

Formanden:

Støjniveauet er urimelig højt. Jeg beder medlemmerne indtage deres pladser og forholde sig i ro under forhandlingerne.

Riishøj (SF):

... kan vi risikere ved starten af næste årtusind ikke at have andet end måske, for 10-15 mia. kr. Den risiko er der, og det mener vi altså er for kortsigtet et perspektiv på vores reserver.

Jeg kan oplyse, at vi vil undlade at stemme til den socialdemokratiske dagsorden. Vi vil ikke udtrykke en mistillid til forhandlinger, som vi ikke har kendskab til. Vi har et grundlæggende positivt synspunkt i forhold til DONG, men vi mener ikke, at DONG skal handle i blinde. Vi vil altså godt i Folketinget fra SF's side have et beslutningsgrundlag. Vi vil ikke risikere at stå den dag, vi har en kontrakt på 35 mia. kr., uden et ordentligt grundlag at tage beslutningen på. Det er altså imod vores etik.

(Kort bemærkning).

Behnke (FP):

Et enkelt spørgsmål til hr. Riishøj. I det dagsordensforslag, der er fremsat af SF, er den næstsidste sætning »i nærheden af det europæiske niveau og i videst muligt omfang frigjort for bevægelserne i oliepriserne.« Betyder det, at SF vil være med til at fjerne de nuværende afgifter på fyringsolien, som jo bestemte er indført med henvisning til at skulle sikre gaspriserne?

Så vil jeg i øvrigt meddele, at Fremskridtspartiet vil stemme imod begge dagsordenerne.

(Kort bemærkning).

Riishøj (SF):

Jeg kan sige, at de oliepriser, der er nævnt, naturligvis er uden afgifter. Det er de kommercielle oliepriser, og så kan hvert land have forskellige afgifter. Hvis man tog oliepriser med afgifter, ville man få et helt andet tal. Når vi taler om det europæiske niveau, er det det niveau, der gælder uden afgifter, det, som sælges fra de indvindende selskaber, og det er det niveau, vi skal ned på. Så kan det danske samfund bestemme afgiftsniveauet efter kriterier bestemt energipolitisk eller af hensyn til statslige indtægter.

Jeg håber stadig væk, at De Radikale – også for at få lidt klaring på dette om Texacos andel

– vil give en melding. Jeg håber ikke, at det druknede i larmen før.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 37 af Poul Nielson (S) (se foran) vedtoges, idet 85 (S, KF, V, RV, CD og KRF) stemte for, 13 (FP og FK) imod; 15 (SF) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag bortfaldet;

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 36 af Riishøj (SF) (se foran).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Forespørgsel nr. F 20:*Forespørgsel til industriministeren:*

»Hvad agter ministeren at gøre for at redde dansk værftsindustri?«

Af Jørgen Tved (FK) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 1/12 87. Fremme af forespørgslen vedtaget 4/12 87).

*Begrundelse***Jørgen Tved (FK):**

Det er næsten ligesom at være til fødselsdagselskab. Nu er desserten overstået, og så forlader gæsterne festen.

Når man snakker om arbejdsløsheden, får man jo lyst til at citere Storm P.: »Alle taler om vejret, men ingen gør noget ved det«. Sådan er det vel også med arbejdsløsheden. Den interesserer ikke så mange medlemmer her i salen – i hvert tilfælde har man nu travlt med at komme ud. Det er beklageligt, for det er i denne forsamling, beslutningerne skal tages om, hvordan man får gjort noget ved den.

Det, vi specielt har bedt om at få debatteret ved denne lejlighed, er værftssituationen. I mange hundrede år har man i Danmark bygget skibe, men i øjeblikket går udviklingen i den retning, at skibsværfterne efterhånden er ved at uddø. Det er nok en katastrofe for den tunge industri her i landet. Det er i hvert tilfælde en katastrofe for de byer, hvor værfterne ligger, for de bliver ramt af den store arbejdsløshed.

[Jørgen Tved]

Vi har haft to store værfter, som i de seneste år er gået ned. Det er Nakskov Skibsværft og Helsingør Skibsværft. I Helsingør har man prøvet på at klare situationen ved dog at bevare en rest af værftet som et såkaldt reparationsværft, men heller ikke det kan holde. Det korte af det lange er, at disse to byer har fået følgerne af disse værfters nedgang at mærke, og det har skabt meget store problemer. Vi ved, at antallet af beskæftigede på andre værfter også er gået drastisk ned i de seneste år.

Nu står vi i en situation, hvor man i pressen kan læse, at antallet af beskæftigede inden for den danske skibsværftsindustri nu yderligere skal halveres. Jeg tror nok, at nogle af de mennesker, som kan vente at få en fyreseddel, har fantasi nok til at forestille sig, hvad det betyder både for den enkelte, men naturligvis også for de kommuner, for de byer, hvor værfterne ligger.

Vi vil godt vide, om regeringen, herunder industriministeren, har nogen rimelige bud på, om denne udvikling skal vendes, eller om man blot skal folde hænderne og sige: Nå ja, det var så den industri, den var også bare en brik i historiens store spil.

Vi mener, at der kan gøres noget, og vi mener også, at der skal gøres noget. Vi føler os ikke særlig overbevist om, at regeringen agter at gøre noget, men det vil de videre forhandlinger her afsløre.

Vi vil opfordre Folketingets medlemmer til at være meget opmærksom på den alvorlige situation, der er for skibsværftsindustrien. Vi vil – selv om regeringen måske ikke er særlig villig til det – opfordre i hvert tilfælde nogle af de partier, der ofte kalder sig arbejderpartier, til at være opmærksom på, at her er en tung del af dansk industri, der er ved at gå totalt rabundus. Jeg kan ikke forestille mig, at man uden videre skal fortsætte med at lade tingene gå, som de faktisk er gået den sidste halve snes år.

Vi er som sagt meget interesseret i at høre, om industriministeren har et bud på, om dansk værftsindustri fortsat skal bestå. Hvis ikke han har det, har vi måske selv nogle tanker, som kunne være en hjælp til denne industri.

Besvarelse

Industriministeren (Nils Wilhjelms):

Ved værftsaftalen den 19. august 1986 gennemførtes en række foranstaltninger til fremme

af værfternes ordretilgang, idet der gennem en længere periode ikke var indgået større ordrer af betydning på daværende tidspunkt.

Aftalen er kommet i stand som en midlertidig foranstaltning baseret på vurderingen fra den danske værftsindustri om, hvor længe krisen ville kunne vare.

Det har været klart, at regeringen ikke kunne gå ind i en permanent ordning, men at regeringen var villig til sammen med andre at hjælpe i en overgangsperiode.

Ved værftsaftalen er der skabt en betydelig vækst i antallet af nye ordrer. Der er således i 1986 og 1987 indgået konkrete ordrer til en samlet pris af 14,2 mia. kr. Den samlede ordrebeholdning pr. 31. december 1987, altså ved udgangen af det netop afsluttede år, udgør ca. 14 mia. kr. Jeg kan sige, at den tilsvarende i 1986 var 11 mia. kr., i 1985 7,3 mia. kr. og i 1984 11 mia. kr.

Værdien af de projekter, der pr. 1. januar 1988 er godkendt af Industriministeriet, men som ikke nødvendigvis resulterer i konkrete ordrer, udgør godt 25 mia. kr. Gennemførelsen af disse ordrer er ved udnyttelse af værftsordningen tilvejebragt ved en ganske betydelig økonomisk indsats fra samfundets side.

Værfternes ordrer og beskæftigelsessituation sammenholdt med antallet af godkendte projekter giver derfor ikke for nærværende anledning til bekymring. Jeg følger imidlertid situationen nøje og har til hensigt i nær fremtid at tage kontakt med parterne for at drøfte udviklingen og den situation, som foreligger med udgangen af indeværende år, hvorefter der ikke længere vil kunne tages ordrer hjem under den gældende værftsordnings betingelser.

Der kan måske være grund til at fremhæve, at det ikke med værftsaftalen er søgt at spænde et sikkerhedsnet ud under den samlede danske værftsindustri. Værftskrisen er ikke et dansk fænomen, men et verdensomspændende fænomen. Branchen som helhed, ejere som medarbejdere, har da også erkendt, at genetableringen af sunde tilstande for værftsindustrien også må betyde, at dansk industri tager del i de nødvendige kapacitetsnedskæringer, dvs. at den nuværende aftale må tilpasses således, at der tages hensyn til, at også Danmark må yde sit bidrag til den globale kapacitetstilpasning. Dette synspunkt er da også kommet til udtryk i værftsaftalen af 19. august 1986, hvor

[Industriministeren]

regeringen med industripolitiske og arbejdsmarkedspolitiske foranstaltninger vil søge at fremme lokalt initierede projekter for gennem en aktiv erhvervsudvikling at lette den nødvendige omstillingsproces.

Forhandling

Jørgen Tved (FK):

Svaret var næsten, som jeg forudså: Regeringen agter ikke at gøre noget. Man vil følge sagen meget nøje, og det formoder jeg at man har gjort de sidste 10-15 år, og det, der er kommet ud af det, er en situation, som for de enkelte værfter nok må betegnes som katastrofal.

På B & W, som i tidernes morgen var et af de helt store værfter, der beskæftigede op til 4.000 mand, er man i dag nede på 1.200. På dette værft skal man have ordrer i 1988, for at der ikke skal ske yderligere reduktioner på værftet. Man har på det seneste ved hjælp af anparts-skattefiduser osv. fået en ordre på 2 skibe. Man havde fået lovning på 4, men det blev kun til de 2. De forslår som en skrædder dybt nede under dette hus. For beskæftigelsessituationen på B & W er der nok meget mørke udsigter - i hvert tilfælde, når vi kommer frem til omkring 1990.

Den samme situation har man på Aalborg Værft. Her har man i dag ca. 800 beskæftigede. For ca. 3 år siden var man også på dette værft oppe på 4.000 mand. Af de 800, som i dag er beskæftiget på Aalborg Værft, har de 270 fået deres opsigelse. Disse mennesker skal afgå, således at værftet omkring 1. maj i år vil være nede på ca. 500 ansatte. Derefter er der ikke nogen, der skal sige, at situationen tegner sig lyst for de danske værfter, når jeg har nævnt situationen på to af giganterne inden for værftsindustrien.

Men lad os også tage Lindøværftet. Det er et værft, der i dag beskæftiger ca. 2.000 ansatte, og her har man ordrer, der sikrer denne beskæftigelse til ca. 1990. Men også på Lindø er det gået stærkt tilbage. For få år siden havde man 7.000 mand beskæftiget. På Lindø er man faktisk i den situation, at tegnestuen er lukket. Man behøver ikke at have den store ledvogtereksamen for at forstå, at når først man lukker tegnestuen, vil det forplante sig ned gennem produktionshallerne, og så varer det ikke længe, før situationen også på dette skibsværft er katastrofal.

Jeg har allerede omtalt to værfter, der er lukket helt. Men lad os for en sikkerheds skyld også kigge lidt på Dannebrogværftet i Århus. Her er 240 mand tilbage. Der var tidligere mellem 500 og 600 beskæftiget her. Ordrebogen er faktisk tom. Man har lidt arbejde som underleverandør til Lindø. Situationen for de beskæftigede er også i Århus katastrofal. Og så lige for at gøre situationen færdig: Man prøvede på at redde Helsingør Værft, resterne af det store nybygningsværft, ved at lade det eksistere en tid som reparationsværft. Nu er også den historie ved at være udløbet. Det er ikke muligt at klare den.

Jeg har naturligvis som baggrund for denne forespørgsel været i kontakt med arbejdernes organisationer på værfterne for at høre, hvordan de vurderede situationen. Her var det helt andre toner, man hørte end dem, industriministeren nu gav udtryk for. Der var ikke den optimisme og tro på, at situationen var ved at vende, som ministeren sagde. Det var heller ikke arbejderne på værfterne, der sagde, at det er den internationale situation, der er skyld i, at udviklingen er, som den nu har været. Der er da sket noget internationalt. Der er sket noget med den japanske yen. Den er blevet voldsomt opskrevet, og det gør naturligvis, at konkurrencemulighederne er forbedret. Kunne man bare få en 3-4 af de ca. 250 skibe, der er bygget i Japan, til danske værfter om året, ville det betyde en ganske væsentlig forbedring. Det er rigtigt, at de internationale konjunkturer spiller en rolle. Men det er ikke alene de internationale konjunkturer, som betyder noget. Hvis man skal gribe ind for at klare beskæftigelsen på værfterne, og hvis man ønsker at bevare den danske værftsindustri, skal der andre boller på suppen. Det er nødvendigt, at man tager fat på en helt anden måde.

Her bør Folketinget, staten, nok prøve på at vise vej. Når man taler med de faglige organisationer, hører vi, at staten ikke har været fødsels-hjælper for ordrer til værfterne. Når det drejer sig om statens egne skibe, siger de faglige organisationer, at man ofte oplever en forunderlig politik fra statens side. Det drejer sig f.eks. om ombygninger af statens store færger. Der kommer nogle ekspresordrer, noget, der haster, noget, der tilsyneladende ikke er planlagt. Man har været i situationer, hvor værfterne af hensyn til deres øvrige produktion ikke kan få så-

[Jørgen Tved]

dan en ekspresordre indpasset i deres normale produktion. Det er altså ikke altid, at staten er den store fødselshjælper.

Vi har også fået at vide fra værfternes side, at EF ikke ligefrem er nogen hjælp for de danske værfter. Det er, som om Danmark er den artige dreng i klassen, som lader alle de andre om unoderne, og de bliver flittigt brugt. Vi har set eksempler på, at danske skibe er gået til reparation i Tyskland. Statens skibe er gået til reparation i Tyskland, hvor man giver eksportstøtte til reparation også af skibe, noget, man åbenbart ikke gør i Danmark. Staten har faktisk været med til at forværre situationen for de danske skibsværfter. Det er på den baggrund, vi siger: Skal vi bevare skibsværftsindustrien som en industri, hvor vi både har kendskab, erfaring og dygtighed, kommer vi til at tage skeen i den anden hånd. Vi kunne godt forestille os, at der i Danmark blev oprettet et statsligt rederi, og at dette rederi på en eller anden facon fik om ikke eneret, så i hvert tilfælde en stor ret til at transportere olieprodukter til og fra Danmark. Al denne transport foregår i øjeblikket på fremmed køl. Vi kunne kigge lidt på den model, som Elsam har anvist, Elsam har selv bygget kulbåde til at hente kullet i de lande, som sælger kul til de danske kraftværker. Hvorfor kunne man ikke gøre noget lignende med olien og sige: Vil I handle med os, er det nødvendigt, at en væsentlig del af transporterne foregår på dansk køl? Vi vil foreslå, at man går lidt andre veje end dem, man traditionelt går ad i dette Folketing ved at sige: Vi følger sagen meget nøje, og vi er naturligvis dybt bekymrede. Man kan ligefrem se dybe rynker i panden på de ærede medlemmer, men alt imens man følger sagen på denne måde, oplever vi, at fyrværkeriet fortsætter på vore værfter.

På baggrund af det, jeg her har sagt, skal jeg fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget pålægger regeringen at etablere et statsrederi, der med mindst 24 tankskibe af forskellige størrelser, nybygget på danske værfter, skal varetage transport af olieprodukter til og fra Danmark, samt indførelse af en lastereservation af al transport til og fra Danmark af olie og olieprodukter til rederiets skibe.

Derefter går Tinget over til næste punkt på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 38).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Svend Andersen (S):

Det var netop, fordi man havde fulgt den alvorlige situation, som danske værfter var i i 1986 med ringe ordretilgang, at Socialdemokratiet og regeringen og Det Radikale Venstre indgik en aftale om den såkaldte værftspakke, hvor skibe kontraheret på danske værfter inden udgangen af 1988 opnår særlig gunstige finansieringsregler, hvor hjemmemarkedsordningen blev forlænget, og hvor indestående på etableringskonti og investeringsfonds kunne frigives til køb af anpartar imod en forskudsafskrivning i 1987. Denne sidste ordning er allerede nu ophørt, og derfor må det være rimeligt at se på behovet for en fortsættelse også af denne ordning.

Der er ingen tvivl om, at erhvervspakken har haft en gunstig virkning. Der har været øget ordretilgang, og der har været øget beskæftigelse. Medens ordrene frem til udgangen af 1988 næsten er det dobbelte af ordretilgangen i 1985, viser det sig nu her, at ordretilgangen fremover er for nedadgående. Beskæftigelseseffekten har hidtil stort set svaret til produktionsmulighederne for værfterne, men på nuværende tidspunkt er ordrebeholdningen af en sådan størrelse, at den er lavere end produktionsmulighederne.

Det var jo håbet, at vedtagelsen af det sjette EF-skibsværftsdirektiv ville stille danske værfter bedre konkurrencemæssigt. Dette er desværre ikke tilfældet, og danske værfter skal altså fortsat konkurrere med subsidier til andre værfter. Selv om vi ikke, som industriministeren siger, skal stille sikkerhedsnet under værfterne, således at deres egen lyst til at konkurrere ikke animeres, må vi alligevel med de ordninger, vi laver, sikre, at værfterne er ligestillet med andre værfter, og at det alene er værfternes egen evne til at producere og tilrettelægge deres produktion, der er afgørende for, om de kan få deres ordrer hjem.

På den baggrund er det også vigtigt, for at man kan tilrettelægge en rationel produktion, også efter udløbet af 1988, at man kender vilkårene for det kommende år, for 1989 og fremover.

[Svend Andersen]

Kontrahering af teknisk avancerede skibe, som danske værfter satser på, kræver forudgående lang tids behandling, og det kræver altså behandling af en lang række spørgsmål. Derfor er det vigtigt allerede nu at kende de finansieringsregler og de skatteregler, som skal gælde for 1989.

Endelig må vi også sikre os, at den ekspertise, som danske værfter besidder, bliver brugt også i de tilfælde, hvor der ikke er brug for bygning af skibe, og jeg skal derfor med denne motivering på Socialdemokratiets, Det Konservative Folkepartis, Venstres, CD's, Kristeligt Folkepartis og Det Radikale Venstres vegne fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet Folketinget konstaterer den gavnlige effekt af den værftspakke, et stort flertal gennemførte i 1986, opfordres regeringen til at indkalde de involverede parter for at drøfte værfternes nuværende situation, fremtidige struktur og behovet for en fortsættelse af værftspakken.

Tinget går her over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 39).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Også dette dagsordensforslag indgår i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Jørgen Tved (FK):

Som jeg opfattede den socialdemokratiske ordfører og det dagsordensforslag, han har fremsat, så henviser han til en forbedring af værftssituationen og beskæftigelsessituationen. Så sent som i går og i dag har jeg ringet rundt til samtlige værfter og må derfor sige, at det da er besynderligt, at man her i Folketinget kan konstatere en forbedring, som man åbenbart ikke kender til på skibsværfterne. Der må jo være nogle, der misinformerer.

(Kort bemærkning).

Svend Andersen (S):

Jeg ved ikke, om der er tale om misinformation, der kan jo også være tale om misopfattelse. Det, jeg sagde, var, at vedtagelsen af værftspakken havde betydet en tilgang af ordrer til

værfterne. Jeg sagde også, at her ved udgangen af 1987 var der et fald i ordretilgangen, og derfor opfordrer vi til, at de involverede parter indkaldes til en fortsat drøftelse af værfternes forhold.

(Kort bemærkning).

Jørgen Tved (FK):

Det bliver faktisk mere og mere uforståeligt. Man henviser til en værftspakke fra 1986 og siger, at den har hjulpet dansk skibsværftsindustri, og så kommer man herop og gentager i og for sig det, jeg har sagt, at der er tale om en forværring, en ordrenedgang og en mindre beskæftigelse. Jamen så har denne værftspakke jo ikke gjort nogen som helst gavn, og så kan det vel ikke være rimeligt at sige: Vi er tilfreds med det, der åbenbart ikke har virket.

Flemming Hansen (KF):

Den forespørgsel, der er stillet, er tydeligt negativt formuleret og forudsætter, at skibsværftsindustrien er i yderste nød. Når forespørgslen er stillet på den måde, må det skyldes Fælles Kurs' vanlige sans for det dramatiske, for sandheden er jo den, at Folketinget flere gange, senest i 1986, har gennemført ganske omfattende aftaler med den danske værftsindustri, der på en række områder har givet denne vigtige industri mulighed for en ganske betydelig ordretilgang.

Jeg synes, det er glædeligt at konstatere de positive ændringer i værfternes ordrebeholdninger, som er fremgået af ministerens tale, og det er glædeligt, når det lykkes for et stort flertal her i Folketinget at gennemføre en lovpakke, der har en sådan effekt, som tilfældet har været med de lovpakker, der har været gennemført vedrørende den danske værftsindustri.

Imidlertid er det vigtigt at huske, at aftalerne blev indgået, fordi vi i Folketingets Erhvervsudvalg og i dagspressen gang på gang fra såvel lønmodtagerside som arbejdsgiverside fik at vide, at dansk værftsindustri var i en midlertidig krise. Vi fik bekræftet, at vi står med en meget dygtig dansk værftsindustri på et højt teknologisk niveau og med dygtige medarbejdere. Vi fik også at vide, at den skibsværftskrise, som man dengang var inde i, var en midlertidig krise, som vi burde hjælpe industrien igennem, idet man sagde, at omkring 1990-91 viste alle internationale tendenser, at skibsværftskrisen

[Flemming Hansen]

ville være overstået. Man bad os derfor den gang om at hjælpe industrien, indtil man var på den anden side af 1990.

Men naturligvis er det vigtigt, at man til staidighed følger den udvikling, der foregår i så betydningsfuld en industri, og jeg kan derfor tilslutte mig ministerens bemærkninger om, at han vil tage kontakt med parterne for at drøfte både udviklingen og den situation, der foreligger med udgangen af 1987. Jeg synes, det er en yderst fornuftig bemærkning af ministeren, og glæder mig endnu en gang over, at vi næsten én gang om ugen kan læse i dagspressen, at værftsindustrien forhandler om nye betydningsfulde ordrer, og at mange af værfterne har ordreboøger, der er fyldt nogle år frem.

I de drøftelser om værftsindustrien, som skal foregå mellem parterne, synes jeg imidlertid det er vigtigt, at vi også får belyst værftsindustriens muligheder for at producere andet end skibe. Man har gang på gang fortalt os, at der findes mange andre muligheder end at producere skibe på danske værfter, og vi vil gerne under de forhandlinger, som ministeren fører, også have at vide: Hvor står sagen vedrørende disse muligheder?

Endelig vil jeg fremhæve den betydning, den i december måned gennemførte eksportpakke har for værftsindustrien. Denne industri er næsten udelukkende eksportorienteret og endda meget løntung, så for den er der tale om meget betydelige omkostningslettelser, der yderligere vil forbedre virkningerne af skibsværftspakken og dermed industriens konkurrenceevne.

Vi kan naturligvis tilslutte os det dagsordensforslag, som vi selv har været med til at fremsætte, og jeg skal sluttelig understrege, at vi lægger vægt på, at et stort flertal i Folketinget medvirker til en lovgivning på skibsværftsområdet og også medvirker til, at dette dagsordensforslag stemmes igennem Folketinget i dag.

(Kort bemærkning).

Jørgen Tved (FK):

Jeg tror, den konservative ordfører kender begrebet »luftsteg og vindfrikadeller«, og nogle af de avisoverskrifter, som åbenbart glæder Det Konservative Folkeparti, har jo vist sig at være luftsteg og vindfrikadeller.

Jeg vil godt konkret spørge: Hvad er det for en større ordretilgang, den konservative ordfø-

rer også omtalte, og som glæder hans hjerte så meget? Hvad er det konkret for værfter, der har fået en sådan væsentlig forbedring af deres ordretilgang?

(Kort bemærkning).

Flemming Hansen (KF):

Jeg kan sige til hr. Jørgen Tved, at hvis jeg ikke kendte begrebet »luftsteg og vindfrikadeller« i forvejen, har jeg lært det at kende, efter at Fælles Kurs er kommet i Folketinget.

Så skal jeg sige, at når jeg taler om ordrebeholdninger, henviser jeg til ministerens tale. Hr. Jørgen Tved hørte jo selv, at der ved udgangen af 1987 var tale om en ordrebeholdning på 14 mia. kr., og når ordrebeholdningen var på 11 mia. kr. med udgangen af 1986 og med udgangen af 1985 på 7,5 mia. kr., er der efter min mening tale om en betragtelig forøgelse af ordrebeholdningen. Det synes jeg ganske enkelt fremgår af tallene.

(Kort bemærkning).

Jørgen Tved (FK):

Nu kan tal bruges til meget, men de tal, som her bliver nævnt, kan kun dreje sig om ét skib på ét værft – så enkelt er det.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg vil først takke de øvrige ordførere for, at jeg måtte komme til nu, og så vil jeg på Kristeligt Folkepartis vegne give tilslutning til industriministerens indlæg. Jeg synes, det helt klar fortæller os, hvad vi har lavet, og hvad vi agter at gøre.

Vi hilser også med stor tilfredshed, at det er lykkedes for et bredt flertal at stå sammen her. Skal vi virkelig trænge igennem med noget, nytter det ikke, at vi står med hver vores forslag, og derfor tror jeg også, at det, der er lagt op til i dagsordensforslaget af hr. Svend Andersen m.fl., at man nu skal se på, hvordan forholdene er, og følge det op, er rigtigt. Jeg tror, vi alle sammen er interesseret i at gøre så meget, som det overhovedet er muligt, og Kristeligt Folkeparti vil derfor slutte op om både dette dagsordensforslag og regeringens tale.

Rahbæk Møller (SF):

Indledningsvis vil jeg godt spørge ministeren om, hvor stor en del af den ordrebeholdning på

[Rahbæk Møller]

14 mia. kr., som ministeren nævnte findes pr. 1. januar, der dækker skibe, der faktisk kan forventes at blive bygget. Er f.eks. de to skibe, som blev udbudt i anparten på B&W, og som formentlig ikke bliver bygget, medregnet i de 14 mia. kr.?

Så vil jeg i øvrigt sige, at det er et udmærket initiativ, Fælles Kurs har taget. Vi har brug for en debat om, hvad vi vil med dansk skibsværftsindustri netop nu, hvor dele af skibsværftspakken er udløbet og de fleste værfter har pæne ordrebøger, men vi ved også, at i løbet af overskuelig tid skal vi endnu en gang tage stilling til en redningsaktion.

Da skibsværftspakken blev vedtaget, støttede SF, at der blev gjort noget for at stille dansk skibsværftsindustri i en mere lige situation i konkurrencen med andre landes statskasser, men vi vendte os imod, at det skulle gøres på en skjult, uigennemsigtig og dyr måde via en række skattefiduser. Vi foreslog i stedet et direkte pristilskud, som praktiseres bl.a. i Vesttyskland, men regeringen viste, at den var mere interesseret i rammen på statsbudgettet end i skatteydernes faktiske udgifter og derfor foretrak den dyrere skjulte støtte over skattesystemet. Det er nu historie, men hører dog med i billedet. Det vigtigste er, hvad der er gjort i mellemtiden for at undgå fremtidige panikagtige redningsaktioner på værfterne.

Industriministeren har iværksat Projekt Skib, men det er vel at mærke kun et projekt, der drejer sig om mindre skibe og derfor mindre værfter. Der er intet gjort for at forberede fremtiden for de større værfters vedkommende.

Det er svært at tilbageholde en mistanke om, at folketingsflertallet nok bøjer sig for pres, hver gang krisen er akut, men gør det i et lønligt håb om, at endnu et par værfter skal lide samme skæbne som Helsingør Skibsværft og Nakskov Skibsværft, så problemet bliver mindre næste gang. Det er ikke en værdig måde at løse problemerne på.

I stedet har vi brug for et grundigt udredningsarbejde, inden krisen næste gang bliver akut. Vi har brug for pålidelige prognoser for, hvornår den internationale værftskrise kan forventes overstået, og vi har brug for pålidelige skøn over, hvilke skibstyper et land som Danmark kan forventes at være i stand til at bygge uden statstilskud, når krisen er overstået. Desuden har vi brug for et teknologisk udviklings-

arbejde. Selv om der er gjort en del på værfterne, har det været svært for dem at følge med i den teknologiske udvikling, så hårdt som de har været presset. Pengene ville være godt brugt, hvis Danmarks Tekniske Højskole blev sat i gang med at hjælpe værfterne på denne måde. En sådan form for teknologisk hjælp skulle naturligvis ledsages af et krav til værfterne om at samarbejde om teknologiudviklingen. Det er meningsløst, at vore relativt få store værfter optræder som konkurrenter og ikke som samarbejdspartnere.

Det er ikke utænkeligt, at et sådant erhvervsøkonomisk og teknologisk udviklingsprogram ville føre frem til en model, hvorefter vi overlod byggeriet af skibsskrog til Sydkorea og andre nyindustrialiserede lande, medens vi selv levede styrehuset og dermed de højteknologiske dele af skibet. Det ville måske heller ikke være nogen ulykke, hvis det blev udgangen. Et væsentligt motiv til at bevare værftsindustrien er at bevare den store industri med navigationsudstyr og lign., den avancerede teknologiske industri med stor eksport, men den vil få vanskeligheder med at udvikle sig uden et hjemmemarked at støtte sig til. Det ville være klogt at bruge nogle millioner på dette arbejde, inden vi næste gang får valget mellem at lade milliarderne rulle og lukke værfterne.

Til slut vil jeg sige nogle få ord om, hvad der bør gøres, hvis vi endnu en gang kommer i den situation, at et stort værft må lukke og der derfor kommer meget stor arbejdsløshed i et lokalområde.

Vi har nu hele to modeller at vælge imellem. Vi har den model, som svenskerne brugte i forbindelse med lukningen af Øresundsværftet i Landskrona, og vi har den model, som den danske borgerlige regering brugte i forbindelse med lukningen af Nakskov Skibsværft. Forskellen er til at få øje på. Landskronamodellen virkede, og byen undgik den frygtede stigning i arbejdsløsheden. Nakskovmodellen virkede ikke, arbejdsløsheden er fortsat uhyggeligt høj på Vestlolland.

Forskellen på de to modeller er først og fremmest, at i Landskrona gik amt og kommune ind som aktive deltagere i erhvervsudviklingen. Denne mulighed havde kommunerne på Vestlolland og i Storstrøms Amt ikke, så her behøver vi ikke engang et udredningsarbejde. Det er alene et spørgsmål om politisk vilje, om en egn

[Rahbæk Møller]

skal skånes for massearbejdsledsheds forbandelse eller ikke.

Jeg vil godt føje til, at jeg i morgenaviserne så, at industriministeren på et møde i går havde udtalt, at det var det lokale erhvervsliv og de lokale kommuner, der burde løse problemerne. Jeg er meget enig, men i en situation, hvor man faktisk ikke giver kommunerne den mulighed, kan det kun virke som en fornærmelse at sige dette.

Til slut vil jeg fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet Folketinget pålægger industriministeren inden den 1. november 1988 at udarbejde en fyldestgørende redegørelse for værfternes situation og deres fremtidsmuligheder, herunder hvad der kan gøres for at øge deres overlevelsesmuligheder på længere sigt

går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«
(Dagsordensforslag nr. D 40).

Jeg skal tilføje et par ord om, hvordan vi vil forholde os til de to andre dagsordener, der allerede er foreslået.

Til forslaget fra regeringen og Socialdemokratiet vil vi undlade at stemme. Det indeholder en gang selvros for det, der tidligere er sket, og så en konstatering af, at man vil tale med sagens parter. Det sidste kan vi naturligvis støtte, men det er jo trivielt, at Folketinget vedtager det, da industriministeren allerede har givet tilsgang om at gøre det.

Hvad angår Fælles Kurs' dagsordensforslag, vil vi også undlade at stemme. Vi er meget positivt indstillet over for et statsligt rederi til at tage sig af olietransporten, og vi vil da også synes, at et sådant rederi selvfølgelig burde placere skibsordrer på danske værfter og dermed give værfterne yderligere muligheder, men vi vil ikke være med til at pålægge dem at skulle placere ordrer alene på danske værfter uanset omkostningerne. Det kan blive en sovepude for værfterne, der i sidste ende medfører deres lukning.

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår ligeledes i forhandlingen.

Skrumsager Skau (V):

Der skal ikke herske tvivl om, at skibsværftsindustrien er af meget, meget stor betydning for beskæftigelsen i Danmark, og det har jo også forårsaget, at man gang på gang har fundet anledning til at redde danske skibsværfter. Man har i perioder reddet så meget for danske skibsværfter, at skibsværftsindustrien ikke har været underlagt den almindelige strukturudvikling, som vi har set i alle andre dele af dansk erhvervsliv.

Den skibsværftspakke, der blev gennemført i 1986, medfører, at en strukturudvikling kan fortsætte, at vi altså ikke låser strukturudviklingen inden for skibsværfterne fast, som man har gjort tidligere, og det er et meget vigtigt element for Venstre.

Skibsværfterne er som sagt vigtige for beskæftigelsen og selvfølgelig også for vores økonomi, men det er ikke mindst vigtigt for dansk søfart, at danske redere har mulighed for at få produceret skibe på danske værfter efter danske ønsker. Derfor er det også vigtigt, at vi fremmer den sag, som ligger i Folketinget vedrørende et dansk/internationalt skibsregister, da det kan være med til at holde gang i dansk søfart og også i danske værfter, således at de kan fortsætte med at producere skibe, hvilket også har stor betydning for underleverandørerne.

Som nævnt vil Venstre gerne medvirke til, at der sker en strukturudvikling, men vi vil også her satse på gennem egnsudvikling og EF-støtte at få omstillingen til at gå noget hurtigere, end vi har set tidligere. I de tilfælde, som har været omtalt, burde vi her i Folketinget have været hurtigere med omstillingen, således at vi havde kunnet afbøde de sociale vanskeligheder, der nu er.

Til sidst vil jeg sige, at vi har opnået store og gode resultater af den skibsværftspakke, som blev vedtaget i 1986. Som det allerede er nævnt, har vi ordrebøgerne læsset, men der er selvfølgelig altid plads til flere. Vi må heller ikke glemme, at den omlægning af arbejdsgiverafgifterne, som vi vedtog før jul, også er et positivt element til sikring af danske skibsværfters konkurrenceevne.

Jeg føler, at denne debat om skibsværfterne er lidt overflødig. Jeg er sikker på, at vores industriminister i dagligdagen følger hele værftssiden, at han til daglig er bekendt med alt, hvad

[Skrumsager Skau]

der sker inden for de danske værfter, og at han, i tilfælde af at det er nødvendigt, vil tage initiativ til at sikre, at de danske værfter fortsat er ligestillet med andre værfter i konkurrencen.

Af de tre dagsordensforslag, der foreligger, vil Venstre stemme imod SF's forslag og forslaget fra Fælles Kurs og selvfølgelig stemme for vores eget.

Larsen-Ledet (RV):

I Det Radikale Venstre mener vi, at værftspakken har været med til i hvert fald i en periode at redde eller forbedre situationen for en hel del danske skibsværfter.

Jeg ved ikke rigtig, om vi i Folketinget skal rose os selv så meget af den grund, for det, vi har gjort her, er jo ikke problemfrit. Vi påtager os et ansvar, og risikoen for, at der hermed skabes en forventning om en permanent situation for danske skibsværfter, er i hvert fald til stede.

Vi vil ikke fra radikal side i dag tale om en ny værftspakke, men jeg vil alligevel gerne sige, at Det Radikale Venstre ikke er indstillet på fremover at gå ind for skibsværftsordninger, der indebærer meget store fordele for enkelte privatpersoner.

Vi synes, det er i orden, at regeringen undersøger værfternes situation, og at vi herefter drøfter det, regeringen kan fortælle os om den. Det er efter radikal opfattelse svært på lang sigt at opretholde tilskud ved eksport. Vi kan lave forskellige kortvarige foranstaltninger, det har vi været med til, og det vil vi også være med til fremover, men det er meget svært at forestille sig, at vi over en meget lang periode kan opretholde særlige eksportområder direkte med meget store statstilskud.

Den bedste løsning for dansk erhvervslivs konkurrenceevne er, at vi på en naturlig måde kan forbedre den. Så bliver vi i stand til at foretage de seje træk, og så bliver vi meget bedre i stand til at tage de udfordringer, som vi kommer ud for rundt omkring. Det er appellen, opfordringen til os alle sammen, at vi skaber sådanne vilkår.

Men jeg vil gerne sige, at fra radikal side finder vi, at det ikke er særlig tiltalende, at rederier, som har fået statstilskud, vælger bekvemlighedsflag. Vi synes, det er angribeligt, at man praktiserer dette, og vi kan i hvert fald ikke lide det.

Vi siger nej til dagsordenerne fra Fælles Kurs og SF og stemmer for det dagsordensforslag, vi selv er med til at fremsætte – og det kan vel ikke være en overraskende nyhed.

Emmert Andersen (CD):

Det er jo rigtigt, at nogle skibsværfter har det dårligt. Det er rigtigt, at Dannebrog har det dårligt, rigtig dårligt endda. Det er rigtigt, at Aalborg ikke har det særlig godt. Og hvor længe har B & W det godt? Det kunne have haft det meget bedre, hvis ikke tv i 11. time torpederede det sidste projekt. Det kostede 300 arbejdspladser. Til lykke med det, tv!

Hvad kan vi gøre ved det? Lad os kigge på situationen! Situationen er jo den, at der nok er et behov for noget, der ligner 1.200 nybyggede skibe pr. år globalt, og når jeg snakker om skibe her, snakker jeg om skibe på over 2.000 t.

Situationen er den, at hovedparten af disse er bygget på japanske værfter. I de senere år har man ikke bygget så mange; man har bygget 900, selv om behovet måske var 1.200. Det vil sige, at der er nogle skibe, der er ved at være gamle og udslidte. Man har ikke vedligeholdt den globale flåde så godt, som man skulle, og det vil sige, at der er et efterslæb.

Japan byggede sidste år kun ca. 300 af disse skibe, og en af grundene til det er – som også hr. Jørgen Tved var inde på – at valutaen, yenen, er blevet for stærk, så konkurrenceevnen er svækket. Man har lukket skibsværfter, og det er ikke bare sådan, at man har droslet dem ned. De er lukket, de er lavet om, de er nedlagt. Der er lukket 15-20 stykker, og da mange ikke kan retableres, kan de altså heller ikke bygge nye skibe.

Vi har en anden stor styg ulv, nemlig Korea. Der er kun tre værfter dernede, og det ene af dem har en gæld på noget, der ligner 1¼ mia. dollar. De har det ikke for godt.

Hvad med Kina? Jo, Kina bliver også en konkurrent på et eller andet tidspunkt, når vi nærmer os år 2.000. De skal have udbygget deres infrastruktur, før landet bliver en rigtig konkurrent.

Dengang Danmark havde det bedst, byggede vi 30-40 skibe pr. år; det var i starten af 1970'erne. Vi skal måske også lige tilføje, at siden 1785 var sidste år eneste gang, USA ikke byggede et eneste handelsskib. Aldrig nogen sinde har der globalt set været så få skibe i ordre, som der er nu.

[Emmert Andersen]

Så siger vi, at vendepunktet må komme – det har været sagt i flere år, det ved jeg godt – men der er noget, der tyder på, at det kommer nu, for der er jo konkret lukning i de lande, der er effektive skibsbyggere, og det bliver så til fordel for den europæiske skibsindustri.

Her har vi jo Polen og Jugoslavien. Polen bygger 15-20 skibe og Jugoslavien 20-30, og derudover bygger u-landene vel 120 skibe. Det vil sige, at der er al mulig grund til at tro på, at Danmark kan få flere ordrer på skibsbygning, ikke mindst når man tager Danmarks know-how og ry for kvalitet og for at overholde leveringer osv. i betragtning.

Hvad er løsningen? Jeg har ingen patentløsning, men lad os diskutere det, lad os snakke om det! Lad os snakke om en fortsættelse af værftspakken!

Jeg har også stillet et andet forslag for mange år siden: vi kunne jo bygge nogle krigsskibe, og så kunne vi eksportere dem til NATO-landene. Vi er gode til at bygge skibe. Vi kunne jo også lade være med, hver eneste gang der bliver udbudt skibe i anparter, at råbe: »Skattefiduser!« efter dem. For jeg tror, at man kan regne ud, at den samlede værdi af disse ting giver en samfundsmæssig indtægt.

Vi kunne jo også vedtage Dansk Internationalt Skibsregister.

Jeg mener, at vi nu har tøvet meget længe. Vi er 200 meter fra mål. Det ville være ærgerligt at give op nu, hvor vi er så tæt på et mål, og hvor der måske kan komme et vendepunkt for den danske skibsindustri.

Jeg synes, vi til en start skulle vedtage det dagsordensforslag, der er fremsat af Socialdemokratiet, De Radikale og firkløveret.

Behnke (FP):

Situationen for den danske værftsindustri er slem, og derfor er det selvfølgelig relevant for det danske Folketing at beskæftige sig med den. Desværre er det jo ikke kun værftsindustrien, som har det hårdt i disse år; det gælder stort set den samlede danske industri. Det går ikke længere ufatteligt godt, men tværtimod ufatteligt dårligt for de danske industrierhverv.

Regeringen praler med at have skabt 200.000 arbejdspladser, et tal, som jeg ikke skal bestride, men dette tal er sammensat af dels næsten 60.000 ekstra pladser i den offentlige sektor, dels en stigning i antallet af arbejdspladser i

servicefagene. Ude i de producerende erhverv er der desværre tilbagegang arbejdspladsmæssigt, hvad handelsbalancen vidner om. Når der er mindre underskud, skyldes det ikke en større eksport, men derimod en mindre import.

Folketinget tror desværre, at vi kan leve af at barbære hinanden, men sådan er virkeligheden ikke. Alene en forøget eksport kan afhjælpe landets alvorlige økonomiske situation.

De danske skibsværfter har gennem årtier været gode og et godt aktiv for Danmark. Skibsbygning er et gammelt dansk håndværk. Vi har kunnet producere skibe af meget høj kvalitet, og derfor har afsætningen været god og landets handelsbalance nydt godt af værftsindustrien.

Problemerne i værftsindustrien er desværre ikke af ny dato. Det skyldes, at årsagerne til problemerne heller ikke er af ny dato. Hovedproblemet for værftsindustrien som for den øvrige del af den danske industri er, at omkostningerne ved at producere er for store i Danmark; renteudgifterne og ikke mindst de store lønomkostninger har sin ubehagelige andel af skylden. Både renteniveauet og lønomkostningerne er jo desværre bestemt af politikerne. Vi mener, at den danske lønmodtager skal have mere, hvis han skal yde mere, og når vi samtidig mener, at lønomkostningerne er for høje, er der kun skatterne tilbage at regulere. Og der er desværre ikke kun tale om et »kun«, idet indkomstskatterne er en meget væsentlig faktor i forbindelse med lønudgifterne. Dertil kommer selvfølgelig det mudrede hav af yderligere ordninger, som danske virksomheder er tvunget til at betale til, når de har personer ansat.

Men for at blive lidt ved skatten, så var det ideen med leasing og anpartsfinansiering af skibene, der i de senere år var med til at skabe basis for ekstra skibsbygning på danske værfter. Det var en god idé, og Fremskridtspartiet stemte da også for den værftspakke, der blev vedtaget i november måned 1986, ikke, som det fremgår af en række annoncer i dagbladen her i dag, at vi ikke skulle have været med til det. Det var vi med til, og det var vi glade for.

Så meget mere ærgerligt var det da også, at visse dele af pressen, ikke mindst radio og tv, misbrugte deres produktioner, og så var de i øvrigt sammen med Socialdemokratiet med til at skabe tvivl om anpartsprojekterne op til årsskiftet 1987-88. Det betød bl.a., at B & W, som

[Behnke]

det er blevet nævnt tidligere i dag, mistede en ordre på omkring 700 mio. kr. Det er selvfølgelig flot gjort, at Socialdemokratiet, specielt TV-Avisen, på den måde er med til at give dansk erhvervsliv et ekstra bank nedad.

Hr. Larsen-Ledet har ikke ret, når han påstår, at anpartsordningerne specielt er til gavn for nogle få. Mange undersøgelser har vist, at 80 pct. af anparterne er blevet solgt til såkaldt ganske almindelige mennesker.

Fremskridtspartiet er imod, at skibsværfterne skal have egentlige offentlige tilskud og saltvand fra skibskreditfonde og andre steder, men mener til gengæld, at Folketinget skal sørge for, at skibsværfterne har nøjagtig de samme skatte-regler at leve under som det øvrige erhvervsliv. Fremskridtspartiet er tilhænger af, at Folketinget lemper omkostningerne for dansk industri, sænker skatterne, sænker afgifterne og afskaffer alt det ødelæggende papirtrællearbejde, som danske virksomheder tvinges til at lave. Så skal industrien såmænd nok klare sig selv, og så vil også skibsværfterne kunne komme ovenpå igen og vel at mærke ikke kun ved hjælp af almisseeordrer fra DSB og andre statsforetagender. Man vil kunne tage ordrer ind fra omverdenen, udøve det dygtige håndværk, man kan, og levere kvalitetsprodukter til gavn for virksomhederne, for deres ansatte og for hele vores samfund.

Men desværre er vi jo kun ni mandater i dette høje Ting, som ønsker en sådan udvikling, og derfor vil værfterne ét ad gangen være tvunget til at lukke ordrebogen, fyre deres ansatte, lukke virksomhederne helt, mindske vores eksport og melde sig ind i barbersalonen og deltage i den udbredte barbering af hinanden. Sådan går det. Alle ved det her i salen. Men desværre er det ikke nok. Man fortsætter. Man ønsker med dagsordenerne at udskyde problemerne til efteråret, udskyde problemerne til samtaler med de berørte parter osv. Det er ikke det, der skal til. Der skal handling til.

Berlau (FK):

Danmark er begunstiget med nogle besynderlige politikere. Vi har folk, der rejser ud og kommer hjem og siger: Slå køerne ihjel! Vi har folk, der rejser ud og kommer hjem og siger: Læg fiskerbådene op! Vi har folk, der rejser ud og kommer hjem og siger: Lav hele landbruget om til brakjord, marginaljord, eller hvad man

kalder det for! Forleden dag kunne man i aviserne se nogle store overskrifter, hvoraf det fremgik, at nu skulle man lukke skibsværfterne. Det kunne man lige så godt se i øjnene.

Det er nogle besynderlige politikere, som påstår, at de varetager befolkningens interesser, når de, hver gang de skal lave politiske initiativer, anser det for deres helligste opgave at sørge for, at Danmark ganske langsomt lukker, stykke for stykke.

Det er den udvikling, der må sættes en stopper for. Vi kan ikke længere acceptere eller tolerere, at vores politikere er så ligeglade med det land, vi lever i, at deres væsentligste interesse – for nogles vedkommende til egen benefice, for andres vedkommende fordi de tjener politiske herrer – hver gang vi snakker om forholdene i Danmark, er at sikre det danske samfund en langsom, men usvigelig død.

Det er bl.a. på baggrund af dette, vi har rejst denne diskussion, som vi anser for at være overordentlig nødvendig.

Værfterne er hjælpeløse, og det er nødvendigt, at der fra offentlighedens side bliver grebet ind for at sikre, at vi ikke kommer til at opleve en total lukning af de danske skibsværfter. Vi har foreslået i en dagsorden i dag, at der bliver etableret et statsligt rederi, som får til opgave at overtage en række af de servicefunktioner, som udenlandske skibe i dag varetager, som hovedsagelig er norske skibe og en række bekvemmelighedsflagsskibe.

Vi har sagt: Lad os bygge 24 tankskibe af forskellig størrelse. Det ville betyde, at skibsværfterne kunne få en ordretilgang. Det ville betyde, at man kunne beregne, hvornår disse skibe skulle udskiftes, og det ville betyde, at man kunne forudse en række reparationsopgaver på sådanne skibe. Alt i alt ville det betyde, at man ville kunne sikre beskæftigelsen på de danske skibsværfter i en lang periode.

Som det forholder sig i øjeblikket, bliver al indenrigsflytning – næsten al indenrigsflytning, skal man nok sige – af olie i Danmark varetaget af udenlandske skibe. Næsten al transport af de store fragter til Danmark, f.eks. fra Mellemøsten, foregår på norske og udenlandsk registrerede skibe. Derfor mener vi, det er på tide, at vi sikrer, at det er danske skibe og danske værfter, der kommer til at nyde gavn af den udvikling, der foregår, den transport, der udføres her i landet. Det kunne bl.a. foregå ved, at man

[Berlau]

sikrede en lastereservation til dette rederi, så vi kunne holde en fast beskæftigelse for disse skibe.

Vi mener ikke, at vi på den måde, hvorpå det her forslag er formuleret, vil komme i karambolage med de internationale aftaler, Danmark har indgået. Hvis der var nogen, der ville hævde noget sådant, så ville der vel ikke være noget i vejen for, at Danmark, når vi befinder os i den situation, vi befinder os i, ville være nødt til at gribe til nogle forbedrede midler for at sikre vor egen eksistens' overlevelse. Det er vel ikke sådan, at politikernes fornemste opgave er at sikre andre en effektiv beskæftigelse og en overlevelse. Det må være sådan, at vi går ind og sikrer os selv muligheden for at bevare skibsværftsindustrien på danske hænder, og der er intet, der hindrer os i at gøre noget sådant, hvis man har den fornødne politiske vilje til det.

B & W skal allerede inden juni måned i år sikre sig yderligere ordrer, for så vidt værftet ikke skal skride til afskedigelser. Intet tyder i øjeblikket på, at noget sådant vil være muligt. Det projekt, man har sat i gang i Industriministeriet, Projekt Skib, ved vi stadig væk ingenting om. Vi aner ikke, om det er et projekt, der vil komme til at betyde en forøget beskæftigelse på værfterne, men det kunne formodentlig smitte en del af på de søfarende.

Det, vi ved med sikkerhed, er, at der i øjeblikket foregår en eksport af knowhow på de danske værfter, der bliver overført til udlandet. Vi ved, at bl.a. i Tyrkiet overfører man knowhow fra danske værfter, således at de i fremtiden kan udføre en række af de skibsbygningsprojekter, vi i Danmark har brugt årtier på at opbygge. Vi ved også, at en stor del af den knowhow er statsfinansieret, og vi har en forpligtelse til at sørge for, at denne knowhow forbliver inden for landets grænser.

Repræsentanten for Centrum-Demokraterne var vel nok den, der kom nærmest sandheden, da han sagde, at han ikke troede på, at vi i fremtiden kunne forvente – med den udvikling, vi ser i øjeblikket – at der vil blive placeret ordrer ved de danske skibsværfter. Det er vel nok det, der er en kendsgerning, at det er aktuelt og det er på høje tid og det er nødvendigt, at der fra myndighedernes side, fra Folketingets og regeringens side, bliver sat noget i gang, som kan sikre, at værfterne ikke skal lukke. Ellers bliver det en kendsgerning, det, vi så i over-

skrifterne forleden dag: at man lukker skibsværfterne ganske langsomt.

Jeg vil derfor gerne opfordre til, at de partier, som indtil nu har tilkendegivet deres synspunkter på dette spørgsmål, genovervejer deres stillingtagen og stemmer for det dagsordensforslag, vi har stillet. Det vil sikre værfterne, og det vil sikre beskæftigelsen for skibene i en god tid fremover.

(Kort bemærkning).

Rahbæk Møller (SF):

Det er med nogen undren, jeg hørte hr. Skrumtsager Skau og hr. Larsen-Ledet oplyse, at de direkte vil stemme imod et forslag om at skaffe et beslutningsgrundlag i form af en redegørelse fra ministeren. Jeg forstår godt, at de ikke kan stemme for en dagsorden herom, når de selv er medforslagsstillere til en anden dagsorden, men direkte at stemme imod er dog lidt ejendommeligt.

Jeg lyttede også med spænding til hr. Emmert Andersen. Han talte meget om mangel på viden om situationen og om behovet for det, vi efterlyser. Men hr. Emmert Andersen sagde ikke noget om, hvordan han, hvis han kunne få lejlighed til det, ville stemme til SF's dagsorden. Jeg går imidlertid ud fra, at både hr. Skrumtsager Skaus og hr. Larsen-Ledets reaktioner var rygmærksreaktioner.

Derfor vil jeg godt spørge ministeren, om han vil tage skridt til at skaffe os det beslutningsgrundlag, som SF efterlyser i sin dagsorden. Jeg vil godt understrege i den forbindelse, at jeg ikke mener, at de drøftelser med parterne, ministeren siger han skal have, skal afvente en sådan redegørelse. Der er nogle værfter, der er så truet, at der er behov for at gøre noget, før en redegørelse kan foreligge. Men jeg mener, at vi så tidligt, som det overhovedet er praktisk muligt, skal have en redegørelse som den, SF efterlyser i dagsordenen.

(Kort bemærkning).

Emmert Andersen (CD):

Jeg sagde, at jeg ville stemme for det af Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og firklovet stillede dagsordensforslag. Det kommer først til afstemning. De andre kommer ikke til afstemning. Derfor er det et hypotetisk spørgsmål.

Industriministeren (Nils Wilhjelms):

Der er af hr. Rahbæk Møller stillet et konkret spørgsmål til mig, som jeg gerne vil svare på. Det var, hvordan man skulle betragte den ordrebeholdning, der var ved udgangen af 1987, målt i alt til 14 mia. kr.

Disse ordrer er 100 pct. reelle, forstået på den måde, at de er indgået. Det er ikke et spørgsmål om, hvorvidt der er solgt anparter eller ikke solgt anparter. I den udstrækning det måtte være anpartsbaseret, er anparterne solgt. Det skib til B & W, der også har været diskuteret, indgår ikke i denne ordrebeholdning. Hvis man tager alt det, som har været i Skibskreditfonden efter godkendelse i Industriministeriet, men som endnu ikke er reelle ordrer, drejer det sig, som jeg oplyste i mit indlæg, i alt om 24 mia. kr. omkring årsskiftet 1987-88.

Lad mig også sige til hr. Rahbæk Møller, at vi følger naturligvis løbende i Industriministeriet, som visse ordførere har antydnet det, overordentlig nøje med i, hvordan situationen på de danske værfter er. Vi har løbende kontakt med værftsindustrien og har jo et værftspolitisk kontaktudvalg, hvori jeg har lejlighed til at diskutere sagernes udvikling. Derfor har vi det på nærmeste hold, og jeg føler ikke på nuværende tidspunkt, at der er behov for i så henseende at afgive nogen redegørelse herom til Folketinget.

Lad mig sluttelig sige om det dagsordensforslag, Fælles Kurs har stillet, at jeg for så vidt angår omtalen af værftsområdet ikke under nogen form kan se ideerne i det, ej heller i et statsligt rederi. Lægger man op til at bryde med de traditioner, vi har haft for en liberal skibsfartspolitik, anser jeg det for overordentlig betænkeligt og overordentlig uhensigtsmæssigt, ikke mindst i betragtning af, hr. Jørgen Tved, at 95 pct. af de indtægter, som indsejles af den danske handelsflåde, indsejles på destinationer imellem tredjelande. Det er klart, at man hermed angriber hele grundlaget for denne trafik og denne betydelige indtjening til Danmark. Jeg skal minde om, at det er i alt knap 20 mia. kr., der indsejles til Danmark af skibsfartserhvervet.

(Kort bemærkning).

Berlau (FK):

Det var næsten forudseligt, at ministeren vil hente den gamle travet frem om, at danske skibe indsejler 95 pct. af indtægterne på cross-

trade imellem tredjelande. Det har intet som helst at gøre med det forslag, som vi har stillet. Der er ingen af de lande, Danmark konkurrerer med, eller hvor Danmark sejler tredjelandsejlad, der ville føle sig den mindste smule brødbetyngt over, at Danmark ville varetage sin indenrigssejlad eller olietransport til og fra Danmark. De ville ikke stille sig hindrende i vejen for noget sådant.

En stor del af Danmarks olieejlad foregår f.eks. mellem Den Persiske Golf og Japan. Kunne man forestille sig, at japanerne ville brokke sig over, at vi oppe i Skandinavien sejlede sådan, som vi nu engang syntes det var bedst?

Derfor er det ikke et argument, der holder. Det er en liberalistisk holdning, man har hæget om, og som man har grebet til i årevis i det ene forsøg at sikre, at der ikke oprettes et statsligt rederi i Danmark, og for at opretholde en forestilling om, at verden er skruet sammen liberalistisk. Det er den ikke. Vi ved jo, at resten af verdens lande – i hvert fald en meget stor del af skibsfartsnationerne – rent faktisk opererer med nationale ordninger for at sikre deres egen skibsfart.

Det er det, jeg sagde før. Der er nogle, der vil lukke Danmark ganske langsomt. Det gælder også for værftsindustrien, det gælder også for en række andre industrier.

(Kort bemærkning).

Rahbæk Møller (SF):

Jeg vil bare konstatere, at for ministerens vedkommende er der åbenbart ikke tale om en rygmarvsreaktion. Ministeren mener ikke, at Folketinget har brug for et beslutningsgrundlag i denne situation, hvor Folketinget efter at have bevilget milliardbeløb for at redde en industri må konstatere, at store dele af den er lukningsruet. Jeg må konstatere, at det er ministerens opfattelse, at i den situation er der ikke behov for et beslutningsgrundlag for Folketinget.

Jørgen Tved (FK):

Jeg har efterhånden lært, at man ikke skal lade sig overraske af ret meget i denne sal og i denne forsamling.

Derfor er jeg ikke blevet så overrasket i dag, som jeg ville være blevet tidligere, når jeg ser, hvem der kan finde sammen om at stille et dagsordensforslag, der fortæller, at situationen

[Jørgen Tved]

er bedre, end man kender til det på skibsværfterne, og at man blot igen skal sidde og trille tommelfingre, mens nye afskedigelser bliver bebudet.

Jeg ved også godt, at det ikke er argumenter, som i denne sal får nogen som helst til at stemme på andet end det, de på forhånd har fået beskud på, men jeg vil alligevel godt gentage nogle enkelte ting af det, jeg sagde i mit første oplæg.

Tegnestuen på Lindøværftet er ved at lukke, og det betyder, at afskedigelserne begynder, så snart de nuværende skibe er færdigproduceret. På Lindø siger man, at det sker i 1990.

Jeg har også prøvet at forklare, hvor nødvendigt det er, at der til B & W, til Dannebrogsværftet osv. kommer ordrer meget hurtigt, for at udviklingen ikke skal gå videre.

Jeg vil også minde om, at det er en tommelfingerregel, at én beskæftiget skibsværftsarbejder giver arbejde til to eller tre andre i den underleverandørindustri, der er omkring skibsværfterne, og på anden måde. Det er altså ikke bare de skibsværftsarbejdere, som eventuelt bliver fyret, der kommer til at mærke arbejdsløshedens forbandelse. Det er også to eller tre andre, som kommer til at mærke følgerne af, at man her vil sidde med hænderne i skødet.

Jeg betragter den dagsorden, vi nu har set, stillet af Socialdemokratiet sammen med firkloverregeringen, som et udtryk for, at også Socialdemokratiet er kommet under statsministerens pisk. Her ønsker man ikke at føre anden politik end den, den borgerlige firkloverregering lægger op til. Det bliver da interessant at gå ud på skibsværfterne og fortælle, at det er situationen i Folketinget og i Socialdemokratiet: Man er faktisk faldet til patten, man gør nøjagtigt, som statsministeren ønsker.

Derfor er jeg som sagt ikke overrasket, for det var vel, hvad Socialdemokratiet sagde allerede under finanslovdebatten; nu var man indstillet på, at der skulle samarbejdes. Og vi har yderligere fået understreget det i de udtalelser, der er kommet fra socialdemokrater siden hen.

Jeg vil godt henvende mig til SF. Jeg forstår, at de har vanskeligheder ved at gå imod vores forslag om et statsligt rederi i denne situation. De har også vanskeligheder – hvis I kunne holde jeres mund, så kunne jeg da i hvert fald høre mig selv – I har også vanskeligheder ved at modbevise det, som bl.a. hr. Berlau har givet

udtryk for, nemlig at hvis man fulgte vores forslag, ville det betyde en øjeblikkelig hjælp til værfterne. Det ville også betyde, at man hjalp beskæftigelsen blandt de søfarende, og det ville betyde, at der kunne spares valuta, som landet i øjeblikket skal bruge på at chartre fremmede skibe til at transportere olieprodukter til og fra Danmark.

Der er altså mange fornuftige grunde til at stemme for vores forslag. Derfor kan jeg godt forstå, at hr. Rahbæk Møller har lidt vanskeligt ved at komme op og sige, at det, der er behov for, er yderligere undersøgelser, yderligere orientering, yderligere at lade tiden gå, medens ulykkerne rasler ned over skibsværftarbejderne. Det er situationen, og det vil vi naturligvis meddele ude på skibsværfterne.

Lad mig yderligere sige til SF, at vi naturligvis har været i kontakt også med jeres faglige tillidsfolk. Og også de synes, at der skal ske en, jeg havde nær sagt radikal, men ikke efter den sprobrug, vi har her i Tinget, men at der skal ske noget meget håndfast, hvis ikke situationen skal fortsætte på den meget katastrofale måde, den nu har gjort igennem flere år. Også blandt SF's faglige tillidsfolk på værfterne vil man have vanskeligt ved at forstå, at SF ikke kan følge de forslag, der kommer fra Fælles Kurs i denne anledning. Situationen ender altså næsten, som man kunne forudse: der er ikke megen hjælp at hente her.

Vi har påpeget – det er yderligere understreget i de oplysninger, der kom fra CD's ordfører – at hvis skibsværfterne får en frist, så er der en chance for, at ordrerne på nogle af de 250-300 skibe, der i de seneste år er bygget i Japan, kunne lande i Danmark. Vi har endnu et godt teknisk grundlag, megen erfaring, men der skal ikke gå ret lang tid, før det er sat over styr, og så kan man ikke genrejse den industri, der har været, jeg havde nær sagt noget af det flotteste, dansk industri endnu har kunnet frembringe.

Det er det, man er ved at slå i stykker, men det, jeg havde nær sagt rager ikke medlemmerne af det her Ting en høstblomst. Det er beklageligt, men der er jo ikke andet for os at gøre end at gå ud og fortælle om situationen, som den er, fortælle, hvordan de politiske partier i dette Folketing opfatter, hvordan man skal forsvare danske arbejderes muligheder for beskæftigelse både nu og på lidt længere sigt. Jeg synes, at det har været en interessant udvikling at følge Socialdemokratiet også i denne sag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 39 af Svend Andersen (S), Flemming Hansen (KF), Skrumsager Skau (V), Larsen-Ledet (RV), Emmerth Andersen (CD) og Inger Stilling Pedersen (KRF) (se foran)

vedtoges med 82 stemmer (S, KF, V, RV, CD, FP og KRF) mod 4 (FK); 15 (SF) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 38 af Jørgen Tved (FK) (se foran).

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 40 af Rahbæk Møller (SF) (se foran).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 148:

Forslag til lov om ændring af lov om velfærdsforanstaltninger for søfarende.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).

(Fremsat 13/1 88).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Formanden:

Hr. Svend Andersen. Og jeg beder om ro – også til højre i salen. Forhandlingen fortsætter.

Svend Andersen (S):

Socialdemokratiet kan tilslutte sig det forslag, industriministeren her har fremsat, som betyder en forhøjelse af satserne til velfærdsforanstaltninger for søfarende fra 1 kr. 20 øre til 2 kr. pr. dag pr. ansat.

Vi har bemærket, at det er et ønske både hos redernes og de søfarendes organisationer, at staten overtager den samlede udgift. Jeg er opmærksom på, at forslaget indeholder en uændret fordeling af udgifterne, og vi vil godt give tilsagn om, at vi under udvalgsarbejdet vil drøf-

te muligheden for, at staten overtager den fulde udgift. Vi behandler jo i øjeblikket et forslag om et register, hvor der skal ses på en lettelse af redernes udgifter, og dette forslag kunne passende indgå som en del heraf.

Flemming Hansen (KF):

Det Konservative Folkeparti kan tilslutte sig ministerens forslag.

Tommy Dinesen (SF):

Det forslag, der er til behandling, kan vi fra SF's side godt støtte, men vi vil i den forbindelse gøre opmærksom på, at vi også vil støtte det forslag, der ligger fra organisationernes side, om at staten kommer til at betale i stedet for de forhyrede om bord i de forskellige skibe.

Jeg skal ikke undlade at sige, at vi under udvalgsarbejdet vil prøve at kigge på, om ikke der er muligheder for at bruge det her til bedre uddannelser. Der ligger noget med undervisning i det, som man laver i dag. Vi ved ikke, om det er tilstrækkeligt.

Jeg synes også, man burde se på, om ikke man kunne lave nogle af tingene noget anderledes. Det blad, der hedder Horisont, som bliver udgivet for de her penge, har set næsten ens ud i de sidste 25 år, og man synes ærlig talt godt, der kunne ske noget på området.

Jeg synes, det var det bedste, hvis ministeren ville nedsætte et udvalg for at tage nogle af de her ting op til fornuftig overvejelse, men især for at kigge på, om ikke der var mulighed for at give noget uddannelse i den tid, folkene er om bord i skibene. Det var i hvert fald noget, der var værd at tænke over.

Skrumsager Skau (V):

Venstre kan også støtte det foreliggende forslag fra industriministeren.

Venstre kan godt følge den tankegang, hr. Tommy Dinesen har omtalt, at man nok skal overveje nogle nye ting på velfærdsområdet. Jeg ved, at der sidder et råd og behandler nogle af de områder, men jeg tror også – det har jeg hørt fra nogle søfarende – at det trænger til noget nytænkning, at man godt kan anvende midlerne på en mere hensigtsmæssig måde og på den måde øge fordelene for de søfarende.

Larsen-Ledet (RV):

I Det Radikale Venstre mener vi, at den gæl-