

[Jørgen Jensen]

nærværende er planlagt at give i u-landsstøtte.

Vi mener også, at der må afsættes midler til en finansieringsordning eller eventuelt udchartringsordning, altså udlejning af skibe, der kan sikre nye kontrakter, og jeg kan da pege på, at der er forhandlinger i gang på dette område. Jeg kunne også nævne Helsingør Værft, som netop har fået en sådan ordre. Vi mener, at ordningen i alt skal sikre ordrer på minimum 300 mill. kr. i 1980 og minimum 300 mill. kr. til levering i 1981. Vi har skønnet, at de samlede statsudgifter til dette minimum bliver på 150 mill. kr. i hvert af årene, og vi mener, at der kan sikres ordrer af den nævnte størrelse.

For det tredje mener vi, det må sikres enten ved aftaler eller ved pålæg, at off shore-materiel til brug ved olie- og gasudvinding i den danske del af Nordsøen i videst muligt omfang bliver leveret af danske værfter. Jeg ved godt, at man siger, at i videst muligt omfang har man også aftaler om det i dag, men vi har også i erindring, at A. P. Møller har peget på, at det højst kan blive 40 pct. af det, der skal udføres af arbejde, der kan udføres af danske virksomheder, og vi mener ikke, at det skal være den begrænsning, som kommer derfra, der skal være bestemmende. Der er tale om boreplatforme og andre stålkrævende konstruktioner og anlæg. Man må også sikre, at Farøbroens stålkonstruktion i videst muligt omfang bliver lavet på danske værfter. Vi mener, at de nævnte områder skal fremskyndes, således at der minimum kan blive tale om levering af for 150 mill. kr. i 1980 og for 200 mill. kr. i 1981. Det kan vel ikke siges at være meget, når vi i øvrigt ved, hvad det er for millardbeløb, der skal bruges på dette område.

Så mener vi for det fjerde, at det må sikres, at danske rederier foretager nye ordre-placeringer på mindst 1,3 mia kr. til levering i 1980 og det samme beløb til levering i 1981. Man kan sige; kan det lade sig gøre? Vi mener, at den planlagte minimumsordre i første omgang må sikres gennem forhandling med de større rederier, men fører det ikke til det ønskede resultat mener vi, at man må gribe ind og pålægge rederierne en særlig skat med et provenu så stort, at staten kan lade de pågældende skibe bygge til senere salg eller udchartring. Man kan jo i Sverige og andre lande hente den nødvendige erfaring – ikke i

beskatning, men i at bygge skibe til char-tring.

Vi mener ikke, at den ekstraordre på nye skibe skulle være noget større problem for danske rederier. De har en egenkapital på rundt regnet 10 mia kr – det er i hvert fald ikke for højt regnet – og de havde sidste år et overskud på ca. 1 mia kr. samlet. Vi mener også, at de gunstige finansieringsbetingelser, som staten i forvejen tilbyder, rejser krav om, at man gør noget sådant; det er ikke uforsvarligt over for rederierne.

I den forbindelse synes jeg, der er en lille interessant ting fra den senere tid. Mandag den 30. april meddelte man i Børsen, at rederiet Torms ledelse så rigtigt, da den i 1975 valgte at placere en ordre på 4 bulk carriers på Lindøværftet i stedet for at få bygget skibene på et japansk værft. Dengang hed det, at Torm kastede omkring 240 mill. kr. unødvendigt ud ad vinduet. I dag er regnskabet gjort op, og det viser sig nu, at Torm tjente 15 mill. kr. pr. skib ved at købe dansk, altså en gevinst på i alt 60 mill. kr. Jeg vil bare erindre om, at der, hver gang der skal place-res ordrer på et dansk værft, råbes meget op om, at det er underskudsgivende, at rederierne sætter penge til osv. Jeg synes, dette lille eksempel viser, at det ikke altid behøver at være rigtigt, og i hvert fald behøver det ikke at holde regeringen tilbage fra at lægge pres på for at få noget ført igennem.

Så vil jeg godt sige med baggrund i de foranstaltninger, som vi har nævnt under punkt 1-4, at der må lægges en samlet plan for bevarelse af samtlige danske værfter. Jeg understreger »bevarelse«. Det er altså ikke et spørgsmål om blot at finde en form, hvorunder man kan afvikle pænest muligt eller mest skjult, finde de steder, der kan opsuge arbejdskraften, eller hvad det er, man har talt om. Formålet er at bevare værfterne, og vi mener, at værftstillidsmænd, fagforeninger og fagforbund skal godkende den samlede plan.

Endvidere må det sikres, at de ansatte og fagforeningerne får direkte indsigt i alle regnskabsmæssige, ordremæssige og produktionstekniske forhold omkring værfterne. Ligeledes må der etableres et kontrolapparat under handelsministeriet, der får til opgave at følge rederiernes virksomhed. Det må bl. a. føre til kontrol med overførelse af skibe til bekvemlighedsflag, forsøg på at skjule