

[Jens Peter Jensen.]

ministerens redegørelse. Men det kan jo være, at vi under arbejdet i erhvervsudvalget kan få det opklaret.

Der skal ikke være tvivl om, at det vil være rigtigt, at man fra statens side dér, hvor vi har ordrer, der skal placeres, fremskynder nogle af disse ordrer på færger og andre skibe, som vi skal bruge i det offentlige tjeneste. Det skal vi selvfølgelig gøre, men man skal ikke tro, at det er noget, der løser værftsindustriens krisesituation. Det er noget, der kan medvirke til at jævne nogle konjunkturbølger ud, men mere er der heller ikke i det.

Man kan sige, at overskriften på denne debat såvel som dens konklusion må være denne: det er omkostningsniveauet, der er afgørende for, hvordan denne industrigren skal klare sig i fremtiden. Det nytter ikke, at man afviser denne sammenhæng. Her kan det jo være helt aktuelt at tænke på, at nu kommer der måske nye dyrtidsportioner, måske to gange i det kommende år. En ny belastning for denne industrigren som for andre. Jeg lægger mærke til, at formanden for værftsforeningen siger, at man kan højst tage en lønstigning på 5 pct. pr. år. Jeg håber, at man kan holde sig inden for den ramme og gerne under den, fordi her drejer det sig jo ikke om alene at vinde nye markedsandele, men også om at fastholde dem, som vi én gang har opnået.

Det må altså være væsentligt, at den hensigtserklæring og den mening, der ligger i septemberforliget med hensyn til omkostningsniveau, følges op i praksis også på de områder, der her er tale om.

Jeg håber, at debatten her kan give anledning til, at vi i erhvervsudvalget nærmere kan drøfte tingene i samråd med ministeren og gerne også med repræsentanter for det erhverv, det her drejer sig om.

Hölge (FP):

Jeg vil også gerne takke handelsministeren for redegørelsen. Om så indholdet var en hel forespørgselsdebat værd, er et andet spørgsmål. Nu vil jeg indrømme, at det er en ualmindelig drilsk forespørgsel, socialistisk folkeparti her har stillet handelsministeren:

„Hvad agter regeringen at gøre for at sikre beskæftigelsen på de danske værfter?“

Drilsk, fordi spørgsmålet lige så vel kunne have været: kan de danske værfter overleve de næste 5 år?

Det er et alvorligt spørgsmål, men stillet med god grund, for selv om beskæftigelsessituationen for tiden er forholdsvis god, så er udsigten for de næste år det i hvert fald ikke.

Når skibsfarten ikke har det godt, så har skibsværftsindustrien det naturligvis heller ikke, og et kig på den internationale skibssituation afslører så farceagtige tilstande, at det snarere minder om absurd teater end om et seriøst verdensomspændende erhverv.

Der er imidlertid ikke noget komisk ved, at vi måske skal se i øjnene, at havenes traditionelle frihed er i fare, og det bliver endnu mindre morsomt, når årsagen afsløres.

En ting er, at nogle redere i optimistisk overvurdering i de glade dage før oliekrisen forbygger sig på supertankere, men når statsindgreb og statsstøtteordninger i en række lande fører til, at vi på verdensbasis har en overkapacitet i skibsfarten, først og fremmest af tankere, på noget nær 50 pct., så er det måske det hidtil mest afskrækkende eksempel på tilskudspolitikens nederlag.

Når man ser på den internationale situation, bliver man hurtigt klar over, at den er grotesk for ikke at sige katastrofal.

Det vil være naturligt først og fremmest, som handelsministeren også gjorde det, at se på tankmarkedet, ikke blot fordi det tegner sig for langt den største del af ordreafgivelserne til skibsværfterne verden over, men også fordi de store tankskibsværfter ved en omstillingsproces væk fra det syge tankmarked også hurtigt vil gøre situationen kritisk for de mindre og mere traditionelle værfter.

Behovet for tankskibskapacitet i 1980 vil kun, lidt afhængigt af udviklingen, ligge på omkring 200-250 mill. t dødvægt, men den totale flåde allerede bygget eller i ordre er på vel over 400 mill. t dødvægt. Over en tredjedel af den nuværende tankflåde har i dag ingen fragt, og hvad der er værre,  $\frac{3}{4}$  af den tonnage, der er i ordre, har heller ikke udsigt til nogen fragt, hvilket vil sige, at måske så meget som 250 supertankere vil gå direkte fra værft til oplægning.

Hvordan kan en sådan situation opstå? Det kan være svært nok at besvare. Jeg synes ikke, vi har fået ret meget oplyst