

[Handelsministeren]

kreditordning, hvorved danske redere kan opnå en finansiering gennem Skibskreditfonden på 80 pct. af kontraktsummen til 8 pct. i rente og med en tilbagebetalingstid på 10 år mod den tidligere ordning, 70 pct. til 8 pct. over 7 år.

Endvidere kan nævnes det statskøbsprogram vedrørende skibe, som blev vedtaget i forbindelse med augustforlig II. Nogle ordrer er allerede placeret, andre er på trapperne, f. eks. de 3 DSB-færger. Helsingør Værft har på linje med en række andre danske værfter afgivet tilbud. Regeringen har imidlertid endnu ikke taget stilling til, hvor ordrerne skal placeres. Valget må her først og fremmest bero på værfternes pris- og kvalitetstilbud, men regeringen vil på den anden side ikke føle sig afskåret fra også at lade et bredere samfundshensyn indgå i overvejelserne. Forinden trafikministeren træffer afgørelse i denne sag, vil den derfor blive drøftet i regeringens erhvervs- og beskæftigelsesudvalg.

Regeringen vil på denne måde bidrage til at afhjælpe den aktuelle situation på værfterne. Det ligger derimod ikke i regeringens hånd at sikre værfterne ordrer i et omfang, som ville kunne opretholde beskæftigelsen på det nuværende niveau. Statsordrer i et hertil svarende omfang ligger uden for det muliges grænse, idet ordrer fra private redere må forventes at blive meget sparsomme.

Specielt hvad angår Helsingør Værfts muligheder for at få ordren på det græske krydstogtskib, er det mig bekendt, at værftet stadig er i forhandling med det græske rederi, men nu på et andet grundlag end oprindeligt påregnet. Hvis forhandlingerne fører til et for Helsingør Værft positivt resultat, vil jeg naturligvis se på sagen på grundlag af de forhold, som måtte foreligge, og jeg er i den sammenhæng fuldstændig på det rene med den betydning, en sådan ordre vil have for værftets beskæftigelse.

I bemærkningerne til forslaget peger man på nationalisering som en mulig løsning på værftets krise. Hertil vil jeg indskrænke mig til at bemærke, at i de lande, hvor værftsindustrien helt eller delvis er statsovertaget, bl. a. UK, Sverige og Italien, befinder værfterne sig ingenlunde i en gunstigere situation end den danske værftsindustri.

Om forslaget i øvrigt kan jeg bemærke, at jeg ikke har haft nogen mulighed for og heller ej ser nogen anledning til en særlig kule-

gravning af Lauritzenkoncernens forhold. Efter bemærkningerne til forslaget er dette ønske motiveret i, at koncernen skulle have til hensigt at slagte værftet. Det tror jeg ikke på nogen måde er tilfældet. Den energi, der fra koncernens side er lagt for dagen for at skaffe nye ordrer, peger ikke i den retning.

Værftsindustrien befinder sig i en yderst vanskelig situation, som der desværre er udsigt til vil vedvare adskillige år endnu. Som det hidtil har været tilfældet, vil man fra regeringens side fremdeles være indstillet på inden for det muliges rammer at afhjælpe værftsindustriens problemer, men man vil på den anden side ikke søge at opretholde en beskæftigelse, der ikke er et forsvarligt grundlag for.

Værftsindustriens problemer er alvorlige – så alvorlige, at det kræver en seriøs behandling og ikke politisk demonstration.

Poul Nielson (S):

Det, der vækker mest undren ved forslaget, er, at man udskiller et enkelt værft til særskilt behandling. Det kan undre så meget mere, som vi ved, at det parti, der har fremsat forslaget, har valgt folketingsmedlemmer fra alle betydende værftsbyer i Danmark bortset fra Nakskov. Man har valgt folk fra Helsingør, København, Odense, Århus, Ålborg, men det er altså lige tilfældigvis Helsingør, som bliver taget ud på denne helt isolerede facon. Det er måske et erhvervspolitisk udtryk for den demokratiske centralisme. Det vil jeg lade formanden for DKP og kandidaten fra Helsingør svare på.

Jeg finder, det er en urimelig påstand, når man i bemærkningerne skriver, at regeringen har ført en passiv værftspolitik, og jeg vil henvise til, hvad handelsministeren sagde her om det spørgsmål. Vi har ønsket at fremdatere og fremskynde de forskellige placeringer af statsordrer på danske værfter, og man kan ikke sige, at der på nogen måde har været tøvet, hvad det angår.

Værftskrisen er international, og vi kan ikke sno os ud af de problemer ved nationale støtteordninger. Der er også enighed i kontaktudvalget om den linje, som er regeringens. Vi ønsker fra socialdemokratiets side ikke at svække den linje, som går på, at det først og fremmest drejer sig om at søge de forskellige nationale støtteordninger begræn-