

[Wilkjelm.]

man herhjemme i de sidste næsten 15 år givet indirekte tilskud til såvel danske som udenlandske rederes køb af skibe fra danske værfter. Det sker som bekendt i form af lånefinansiering op til 80 pct. til en helt urealistisk lav rente, formelt ved nogle transaktioner gennem Nationalbanken, reelt ved, at skattheyderne påføres kurstabet.

Den slags indirekte tilskud kan jo ikke gøres op i kroner og øre, men de har i de seneste år andraget mellem 300 og 500 mill. kr. årligt. Det er ikke helt små penge, det drejer sig om. Det svarer nogenlunde til 20-25 pct., forsigtigt sat, af bruttoprisen på den samlede produktion på de danske værfter, eller hvis vi skal se det i relation til beskæftigelsen på værfterne, som debatten her i dag går om, så svarer det til et tilskud på ca. 15.000 kr. pr. år for hver af de mellem 25.000 og 30.000, der er beskæftiget som arbejdere eller funktionærer i direkte tilknytning til danske værfter.

For fuldstændighedens skyld skulle jeg måske tilføje, at skattheyderne endda kan få lov at betale tilskuddet to gange så at sige. Hvis f. eks. rederen nemlig anbringer nogle af sine mange penge fra boom'et i skibskreditfondens obligationer og derigennem henter sig en kursgevinst, så er denne kursgevinst skattefri, og dette eksempel er ikke grebet ud af luften, det bygger på en nylig kendelse fra landsskatteretten.

Skibsbygningen i Danmark har altså længe været subsidieret, endda meget kraftigt subsidieret, men det er ikke nødvendigvis helt ensbetydende med, at det har været en støtte for skibsværfterne. Man må nok tværtimod sige, at det i første række har været til fordel for rederne.

Der er det særlige træk ved værftsindustrien og ikke mindst ved den danske, at de enkelte værfter ejes af eller indgår i konsortier, hvor hovedselskabet er et rederi. Undertiden er der endda tale om multinationale koncerner, som tilfældet er med ØK, med Nakskov Værft og med A. P. Møller med Lindøværftet m. fl. Denne sammenkobling med et rederi er ikke den entydige fordel, som nogle måske umiddelbart kan tro. Danske rederiers ordrer går ikke fortrinsvis til danske værfter.

Af ordretilgangen i 1973, som er den sidste opgørelse, jeg har kunnet få, var mindre

end 10 pct. fra danske rederier, eller hvis vi udtrykker det på en anden måde og retter det lidt mere mod fremtiden: hvis blot halvdelen af de planlagte investeringer fra danske rederier, således som de foreligger oplyst fra rederiforeningen til regeringens Marienborgmøde i september, i nye skibe for de næste tre år var placeret på danske værfter, ville hele den danske værftsindustri være sikret fuld beskæftigelse mindst i disse tre år frem, og det er den som bekendt ikke.

Der er andre sammenhænge, som gør, at man snarest må betragte koblingen til rederierne som en forretningsmæssig belastning for værfterne. For sådanne tæt forbundne virksomheder er det en let sag at flytte overskud eller underskud fra den ene til den anden. Nu ligger det sådan, at koncernen som helhed har en ganske kontant interesse i, at et eventuelt overskud kommer til at ligge i rederiet snarere end i værftet. Rederiet kan i langt større udstrækning benytte afskrivningsreglerne eller få overskuddet til at forsvinde helt ud af landet, end værftet kan. Rederiet kan derved lettere undgå eller reducere beskatningen af overskuddet. Men denne dræning af værftets overskud i gode tider betyder, at værftet ikke har noget at stå imod med, når der kommer en nedgangsperiode. Tag Lindøværftet som led i A. P. Møller-koncernen. Det er en smal sag at flytte et overskud, som rettelig tilkom værftet, som er skabt af værftets arbejdere, over på rederiet. Koncernen kan f. eks. lade værftet sælge sine produkter særlig billigt til rederiet, som så kan beholde dem eller videre-sælge dem med fortjeneste. Vi har en begrundet formodning om, at det faktisk er sket, og det er en smal sag for rederiet at reducere det skattepligtige overskud. Det har næsten ubegrænsede muligheder for afskrivningsmanipulation, og rækker det ikke, kan det med store tab sælge sine skibe til sig selv på en udenlandsk adresse. Det er som bekendt sket.

Ud over de allerede nævnte er der endnu én god kontant grund til at rokere posterne mellem koncernens selskaber på en måde, så det fremstår som en værftskrise og ikke f. eks. som en rederikrise. Beskæftigelsen ligger på værftet langt snarere end i rederiet, og det tæller tungt, når der skal øves pression for subsidier. Erfaringerne siger endda, at kan man få krisen til at fremstå