibsfart – har haft det og for så vidt stadig har det. Det vil de gerne, men der er en grænse for det. Derfor er der slet ingen tvivl om, at når man kan fragte skibe for helt ned til en tredjedel af, hvad danske skibe skal have for at kunne forrente sig, så sker der en ændring, og den er ikke forbigående, den er permanent. Det er forbi.

Skal vi overkomme denne værftskrise, som man kan kalde det, og som altså ikke er noget dansk fænomen, må vi nøgternt vurdere det sådan, at vi ikke igen kommer op på det forholdsvis pæne antal mennesker, der var beskæftiget i dette erhverv. Vi vil sandsynligvis komme langt under det halve. Selvfølgelig bør regeringen gøre sit til, at man får udnyttet alle muligheder for at bygge, som jeg allerede har nævnt, men der er noget helt forkert i at opretholde noget, som ikke kan tænkes at kunne klare sig i fremtiden.

Det betyder ikke, at man absolut behøver at lukke, det lægger jeg megen vægt på. Man bør koncentrere sig om at se at finde alterna-

[Lindinger]

tive opgaver til værfterne, og her vil jeg gerne også nævne, at meget af det arbejde, der skal udføres på en kæmpe stor opgave som Storebæltsbroen, ville kunne delegeres ud til forskellige værfter.

Det, der ligger mig personlig meget på sinde, er at bevare beskæftigelsen, men ikke at foregøgle noget, som er den rene utopi. Miraklernes tid er muligvis ikke forbi, men der skal faktisk et mirakel til, hvis man skal tilbage til de forhold, der herskede på danske skibsværfter i tidligere tider.

Handelsministeren (Arne Christiansen):

Jeg vil gerne begynde med at takke for de anerkendende ord, der fra mange sider har lydt om kontaktudvalgets redegørelse. Jeg skal lade disse ord gå videre.

Til ordføreren for forespørgerne, hr. Jørgen Jensen, har jeg nogle ganske få bemærkninger. Hr. Jørgen Jensen taler om de danske bestræbelser for at komme nationale støtteordninger til livs. Jeg kan sige, at disse bestræbelser fortsættes med uformindsket styrke i internationale organisationer. Men vi arbejder lige så stærkt sammen med andre lande på en kortlægning af østblokkens sejladslads til dumpingrater. Det er jo en faktor, som i høj grad bidrager til den internationale skibsfarts krise og dermed til værftskrisen.

DKPs firpunktsforslag til løsning af værftskrisen er, som den socialdemokratiske ordfører sagde det, urealistisk. Efter min mening gøres der regning uden vært punkt for punkt.

I relation til de øvrige ordførere skal jeg indskrænke mig til at besvare de spørgsmål, der er stillet.

Hr. Therkel Christensen og også hr. Bjørn Poulsen var inde på skibe til u-landene. Med hensyn til støtte til salg af brugte skibe til u-landene så har regeringen ikke planer om dette. Jeg kan sige, at salg af fragtskibe til u-landene prioriteres ikke højt. Dermed kommer jeg også ind på et svar til hr. Bjørn Poulsen. Så længe der er tale om anvendelse af midler fra udviklingsbistanden, er det klart, at vi i første række vil begrænse os til fartøjer, som har betydning for udviklingen i de pågældende lande; det kan variere fra land til land, men det vil omfatte fiskerfartøjer, inspektionsfartøjer og fartøjer, der kan indgå i infrastruktur, i lokaltrafik o. lign. Jeg

er vel klar over, at man hertil kan sige, at vi da har anvendt Danidamidler til et stort fragtskib. Det har vi gjort, det var til Nakskov Skibsværft. Det var en engangsforeteelse ud fra en vurdering af en række faktorer i dette specielle tilfælde. Men det var en absolut undtagelse fra reglen, idet anvendelse af Danidamidler til skibe af den art ikke kan betragtes som udviklingsbistand. Dermed være ikke sagt, at vi har afskåret os totalt fra det med det, der står i kontaktudvalgets redegørelse. Det er måske nok udtrykt skarpt, som hr. Bjørn Poulsen også var inde på, men der er enighed om i regeringen, at vi må begrænse anvendelse af Danidamidler til fartøjer af den art, jeg nævnte før.

Hr. Bjørn Poulsen spurgte, om der stadig var penge til matchning. De midler, der var stillet til rådighed, var jo et led i et augustforlig, og vi er ved at nå bunden i kassen. Jeg tør ikke sige det nøjagtigt, jeg vil ikke hænges op på tallet, men jeg mener, der er 5 mill. kr. tilbage, og så er der øremærket 12 mill. kr. til Ålborg Værft, som, så vidt jeg ved, ikke er anvendt endnu.

Hr. Bjørn Poulsen var også inde på spørgsmålet om finansiering af ombygning. Der gælder jo den regel, at hvis skibene er på 5.000 BRT eller derover, så gælder samme regler som for lån til nybygning i skibskreditfonden. Er de under denne størrelse, under 5.000 BRT, og der ikke er tale om matchning af tilbud fra ikke-EF-lande, så kan vi ikke yde statsstøttekredit, så må vi altså henvise til optagelse af finanslån i udlandet.

Blandt de punkter, hr. Flygaard fremhævede i sin tale, var der et spørgsmål, nemlig om licitation af statsordrer. Jeg vil gerne her henvise til det svar, som statsministeren gav i spørgetiden forleden, hvoraf det jo fremgik, at en række statsordrer uden videre vil kunne reserveres til danske værfter.

Hvis jeg skulle gå ind på de øvrige indlæg, ville det mere blive kommentarer til det, der blev sagt, men jeg må sige, jeg var overrasket over hr. Wilhjelm's korstog for ineffektivitet.

Jørgen Jensen (DKP):

Lad mig først sige til handelsministeren, at jeg synes, det er udmærket, at man undersøger de såkaldte dumpingpriser, for det kan da være meget interessant at få at vide, hvad den reelle pris er for fragt. Hvor mange ture

[Jørgen Jensen]

skulle man sejle med de store olietankere, der blev bygget på Lindø, før de var betalt? Jeg frygter det ikke, hvis det er det, der er meningen med det, at vi skulle være bange for at få at vide, om det er dumpingpriser. Det synes jeg da kun er godt at få at vide. Men også for rederierne finder der jo en stor spekulation sted. Det, der er kendetegnende både for rederivirksomhed og skibsbygning, er jo, at det har været brugt, som jeg sagde før, i allerhøjeste grad til at frigøre kapital, også ved at benytte de afskrivningsregler, der er.

Derfor vil jeg godt sige, at jeg er forbavset over hr. Poul Nielsons bemærkninger om, at det ikke er profitjageriet, der har ført til krisen. Jeg må spørge: hvad er det så, hvis ikke det er planløshed og profitjageri, der har ført til, at man har bygget værfter på et tidspunkt, hvor man kunne benytte afskrivningsregler rundt omkring i verden, kunne benytte subsidieordninger til at tilføre kapital og også til at sikre sig en profit? Hvad var baggrunden for, at vi byggede Lindøværftet? Var det ikke simpelt hen, at man kunne frigøre kapital fra det danske samfund til dem, der byggede værftet, og samtidig sikre sig profit? Det er i allerhøjeste grad det, der er årsagen til det. Man siger, det er aktionærernes værft. Det er det, og det sagde jeg også. Jeg vil godt understrege, at vi ønsker ikke at sætte ind for at bevare beskæftigelsen på værfterne for at gavne kapitalhaverne. Vi gør det for at gavne dem, der er ansat på værfterne, og samfundet, og man kan gøre begge dele.

Jeg vil godt gå ind i diskussionen om nationaliseringer. Det, jeg sagde, var, at en effektiv måde at løse problemerne på her og nu, var at nationalisere, men samtidig måtte det følges op af langsigtet, samfundsmæssig planlægning. Det var derfor, jeg sagde: det kræver en stærk politisk mobilisering og også en frigørelse fra EF-bånd. Det drejer sig altså ikke alene om en nationalisering, men også om en samfundsmæssig styring, og der er mange af de beslutninger, som er truffet i EF, der vil forhindre dette. Man vender spørgsmålet om nationalisering om og stiller det op som et spørgsmål om, at vi skal overtage underskudsforretninger som B&W. Ja men uanset hvad vi gør for nærværende for at bevare beskæftigelsen på værfterne – om det så er alternativ produktion, den være nok så samfundsnyttig, energi eller meget andet –

så vil en bevarelse af værfterne under de nuværende ejerforhold betyde, at de fortsat kan spekulere i dem. Derfor er det ikke et spørgsmål om at støtte arbejderne eller støtte værftsejerne. Skal vi støtte værftsarbejderne som værftsarbejdere, så bliver vi nødt til at sikre, at værfterne fortsætter, for ellers er der ikke nogen at støtte.

Det er derfor, vi har peget på, hvad der skulle gøres her og nu. Vi har peget på 5 punkter. Jeg vil godt understrege, hvad det var, vi sagde. Det drejer sig bl. a. om placering af statsordrer. Her er vi ikke tilfredse med den plan, regeringen har, for den er knyttet sammen med den almindelige nedskæringspolitik. Vi har sagt, at den må frigøres herfra. Med hensyn til u-landene, som vi ganske rigtig nævnte, vil vi gerne slå fast, at det, vi sagde, for det første var, at det skal være u-landene selv, der ønsker det, det skal være på en måde, så det gavner deres samfundsøkonomi, og det skal være en udvidet støtte, det skal ikke være noget, man tager fra det, vi yder nu. Dernæst nævnte vi den alternative produktion. Jeg er enig i mange af de bemærkninger, der er faldet om, at man må sætte ind her. Endvidere ville vi pålægge rederne at bygge mere, og hvis ikke de frivilligt ville benytte deres kapital til det, så måtte man påligne dem en ekstra skat. Jeg tilføjede, at forudsætningen for, at dette kunne have virkning, også var, at de ansatte fik langt større indflydelse, også på regnskab og ordrer, produktionsteknik osv.

Jeg tror, det er nødvendigt at sige til sig selv her og nu, at hvis vi skal gavne beskæftigelsen for de ansatte på værfterne, så kommer vi ikke uden om at sikre noget arbejde til værfterne. Gør vi det, så vil de spekulanter, som for øjeblikket ejer værfterne, fortsat kunne spekulere – derfor må det knyttes sammen med en større kontrol fra de ansatte.

Poul Nielson (S):

Jeg er ikke helt på det rene med, om hr. Jørgen Jensen mener, at det forkerte var, at Lindøværftet blev oprettet, eller at det måske endnu en gang står over for den risiko at skulle nedlægges. Men jeg har forstået så meget, at det er profitjaget og den manglende styring, som er hovedproblemet.

Man må medgive, at man i hvert fald ikke på baggrund af de faktiske forhold kan be-

[Poul Nielson]

skyldte østlandene for noget, der tilnærmelsesvis ligner profitjag, når man ser på deres dumping af fragtraterne på det internationale marked. Bare en minimal fortjeneste ved den form for aktivitet, der dér er tale om, er det vist meget vanskeligt at forestille sig. Men der er en sammenhæng fra den aktivitet over til vores værftskrise, som også handelsministeren har peget på det, i og med at det ødelægger det internationale fragtmarked, og de redere, som skulle være de første til at kontrahere her i landet, bliver påvirket negativt.

Styring i det hele taget, som hr. Jørgen Jensen baserer det hele på, er jo principielt noget, man godt kan være sympatisk indstillet over for, men der er en tone af virkelighedsfornægtelse, når man ikke går mere i detaljer på det punkt, end hr. Jørgen Jensen har gjort det. Der ligger i virkeligheden den forudsætning bag hr. Jørgen Jensens konstruktion her, at omverdenen er noget, vi kan holde os fra, at den virkelighed, vi lever i, netop i en så international branche som denne ikke rigtig kommer til at spille ind. Det er en international, en global krise. Der er en global overkapacitet. Der er lande som Brasilien, Sydkorea og andre lande, som aggressivt har opbygget deres samlede byggekapaцитet, og det er ikke noget, vi kan smyge os væk fra bare ved at sige, at vi sætter planlægning op som alternativ til det nuværende profitjag på værftsområdet i Danmark. De faktiske forhold i værftindustrien kan man ikke unddrage sig bare ved at komme med et slagord om planlægning. På hvilke forudsætninger ville der skulle planlægges? Det ville være på den internationale værftskrisens forudsætninger, som er påtvunget os udefra. Det er dér, jeg synes hr. Jørgen Jensen virkelig forholder sig nonchalant til virkeligheden.

Det samme problem, den manglende evne og vilje til at se på, hvordan virkeligheden ser ud, synes jeg også prægede hr. Wilhelms indlæg. Han beklagede sig over, at lønandelen bliver mindre, og var i det hele taget temmelig stærkt imod moderniseringerne. Den eneste fremtid, vi kan sikre for dansk værftindustri, vil være en industri, som virkelig er fremtidsorienteret. Flinteøkseindustrien er ikke, hvad den har været i Danmark, og der skete også noget stærkt beklageligt for Krystalisværket på Finsensvej, i takt med at vi fik køleskabe i 1960'erne. Den udvikling synes jeg man skal passe på ikke at

bilde sig ind at man kan sætte et vandtæt skot op imod. Værftindustrien ville ikke have nogen overlevelseshøjindkomstland som Danmark – som jeg mener vi fortsat skulle være – hvis man fulgte hr. Wilhelms tankegang. For os at se er det ikke nogen specielt socialistisk dyd at være ineffektiv.

Askjær Jørgensen (FP):

Hr. Poul Nielson ynder at bruge den med flinteøkseindustrien. Jeg vil sige, at jeg kender også politiske partier, der ikke er, hvad de har været, der har nået en alder, hvor de hører fortiden til. Det burde gå med dem ligesom med flinteøkseindustrien. Vi glæder os til, at det sker fyldest.

Når jeg har taget ordet igen, er det, fordi jeg synes, det er trist, at DKP ikke kan dy sig for igen under denne forespørgselsdebat at harcelere over profitten. Der er altså nogle naturlove, der siger, at hvis ikke der er profit ved at drive virksomhed, så er der ingen, der gider drive virksomhed. Så lader man ganske enkelt være. Det er således, at jo mere fortjeneste der er ved at drive virksomhed, jo flere har lyst til at gøre det. Det er nogle ganske enkle naturlove, som gælder i de dele af verden, hvor vi ikke har den centralistiske, kommunistiske styring. Enten må man vælge at få en kommunistisk, centralistisk styring, som måske DKP ønsker vi skal have – så kan man jo se, hvad niveau befolkningen lever på i de lande, hvor man har det – eller også må man acceptere, at jo mere profit der er ved at drive virksomhed, jo flere har lyst til at gøre det, jo flere arbejdspladser bliver der skabt, jo mere bliver der produceret i samfundet, jo rigere bliver samfundet. Det synes jeg man skal have fat i. Det burde være almindeligt kendt her, men når DKP igen bruger tiden til at harcelere over profitten, er jeg nødt til som modstykke at bruge tiden til igen at fortælle DKP: profit er det bedste for samfundet.

Kallesøe (KF):

Jeg skal kun komme med et par enkelte bemærkninger til hr. Jørgen Jensen, fordi jeg synes, hans bemærkninger er fantastiske, når man ved, at bemandingsreglerne for de sovjetiske skibe er således, at hvis det var det, det drejede sig om, så var de overhove-

[Kallesøe]

det ikke konkurrencedygtige. Det er dumpingpriser, de tilbyder på det internationale marked. Enhver ved også, at det i virkeligheden er det kommunistiske system og de kommunistiske lande, der undergraver danske arbejdspladser, danske skibsværftsarbejdes og funktionærers arbejdspladser. Det synes jeg skal ind i denne debat. Det skal også ind i denne debat af en anden grund. Sovjetunionen f. eks. bygger jo skibe ud fra alt andet end kommercielle interesser for at have en stor kapacitet som et led i sin udenrigspolitik og sin øvrige politik. Derfor har man ledig kapacitet og tilbyder den til dumpingpriser. Det er det, der er kendsgerningerne.

De har heller ikke frie fagforeninger derovre. Alle disse ting, som indgår i en konkurrencesituation, tæller slet ikke med i det beregningsgrundlag. Det er derfor, de, når de har en lavere levestandard osv., kan lave denne dumping.

Lad mig knytte en enkelt kommentar til hr. Wilhjelm i anledning af hans udlægning af, hvorledes man driver erhvervsvirksomhed, hvorledes man får rentabilitet, og hvorledes man får tingene til at køre og skaber beskæftigelse, altså den sidste bemærkning, hr. Wilhjelm kom med om, at det var beskæftigelsen, der var det vigtigste. Ja men så må man undre sig, når man hører de kommentarer, hr. Wilhjelm kom med, for det er jo bagstræv ud over alle grænser. Nu nævnte en tidligere ordfører Krystalisværket, men man kunne også nævne, at hvis vi havde fulgt de principper, hr. Wilhjelm har gjort sig til talsmand for, havde vi jo haft hestekuske her i landet. Det er så bagstræverisk, som det kan være; det er et udtryk for, at den socialisme, som hr. Wilhjelm står for, er ineffektiv, ja, faktisk, hvis jeg må bruge så stærkt et ord, talentløs.

Bjørn Poulsen (SF):

Jeg skal ikke på nuværende tidspunkt blande mig i debatten mellem den konservative ordfører, andre ordførere og hr. Wilhjelm, men jeg synes nok, at de definitioner af socialisme, vi har hørt, ligesom dem, vi sædvanligvis hører fra højreorienteret hold, er totalt ude af pagt med, hvad man egentlig taler om, når man taler om socialisme, men lad det nu ligge.

Jeg vil derimod gerne have lov at oplyse hr. Wilhjelm lidt om, hvad de ting, man har gjort på forskellige værfter, har betydet for værfterne. Jeg er meget enig med hr. Wilhjelm i, at effektiviteten er steget fantastisk meget, men det skyldes nu lige så meget akkordsætninger som investeringer.

For det første er de investeringer, der er sket dels for Frederikshavn Værfts, dels for Aalborg Værfts vedkommende angående flydedok og større dok, først og fremmest sket af hensyn til reparationer, det har intet med nybygningsafdelingerne at gøre.

For det andet har de investeringer, man har lavet på nybygningsområdet på samtlige værfter, betydet, at en meget stor del af arbejdet i dag foregår indendørs under tålelige forhold for arbejderne, og selv om der er meget negativt ved det – men det er jo især på grund af akkorder – synes jeg trods alt, det er en meget stor fordel, at man får bedre arbejdsforhold, når man arbejder på et skibsværft. Jeg kan garantere for, at det ikke er særlig morsomt ellers.

Når jeg har talt om krise – jeg tror, jeg brugte ordet krise én gang – er det ikke så meget i relation til spørgsmålet om, hvad der er sket, som til, hvad der vil ske det næste halve år, det næste trekvarte år, det næste år. For jeg ved derfra, hvor jeg selv kommer, at hvis ikke ordrerne kommer meget snart, er afskedigelserne der i løbet af et halvt eller trekvart år. Jeg kan ikke anvise dem andet arbejde, og det er der nok heller ikke nogen andre der kan, og det er såmænd grunden til, at jeg er bekymret. Jeg ved godt, at kapitalhaverne på danske skibsværfter har tjent fantastisk mange penge i mange år, men jeg må nok også erkende, at jeg i den nuværende situation desværre ikke kan gøre ret meget ved det. Jeg synes, vi skal prøve at se på, hvad vi kan gøre for at afhjælpe de problemer, der opstår meget hurtigt på adskillige værfter her i landet. Vi kan desværre ikke lave verden om, hverken under denne forespørgselsdebat eller den næste; vi er nok nødt til også på det område en gang imellem at lave en eller anden form for kompromis.

Lad mig til sidst sige til fremskridtspartiets ordfører, at heller ikke hvad angår fremskridtspartiets naturlove, er jeg enig med fremskridtspartiet, men det er der jo heller ikke ret mange andre der er, hverken hvad angår deres naturlove eller deres politik.

Wilhjelm (VS):

Jeg skal ikke diskutere med hr. Bjørn Poulsen, for jeg tror, vi har stort set den samme viden om, hvad de investeringer er gået til. Det, hr. Bjørn Poulsen her fremhæver, er én side af sagen, og den er da også interessant, men det var ikke så meget det, jeg havde fat i. Mit ærinde var at vise, hvordan støtteordninger, både støtten gennem skibskreditfonden, egnsudviklingsmidler og midler fra investeringsbanken osv., er gået til bortrationalisering af arbejdspladser. Andet var der såmænd ikke i det, og vi kan formodentlig ikke blive uenige om, at det er det, disse midler primært er gået til.

Endvidere har jeg påvist – det har ingen kunnet bestride, for det er hentet ud fra kontaktudvalgets rapport – hvordan fortjenesterne er steget helt enormt, hvordan overskuddet i procent af omsætningen aldrig har været større for værftsindustrien, hvordan den har overskredet gennemsnittet for den almindelige industri i gennemsnit, som den ikke har kunnet hamle op med hidtil, og hvordan overskuddet i procent af egenkapitalen simpelt hen er enestående, også sammenlignet med andre brancher.

Så kom der en masse bemærkninger om, at det er et korstog for ineffektivitet, som handelsministeren sagde, eller som hr. Poul Nielson sagde: at det var en beklagelse af, at lønandelen var faldet. Jeg har ikke holdt mig til beklagelser eller det modsatte, jeg har konstateret, hvad det er, denne krise er blevet brugt til. Eller, som CD sagde, det var bagstræv ud over alle grænser.

Men jeg skal da ikke lægge skjul på, at der var indeholdt en kritik – det er ikke første gang, men det var måske mere dokumenteret denne gang, og det har ingen rigtig kunnet hamle op med, og derfor kommer det til de dér skældsord, eller hvad det nu er – af disse bevidstløse støtteordninger. Det, det viser frem til, er, at de, der er gået ind for disse støtteordninger, må bekende kulør, de må væk fra alt det hykleri om, at dette her drejer sig om beskæftigelsen. Jeg vil da gerne kreditere CDs ordfører for, at han i hvert fald ikke havde noget tilbage af – eller var det den konservative ordfører? – at man slet ikke måtte sige noget positivt om beskæftigelseshensynet her, for det ville jo være det rene bagstræv. Det er da ærlig snak. Men de

øvrige: socialdemokratiet og venstre osv., der har stået for disse støtteordninger gennem alle disse år, både hvor man opbyggede overkapaciteten, og hvor man gav muligheder for at benytte krisen til direkte bortrationalisering af arbejdspladser, for deres vedkommende synes jeg det var på tide at bekende kulør, og det gør man i og for sig indirekte, når man siger, at en kritik af denne støtte med bortrationalisering af arbejdspladser er bagstræverisk og et korstog for ineffektivitet.

Jeg mener ikke, at vi står for ineffektivitet eller bagstræv, men vi har under denne krise utallige gange, så at sige for hver eneste støtteordning, der er vedtaget herinde, kunnet påpege, at her ændrer man balancepunktet, hvor det kan betale sig at beskæftige menneskelig arbejdskraft, til fordel for at investere i nogle maskiner. Det har man gjort med sine finansieringsfonde for dagspressen, med sin støtte til hotelbranchen og alle mulige andre ting, og et af de allerklareste eksempler er det, vi har her. Når man så påviser, at det faktisk lige præcis er det, der er sket i disse fire år under krisen, at man har støttet en bortrationalisering af arbejdspladser, så lad os få kortene på bordet i stedet for den snak om korstog for ineffektivitet. Lad os få kortene på bordet og få den direkte erkendelse fra hr. Poul Nielson og fra handelsministeren om, at det faktisk også er det, man har villet, at man har villet bortrationalisere arbejdspladser, at det er det, der er hensigten med disse støtteordninger.

(Kort bemærkning).

Jørgen Jensen (DKP):

Det er et spørgsmål om virkelighedsfor nægtelse. Hvad er kendsgerningerne? Det er, at vi har en videnskabelig forskning, en teknisk kunnen, en faglig kvalitet og et effektivt produktionsapparat inden for skibsværfterne. Vi ved også, at alle tegn tyder på, at der i perioden 1983–85 igen vil blive brug for de skibsværfter. Derfor drejer det sig om at overleve i den periode. Derfor drejer det sig også om at sikre beskæftigelse og at sikre, at det, som samfundet yder i den periode, ikke bare bliver omsat i profit eller spekulation. Det er det, vi har peget på, og det er ikke virkelighedsfor nægtelse eller fjernelse fra, at der er krise i det kapitalistiske økonomiske system. Det har vi også peget på.

[Jørgen Jensen]

I forhold til sammenligningen med Krystalisværket og køleskabe er der den forskel, at der fortsat skal bruges skibe, derfor er den sammenligning ikke rigtig, og derfor burde netop dette, at man erkender situationen, også gøre, at man fulgte de regler, vi har sagt.

Hvad angår bemandingsreglerne, er det rigtigt, at man herhjemme tilsidesætter dem, skønt man mener, der skal være bemandingsregler af hensyn til sikkerheden.

Endelig en bemærkning om konkurrenceevnen og de frie fagforeninger. Det er ikke så længe siden, at også skibsværftsarbejderne i dette land blev påtvunget en overenskomst og frataget retten til at aktionere for bedre løn- og arbejdsvilkår, også en indsats fra deres side imod den effektivitet, som har medført de stressede forhold på værfterne.

(Kort bemærkning).

Kallesøe (KF):

Jeg har aldrig sagt til hr. Wilhjelm, at han ikke måtte tale om beskæftigelsen; det må han gerne. Men den politik, han fremlægger for at gavne beskæftigelsen, hæmmer beskæftigelsen, undergraver produktionsevnen, effektiviteten og konkurrenceevnen og fører til øget arbejdsløshed; det viser alle kendsgerninger.

Hr. Wilhjelm trækker dagspressen frem, men det er et helt forkert eksempel. Lad os tage et andet, der er meget let at forstå. Da vi fik indført gravkøen og bulldozeren, betød det ikke, at alle de, der havde hakke og skovl, blev arbejdsløse. Det betød øget beskæftigelse. Det blev muligt at bygge flere broer, flere fabrikker og flere huse, øge levestandarden osv. osv., men det er den tankegang, hr. Wilhjelm ud fra sin socialistiske ideologi overhovedet ikke kan forstå.

På samme måde forholder det sig selvfølgelig med dagspressen. Når man forsøger at hindre en rationalisering, hindrer man jo også udvidelse af sidetal og forbedring af avisernes kvalitet, omfang og udstyr; det er det, der er sagens kerne. Hvis der er investeringskapital og man har en privat opsparing, der er stor nok, skaber rationaliseringer øget beskæftigelse. Det er det, jeg gerne vil prøve at forklare hr. Wilhjelm. Jeg går ikke ud fra, han forstår det.

(Kort bemærkning).

Wilhjelm (VS):

Man kan dårligt undgå at forstå, hvad der bliver sagt her, for det har man hørt i hundredvis af gange, men det bliver det ikke meget rigtigere af. Det, man hver gang gør, er, at man ser bort fra den samlede samfundsokonomiske virkning af det, der sker. Vi har ikke noget imod effektivitet og anvendelse af nyt maskineri for at overflødiggøre noget af det hårdeste arbejde, men hvis disse rationaliseringer ud fra en samlet økonomisk betragtning var fordelagtige, ville de selvfølgelig blive foretaget af de private uden støtte. Det, der her er tale om, er, at de ikke ud fra en samlet økonomisk samfundsmæssig betragtning har været fordelagtige. Når der tages hensyn til den rentebyrde, som samfundet i øvrigt påtager sig ved disse rationaliseringer, når der tages hensyn til den arbejdsløshedsskabelse, som samfundet hænger på ved disse rationaliseringer, ville de ikke være blevet foretaget. Det er selvfølgelig lige så belastende også for industrien som helhed, for værftsindustrien, hvis man kiggede samfundsokonomisk på det, og hvis man ikke bare så på Bonde Nielsens interesser. Det er et bevis for, at de ikke ville være foretaget, at man netop har lavet disse ordninger. Man har kunstigt flyttet balancepunktet, hvor det kunne betale sig at udskifte menneskelig arbejdskraft med maskiner.

(Kort bemærkning).

Kallesøe (KF):

Det er jo også derfor, jeg er gået ind for, at vi skal have en øget privat opsparing og en inflationsbekæmpelse. Så havde det problem overhovedet ikke eksisteret.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

9) Spørgsmål om fremme af forespørgsel til forsvarsministeren:

Forespørgsel [om Nato] af Gert Petersen (SF) m. fl.

(Forespørgslen anmeldt 4/5 79).