

[Ninn Hansen.]

af betydning, at man får tilrettelagt en langtidspan for den del af forsvaret, der hedder søværnet, og gør det så tidligt, at skibsværfterne også på det punkt kan få deres chance og få opfyldt deres interesse. Jeg ved, at det inden for den nuværende forsvarsordning er begrænset, hvor meget man kan tilrettelægge, men netop det taler for, at man hurtigt også af den grund får forhandlinger i gang om en ny forsvarsordning, og jeg håber, at handelsministeren vil kunne få lejlighed til at konferere med forsvarsministeren i pausen, sådan at vi kan høre noget om denne sag. Det er ikke ligegyldigt, heller ikke for værfterne, om der kan opnås bestillinger til søværnet med henblik på en langtidspan, der lægges.

Den anden ting i den forbindelse: jeg vil tro, man er så dygtig her i landet til at bygge skibe af den type og har så god en teknisk viden fra orlogsværftet, at man også ville være i stand til eksport til andre NATO-lande. Jeg ved ikke, hvordan det forholder sig med udenrigsministeriets indstilling til en eksport af denne karakter. Vi har været særdeles tilbageholdende. Jeg håber, at denne tilbageholdenhed vil være noget mindre; så vil man også her kunne tænke på en eksport.

Hvis man på grundlag af SF's forespørgsel kunne få det ud af det, at vi kunne gøre noget for at få søværnets forhold klaret, så ville der dog være opnået noget med denne debat.

Aksel Knudsen (KrF):

Lad mig begynde med at takke handelsministeren for den fyldige og gode redegørelse for den danske værftssituation. Jeg synes, den underbygger noget af den usikkerhed, der har ligget omkring værftssituationen.

Denne debat i dag er jo affødt af to ting. For det første af en henvendelse fra B & W-udvalget og markedsudvalgets besøg på B & W Motor, og for det andet af den krise, som dansk erhvervsliv og dermed hele det danske samfund er inde i. Man må bare ikke glemme, at en værftskrise er mange ting, for den danske værftsindustri er så forskellig. Den omfatter alt, lige fra bygning af mindre skibe, skibsmotorer og færger til bygning af store supertankere, og derfor er problemerne også forskellige. År-

sagen til krisen er jo, at vi de første år af 1970'erne havde en høj aktivitet på de danske værfter, så høj, at det kneb med at skaffe arbejdskraft, og man uddannede nye folk og brugte udenlandsk arbejdskraft. Så kom pludselig i efteråret 1973 oliekrisen, og dermed skete der en katastrofal ændring af forbruget af skibe, som indvirkede på hele den internationale værftsindustri, dog værst på de værfter, der byggede tankskibe.

Alt dette har jo bevirket, at der er sket en masse afbestillinger på indgåede ordrer, bl. a. til Lindøværftet, som så har overtaget bygning af nogle mindre typer, som andre værfter ellers traditionelt har stået for. Vi ved også, at den internationale værftsindustri vurderer situationen meget alvorligt. Vi hørte for nylig fra et møde i Japan, at man regner med, at den skal nedskæres med 30-40 pct. de nærmeste år. Når vi så hører, at de japanske værfter falbyder bygning af skibe på det internationale marked til rene materialepriser, så kan værfterne i Vesteuropa ikke være med.

Hele denne udvikling har jo — hvilket jeg fuldt ud forstår, da jeg selv i mit daglige arbejde som den eneste her i tinget er ansat på et værft, nemlig Lindøværftet — skabt en usikkerhed og utryghed blandt medarbejderne, og den har desværre også medført, at der er blevet afskediget, men der er dog som helhed en stigning i antallet af medarbejdere på de danske værfter, som handelsministerens redegørelse også viste.

Jeg er nu ikke så bange for beskæftigelsen på værfterne i fremtiden i Danmark. Det viste sig jo, at f. eks. Lindøværftet aldeles omgående tog fat på og gennem samarbejde på alle niveauer på værftet hurtigt har skabt en alternativ produktion. Bl. a. er der blevet udviklet 12 nye skibstyper, dækkende alle fragtrater, og der er allerede solgt skibe af de nye typer. Og tager vi B & W, er det en glædelig udvikling, der er sket de sidste 11 måneder, hvor ledelsen og medarbejderne har skabt en ny strukturomlægning af ledelsen. Om den kommer til at virke i fremtiden, vil tiden vise, men det beviser i hvert fald det gode samarbejde, der kan skabes på den enkelte virksomhed, når man vil forstå hindrens problemer og forstå, at problemerne er fælles. Har virksomheden det godt, så har arbejderne det godt. Når vi så tager det sidste nye lyspunkt med i mørket, nemlig