

[Ninn Hansen.]

med denne drøftelse, som man kan arbejde videre på, og jeg vil gerne sige til handelsministeren, at hvis ministeren mener, at der på et tidspunkt foreligger tilsvarende konkrete ting, som det kan være af betydning for erhvervet vi skal drøfte, så var det måske en overvejelse værd, på samme måde, som når det drejer sig om skibsværfterne, at drøfte disse på en tilsvarende konference. Men jeg må sige, at efter det, jeg hidtil har hørt, så har jeg vanskeligt ved at se, at der er et direkte behov for en sådan drøftelse på nuværende tidspunkt, for man må jo desværre erkende, at der er mange af de forhold, der her er fremdraget også af handelsministeren, som vi ikke kan ændre så forfærdelig meget ved igennem en dansk lovgivning, i hvert fald ikke, hvis vi ønsker en forbedring af forholdene.

Der er to ting, der præger hele denne sag. Den ene er de internationale forhold, og den anden er omkostningsniveauet her i landet, som vanskeliggør en konkurrence i et internationalt præget erhverv. Alle disse tanker, der har været fremme fra forespørgerne, om statsstøtte, og hvad der ellers er nævnt i den forbindelse, også tanker, der synes at fremkomme om, at nu skal man ligesom reservere, at danske skibsværfter kan klare situationen derigennem, at man bygger til danske redere og så klarer man sagen, intet af dette er jo realistisk.

I den beretning, der blev afgivet fra Skibsværftsforeningen for virksomhedsåret 1974-75, findes der på side 14 en statistik over omsætningen i 1974, som jeg synes har stor interesse. Det, der har særlig interesse, er, at når man ser på skibsbygningen i det år, så går ikke mindre end 70 pct. til eksport. En anden ting, der har interesse, er bemærkningen om, at værftsindustrien i dette tidsrum har haft en større fremgang i både omsætning og eksport end den samlede industri.

Dette tyder jo på, at man har ganske god forståelse på de danske skibsværfter for at klare en forretning, for at sørge for at komme ind i billedet, når mulighederne derfor er til stede. Men det viser jo også, hvor meget afhængig beskæftigelsen på danske værfter er af en eksport. Nu ved jeg godt, at de 70 pct. ikke er noget gennemsnitstal, i almindelighed ligger det noget lavere, men

jeg synes dog, det er værd at lægge mærke til, fordi det er den sidste samlede statistik, vi har, og fordi det viser problemets hele vanskelige karakter. I den situation at tænke på subsidier i stedet for at følge den plan, som vi kun kan have interesse i: at afvikle subsidier andre steder, synes jeg direkte vil være at gå imod danske skibsværfters og dermed danske arbejderes interesser. Vi må selvfølgelig, som handelsministeren sagde det, interessere os for at få afviklet de subsidier, der er.

Et land, der i en industrigren har så stor en eksportandel, må være interesseret i at få fjernet de skranker, der er. Dermed er fastlagt noget meget afgørende i forbindelse med denne sag. Hvis man ser på den konkurrence, der møder os, så er det jo også mærkeligt at høre toner om statsovertagelse og statsstøtte. Den hårdeste konkurrence for danske skibsværfter kommer fra japanske værfter, og hvis man skulle tro, at man kunne gøre et eller andet for at klare den konkurrence, var der jo noget, der kunne tyde på, at man skulle gøre noget i samme retning, som de gør. Men det er jo det modsatte af statsstøtte, statsovertagelse o. lign., man møder dér. Det kan altså heller ikke være vejen.

Jeg tror, at det, det drejer sig om her, er to ting. Den ene er at vise interesse, også igennem lovgivning, for dem, der vil investere kapital i danske værfter, og den anden er at sikre igennem en økonomisk politik, at vi er konkurrencedygtige ved at holde omkostningerne nede.

Vedrørende det første bemærkede jeg selvfølgelig, at såvel handelsministeren som hr. Robert Pedersen kom med henstillinger til danske redere om at købe dansk. Det lyder jo godt, og det er også et ønske, vi kan have, men jeg kunne da tænke mig, at svaret så vil være: ja men danske rederivirksomheder er jo, som det blev påvist på Marienborg, i en situation, hvor de er tvunget til at se på omkostningerne, også selvfølgelig og navnlig de store omkostninger, der følger med indkøb af skibe, og det hjælper jo så lidt, hvis rederne køber til dyre priser og derved ikke får mulighed for at blive tilstrækkelig konkurrencedygtige senere. Derfor kan de, og med rette, vende henstillingen om og spørge, i hvilket omfang regering og folketing så vil sørge for, at de, der investerer — det kan