

[Bjørn Poulsen]

man i dag hverken har tog, vej eller nogen andre muligheder for at transportere, bortset fra søvejen. Jeg ved, at der også findes andre systemer, som kan klare mange af de transportproblemer, som u-landene har, netop ved at bruge søvejen.

Hvis handelsministerens forklaring i samrådet skal stå til troende, eller det, der står i dag i talen, skal stå til troende, så vil jeg da i hvert fald gerne lige have klaret op, hvad det er, vi skal regne med. Hvis det er det første, så er der altså ingen muligheder for overhovedet at komme ind med den slags skibe til u-landene, og det synes jeg ærlig talt ville være forkert – ikke så meget over for danske skibsværfter, men i højere grad over for u-landene.

Hvis man ikke vil bruge u-landsmidler overhovedet til den slags, så vil jeg i hvert fald foreslå én ting, og det er, at man i hvert fald sidestiller tredjelande – herunder u-lande – med danske redere, hvad angår finansieringen, for det er i meget høj grad staterne som sådanne, der står som redere. Og så er jeg også overbevist om, at der er ordrer at hente alene på den konto for danske skibsværfter.

Her vil jeg lige komme ind med et enkelt spørgsmål. Jeg vil gerne have handelsministeren til at fortælle mig, hvorledes det står til med det, vi kalder matchningen, om der eventuelt bevilges flere penge til den, eller om det er ved at være slut.

Jeg har ellers hidtil ikke berørt finansieringsreglerne særlig meget, men jeg har nu heller ikke tænkt mig at gå nærmere ind i en diskussion om dem bortset fra ét område, hvor nogle af vores værfter tidligere har haft et meget stort marked, nemlig ved ombygning af skibe. Ombygning af skibe er efterhånden et meget stort område, og det er et arbejde, der har et meget stort forbrug af arbejdstimer, og det er derfor en meget bekostelig affære, som desværre også i dag er blevet ramt af den omsiggribende subsidiekonkurrence, vi er ude for. Vi kan vist godt sige rent ud, at hvis vi stadig væk vil være med på dette område, så tror jeg nok, at vi er nødt til at forbedre finansieringen af ombygninger.

Jeg vil til sidst prøve at konstatere tingenes tilstand. Vi ved, at statsordrer ikke kan klare værfternes problemer, selv om alle de muligheder, vi ved findes på området, udnyt-

tes. Der skal andre ordrer til, og dem ved vi også at værfterne ikke får, som de har gjort hidindtil, ved at sidde derhjemme og pleje hjemmemarkedet. De er nødt til at tage ud, og vi må sige, at det er positivt, at der er adskillige lande i dag, som virkelig er begyndt at prøve på at sælge deres skibe udenlands.

Vi må trods alt huske én ting, nemlig at Danmarks skibsbygningskapacitet jo ikke er så stor længere. Vi er for øjeblikket et sted mellem 10.000 og 11.000 mennesker, og ved en fornuftig ordregivning fra staten skal der faktisk – desværre nok – ikke så forfærdelig meget mere til for at kunne holde værfterne i gang på nuværende niveau. Jeg hører til dem, der ikke tror på, at vi kommer op på det tidligere antal beskæftigede, nemlig de 18.000. Men vi kan jo heller ikke tillade, at de nuværende værfter kommer ned på vågeblus, for så kommer de til at mangle den nødvendige produktudvikling, og så er de under ingen omstændigheder konkurrencedygtige om et par år.

Sluttelig vil jeg bare sige, at vi har fra SFs side gang på gang slået på, at vi ikke kan blive ved med bare at give erhvervsstøtte og give erhvervsstøtte den ene gang efter den anden. Det kan i hvert fald ikke blive ved, uden at vi får en fornuftig reform, indeholdende virksomhedsdemokrati, økonomisk demokrati. Skal vi støtte erhvervslivet på så mange måder, som vi efterhånden gør det i Danmark, så skal der altså være medindflydelse, der skal være medbestemmelse, og der skal være medansvar til de ansatte, som er tilknyttet disse virksomheder, som får disse ordninger. Ellers vil SF ikke være med længere.

#### Honoré (KrF):

Krisen inden for skibsbygningsindustrien er et internationalt fænomen, der hænger sammen med, at man op til 1973, bl. a. for at imødekomme behovet for tankskibe, udvidede værftskapaciteten og derefter oplevede en drastisk nedgang i efterspørgslen efter skibe på grund af den økonomiske afmatning. Vi står derfor rundt omkring i verden med en alt for stor værftskapacitet i forhold til behovet, og denne internationale krise kaster selvfølgelig også sine alvorlige skygger ind over den danske værftsindustri.