

[Jens Peter Jensen]

ren, at der ikke var flere til stede i salen, end tilfældet var. Jeg ser nu ud over en sal, hvor der er én mangel mere, idet ministeren ikke er til stede; men jeg håber, han ved de tekniske midler er i stand til at følge det, jeg nu siger.

Handelsministeren siger, at regeringen ikke fører en passiv værftspolitik. Det er måske nok rigtigt, men jeg ville nu gerne have talt med handelsministeren om, hvorvidt man fra dansk side gør sig tilstrækkeligt gældende i drøftelserne om de diskriminationsordninger, der findes inden for værftsindustrien, såvel inden for EF som udenfor – drøftelser med lande, som vi har et venskabeligt arbejdsdelingsforhold til.

Venstre er meget optaget af hele decentraliseringstanken, men jeg må nok sige, at forslagsstillerne her decentraliserer lidt rigeligt, idet beslutningsforslaget alene drejer sig om Helsingør Værft. Det er jo, som den højtærede handelsminister sagde, værftsindustrien i Danmark og andre lande, der er ude i en kritisk situation.

Hvordan er så situationen for Helsingør Værft? Den er alvorlig. I går søsatte man et skoleskib til en stat i Mellemøsten. Man har ingen ny køl at strække. Det er første gang i værftets historie, at man søsætter et skib uden at have en ny køl at strække. Det beskriver en alvorlig situation.

Vedrørende leverancen til det græske rederi Royal Cruise Line er der optaget nye forhandlinger med det formål at finde frem til en vis charterordning. Der er intet svar kommet tilbage. I det tilfælde, at der kommer et positivt svar – det forstod jeg også på den højtærede minister – er der ikke nogen større finansieringsproblemer knyttet til det.

Til bemærkningerne under nr. 2 om en leverance til Cuba vil jeg sige: Her i februar måned afleveres det sidste af 6 skibe fra Helsingør Værft til Cuba; der har så sent som i sidste uge være kontakt til Cuba, uden at der er kommet positivt resultat ud af det. Det forholder sig sådan, at Cuba ikke har kunnet frigøre finansieringsmuligheder til at gå ind på nuværende tidspunkt i et yderligere arrangement for skibsleverancer. Man kunne måske her i en parentes sige, at Cuba har jo også engagement andre steder, som kræver finansiering.

Leverancer til DSB har man en god tradition for i Helsingør, og man har vel håb om at få del i disse leverancer.

Til sidst vil jeg sige, at selvfølgelig kan dette ting ikke blande sig i en concerns eller en privat virksomheds forhold. Ideen om nationalisering vil jeg afvise. Jeg har ikke set eksempler på, at nationalisering øger behovet for yderligere skibsbyggeri. Men jeg har måske nok set, at den periodevis har fundet sted, uden at behovet har været årsag dertil.

John Winther (KF):

Problemerne omkring Helsingør skibsværft er naturligvis alvorlige, som de er det for alle værfter rundt omkring. Derfor er der naturligvis også grund til at drøfte problemerne omkring værftsindustrien. Men fremgangsmåden er jo ikke at lave en speciel ambulance-tjeneste til et enkelt værft. Det, der giver problemer for værftsindustrien, er jo først og fremmest den simple regel om udbud og efterspørgsel. Der er simpelt hen ikke den afsætning på skibe rundt omkring, som der var for nogle få år siden, og det går desværre ud over værfterne og beskæftigelsen på værfterne.

Det ville selvfølgelig være godt, hvis man kunne slippe for den skæve konkurrencesituation, som man må opleve rundt omkring, fordi nogle lande er begyndt at give statssubsidier til værfterne for at holde dem i live. Men jeg må indrømme i den forbindelse, at jeg deler ganske de betragtninger, der er kommet fra ministeren, at naturligvis løser vi ikke problemet ved at forsøge at gå ind i en tilsvarende ordning. Det er slet og ret et forsøg på at hive problemer fra det ene land til det andet. Det har vi tidligere haft overordentlig dårlige erfaringer med. Og vi er i hvert fald ikke i en sådan situation, at vi kan tro, at vi kan løse nogen problemer på den måde.

Nationaliseringsforslaget i den forbindelse skal jeg ikke sige så forfærdelig mange ord om. Det, det drejer sig om, er at sikre nogle ordrer til værfterne, og hvis man tror, at der kommer flere ordrer til noget værft nogetsteds i verden, fordi det er nationaliseret, så må man tro om igen. Naturligvis bliver behovet for tonnage ikke af den grund spor større.