

[Socialministeren.]

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

#### Formanden:

Vi vender herefter tilbage til dagsordenens punkt 1, nemlig:

*Forespørgsel til handelsministeren af Møigaard og Gert Petersen.*

(Forespørgsel nr. III).

Forhandlingen genoptoges.

#### Knud Jespersen (DKP):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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