

[Arentoft]

Ifølge den almindelige opfattelse i dette land – og det så vi også under debatten om den forrige sag, vi havde her i tinget – er skatte- og afgiftsminister Hjortnæs den farligste mand i den nuværende regering. Men det er måske slet ikke rigtigt. Meget tyder efterhånden på, at energiminister Poul Nielson er betydelig farligere. Med enorme ambitioner er han gået ind i – via sin helt nye ministerpost – absolut at rode de danske skatteydere og det danske folk ind i det ene kæmpeproblem efter det andet. Af de umådelig mange tabte slag for Danmark og dansk økonomi, man lægger op til, så er det mest risikofyldte muligt hans susen rundt omkring i verden for at indblande den danske stat i den internationale oliehandel.

Det er vigtigt i tide at fastslå, at den boldgade ikke er for diletanter og klamphuggere. I den branche går man barskt og hjerteløst til biddet. Der skal forretningsfolk til det arbejde, og tilværelsen i et ministerium er den dårligst tænkelige baggrund for at handle med olieprodukter på et særdeles omskifteligt marked.

Hvis folketingsflertallet virkelig giver energiministeren lov til at lege med skatteydermidlerne på dette område, kan det næsten ikke undgås, at den danske menigmand kommer til at brænde sine fingre nok så kraftigt. Forsyningsusikkerhed og unødige høje priser bliver følgen.

I 1973 søgte den danske stat sig også på markedet. Det slog aldrig fejl, at staten bestemte sig for at købe, umiddelbart før priserne faldt, mens man så tiden an, når kæmpeprisstigning var på vej. Det vil utvivlsomt ende med en forskrækkelse, hvis energiministeren får held med sin socialisttrang til at udvide det offentlige olieområde til også at gælde international oliehandel, sådan som han havde et flertal for i folketingets finansudvalg den 18. april i år. Det var nemlig socialdemokratiet, SF, VS, de radikale og retsforbundet. Imod stemte de konservative, fremskridtspartiet og centrum-demokraterne, mens venstre – vanen tro – selvfølgelig undlod at stemme.

Uden erfaring godtager ministeren OPEC-sheikernes argumenter om, at de så gerne vil handle med stater. Ja, det tror da pokker. Enhver sælger vil gerne beherske markedet ud fra en del-og-hersk-doktrin ved at få nogle uerfarne ind på købersiden. Men

skal den danske befolkning have billig olie, gælder det om, at bestræbelserne er koncentreret om professionelle dygtigheder, så længe sælgersiden er så fåtallig. Jo mere de kan opsplitte køberkredsen, des lettere får de ved at presse priserne op. Hjemtagelsesomkostninger osv. bliver også væsentlig større, når små køberenheder – som Danmark jo er internationalt – skal ud at operere for sig selv på tankskibsmarkedet m.v.

Berlingske Tidende havde i går en forsideartikel under overskriften: Statens oliehandel dyr for søfarten. Der skrives bl. a., at energiministeren og DONG A/S' aftale om indkøb af 3 mill. t olie i Saudi-Arabien er til ubodelig skade for dansk skibsfart ved at have accepteret en flagdiskriminerende transportklausul i forbindelse med statshandlerne. Danmarks Rederiforening protesterer skarpt mod denne totale ændring i den danske skibsfarts politiske holdning.

Det ville i den forbindelse være interessant at høre nogle kommentarer fra industriministeren, idet han og industriministeriets søfartsafdeling i en redegørelse om skibsfartens økonomiske forhold netop har understreget betydningen af at opretholde den hidtil førte danske skibsfartspolitik. Men måske taler energiministeren og industriministeren ikke så meget sammen, efter at det tidligere handelsministerium er blevet delt.

Hr. Arne Christiansen ville ikke gå ind for, at kontrakten skulle offentliggøres, men i Jyllands-Posten i dag står der følgende at læse, som jo nok er interessant:

»Poul Nielson bekræftede i aftes efter et nordisk energiministermøde på Staur Forsøgsgård ved Mjøsa nord for Oslo, at han med Saudi-Arabiens olieminister, Yamani, har aftalt en sådan transportklausul.

Men det betyder ikke noget særligt, sagde Poul Nielson til Jyllands-Posten. Aftalen mellem Saudi-Arabien og Danmark bygger på en normal standardkontrakt for statslige olieindkøb, og vi er kun bundet til at give et arabisk rederi ordren, hvis det kan tilbyde en konkurrencedygtig pris i forhold til f. eks. et dansk rederi.«

Længere nede i artiklen kan man læse uddrag af kontrakten, og dér står:

»Køberen giver fortrinsstilling til fartøjer, der ejes eller kontrolleres af saudi-arabiske rederier, til transport af råolien, hvis såvel de økonomiske som de øvrige betingelser, der