

[Ninn-Hansen.]

være i rederivirksomhed, og det kan være i skibsværfter — får noget ud af deres investeringer. Det har meget at gøre med beskætningspolitikken, aktieselskabsbeskættningen, men også en række andre ting.

Der var elementer i septemberforliget, som handelsministeren har nævnt her, som vi kunne støtte, men jeg mener ikke, det er tilstrækkeligt. Jeg mener, at en generelt mere erhvervsvenlig politik på beskættingsområdet og med hensyn til at støtte dem, der vil tage en betydelig risiko for at investere i et erhverv, hvor der er risikable udsigter, er den vej, man bør interessere sig for, og det, der kan hjælpe på beskæftigelsen.

Så kan man selvfølgelig også forvente — og de, der er i stand til at bidrage til det, burde gøre det — at der er mest mulig ro omkring skibsværfternes virksomhed. Det er allerede nævnt, at der jo optræder strejkesituationer og andre aktioner, der kun kan medvirke til at ødelægge mulighederne for kommende beskæftigelse. Det må være sådan, at skibsværfterne har mulighed for også at gennemføre den rationalisering, som er nødvendig, ved de omlægninger, der skal finde sted. Man har jo da ikke altid indtryk af, heller ikke når man læser pressen, at de, der virkelig risikerer deres egne penge og andres penge på danske skibsværfter, altid behandles med nænsomhed. Tværtimod har man i en række situationer indtryk af, at de bliver behandlet med mistænksomhed, og at jo også partier her i denne sal er medvirkende til at bidrage til dette.

Jeg tror altså, det er aldeles afgørende, at man interesserer sig for denne erhvervs- og skattepolitik, som kan give større mulighed for, at de selv kan klare en kommende forøget produktion og eksport og blive konkurrencedygtige, og hertil kan også den politik, der føres med hensyn til omkostningerne, bidrage.

Jeg skal ikke her i dag, hvor vi er så nær på en finanslovdebat, komme ind på synspunkterne vedrørende anden dyrtidsportion, vedrørende aftaler på arbejdsmarkedet, vedrørende statens budgetlægning o. lign. Jeg synes måske mere det hører hjemme under den debat, og det er vel også således, at man kender de synspunkter, det konservative folkeparti har her, men det er selvfølgelig en særdeles vigtig del af det, at det sam-

lede omkostningsniveau bliver sådan, at også skibsværfterne kan klare sig med de lønninger og andre omkostninger, de har, og alligevel være konkurrencedygtige.

Der kan vel nævnes et mindre område i hele situationen, hvor vi kan bidrage noget, men jeg tror ikke på, det er et sted, hvor man kan sige, at ved hjælp af et fast og klart program her kan vi klare det hele, men det bør dog nævnes. Det er selvfølgelig det, vi selv har rådighed over, nemlig i hvilket omfang staten selv kan, om jeg så må sige, på samme måde som det henstilles til rederne, arbejde dansk ved at foretage bestillinger på danske værfter. Hertil kræves der vel klarhed på nogle områder, hvor der er interesse. Der er her nævnt både spørgsmålet om kommende brobygning og også det, vi har i gang på trafikområdet, nemlig færgerne. Jeg synes, det må være aldeles afgørende nu, at værfterne kan få besked om, hvad det er, de kan regne med. Det vil sige, at man meget hurtigt bør tage stilling til, hvad man vil med de store danske trafikprojekter, så man ved, om det er brobygningsmuligheden eller den fortsatte færefart, man skal interessere sig for med hensyn til bygningsarbejdet. Jeg har ikke en masse optimistiske forestillinger om, at en Storebæltsbro bestemt hurtigt kan give en masse arbejde til værfterne, men det kræver i hvert fald, hvis de skal ind i dette billede, at de får hurtig besked og kan foretage den tilrettelæggelse og omlægning, der bevirker, at de så kan opfylde noget af det med hensyn til leverancer og arbejde, der har forbindelse med en sådan trafikopgave. Derimod ved vi jo klart, at færeflyggeriet har interesse og kan have interesse for danske værfter.

Det er altså en henstilling til regeringen om hurtigst muligt at få klaret op, hvad man vil.

Jeg vil også nævne et andet område. Vi har jo gode traditioner her i landet for at bygge gode skibe; det er traditioner, der ligger masser af år tilbage. Både når det drejer sig om handelsskibe, og når det drejer sig om orlogsskibe, var vi i mange år nogle af de allerbedste i verden og er det måske stadig væk, selv om man må sige, at de værfter, der beskæftiger sig med det, ikke har haft de store leverancemuligheder.

I den forbindelse vil jeg gerne sige to ting. Den ene er, at det er af betydning, må være