

[Jørgen Jensen]

af B&W, ved de senere omstruktureringer og ved det, der er sket på det seneste.

Jeg skal erindre om, at samfundet også i allerhøjeste grad har været involveret. Jeg minder om de store tilskud, der blev givet til Lindø, da det blev bygget, til A. P. Møller-koncernen. Det var af et sådant omfang, at det gav koncernen mulighed for at genudlåne de penge, man fik fra staten, til kommunerne.

Men hvad der er værre i den redegørelse, vi har fået her, er, at den er knyttet meget nær sammen med den nedskæringspolitik, eller skal vi kalde det den stramme indkomstpøolitik, som regeringen har aftalt. Når det siges, at udgifter til køb af statskibe må tilpasses den samlede økonomiske politik, hvorfor de statsfinansielle konsekvenser heraf må nøje overvejes, og at det kan blive nødvendigt for de enkelte ressortministre at prioritere dette i forhold til andet, ligger der heri ganske klart, at man vil fortsætte nedskæringspolitikken, at man vil holde sig inden for de rammer økonomisk, og det giver ikke meget håb.

Man taler også om, at det skal indpasses i planlægningen, og når man taler om Kattegatstrafik og Storebæltsplaner, må jeg også erindre om, at det er denne regering, der har opgivet planerne om at bygge en Storebæltsbro. Det er da planløshed, så det batter, hvis man først tilrettelægger en politik, som indeholder bygning af en Storebæltsbro, senere opgiver den og nu igen, når man taler om værfternes situation, ligesom tager den ind i debatten igen og siger: den må indpasses i det hele.

Jeg vil godt pege på det, jeg sagde indledningsvis før om, at den eneste effektive løsning på de danske værftsproblemer er en nationalisering af både værfter og rederier. Det skal følges op af en langsigtet samfundsmæssig planlægning på disse områder, og det må også være på et demokratisk grundlag. Vi erkender, at det kræver en stærk, bred politisk mobilisering og også en frigørelse fra EF-båndene. Når man i pressede debatten har fremholdt Sverige som et skræmmende eksempel på, hvad der sker, når man nationaliserer, er det ikke rimeligt. Af erfaringerne fra Sverige kunne vi lære, at en nationalisering må følges op af en udvidet indflydelse fra de ansattes side, en demokratiseringsproces.

Men det forhold, at der i dag ikke er aktuel politisk realisme i at tage et sådant skridt og nationalisere værfterne, må ikke blokere for aktuelle indgreb for at afbøde værftskrisen og de samfundsskadelige virkninger, den har. Kommunerne foreslår, at der hurtigt iværksættes en redningsplan for værfterne, der i første omgang sikres ved konkrete indgreb, således at beskæftigelsen, nybygningskapaciteten fra 1. kvartal 1979, fastholdes foreløbig frem til 1981. Dernæst mener vi, at ved en fortsat aktiv værftspolitik i de kommende år må det sikres, at et nybyggeri på mindst dette niveau fastholdes, indtil der efter de fleste eksperter skøn igen kommer mere normale markedsforhold for værftsindustrien, og det skønner man jo at der bliver omkring 1983-85.

Ud over en sikring af de nødvendige ordrer må denne værftspolitik medføre en øget kontrol med værfterne og rederierne og en væsentlig forøgelse af de ansattes indsigt i og indflydelse på driften. Vi foreslår derfor fem forholdsregler, man burde tage hurtigst muligt.

For det første, at staten placerer nye ordrer på danske værfter – det har man jo selv lagt lidt op til, selv om det er knyttet sammen med de økonomiske begrænsninger, man i øvrigt har – og vi siger for minimum 350 mill. kr. til levering i 1980 og for minimum 600 mill. kr. til levering i 1981. På baggrund af handelsministeriets kontaktudvalgs oplysning om det foreliggende nye ønske om statskibe på 1 mia kr. er dette mål vel egentlig realistisk. Den påtænkte bygning af nye militærfartøjer til 200 mill. kr. mener vi bør afløses af andre ordrer, f. eks. miljøskibe eller flere færger til udbygning af færgefarten mellem øerne. Jeg kunne godt nævne nogle af de områder, som har været meget inde i debatten. Der trænges også til en ny færge Gedser-Warnemünde, og der er mange andre områder, hvor vi ved, at der skal bygges nye færger.

For det andet, at der sættes nye midler af til salg af skibe med u-landsbistand, og det hørte vi jo i dag at man ikke var fremmed over for. Vi mener, det må være under forudsætning af, at det godtgøres, at skibene kan anvendes samfundsmæssigt forsvarligt i det pågældende u-land, og vi mener også, at det er en ydelse ud over det, det for