

[Wilhelm.]

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

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

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

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

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

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

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