

[Wilhjelm]

sag. Man må derfor vælge, og hvis det var værftsarbejderne, man ville prøve at støtte, så ville sådan noget som de alternative energiprojekter – også i det omfang de ikke kunne udføres med det meget højtudviklede apparatur, værfterne efterhånden har anskaffet – være den bedste støtte til de tusinder af mennesker, som det her drejer sig om, hvis det er beskæftigelsen, man interesserer sig for primært, og det er det for os.

**Lindinger (EP):**

Statsministerens og handelsministerens såvel som kontaktudvalgets redegørelse for denne prekære situation er yderst nøgterne og foregøgler ikke nogen noget, som sandsynligvis – næsten under hvilken form man end ville gøre det – ville være helt urealistisk.

Det, man oplever i Danmark, og som man kalder en værftskrise, er jo ikke noget dansk fænomen. Det er jo, som det også har været nævnt af andre talere, absolut en krise, som omfatter de fleste af de højere udviklede lande i verden. Der er desværre sket det, at mange andre lande end de traditionelle skibsbyggere har lært at bygge skibe, oven i købet gode skibe, til vanvittig lave priser, fordi disse lande slet ikke har det lønniveau, som Danmark har. Der er lande i dag, der bygger udmærkede skibe, som betaler arbejds lønninger, der kun er en fjerdedel af, hvad der betales i Danmark og i andre af de lande, som er berørt af det, vi kalder værftskrisen.

Samtidig er de lande, som vi kalder østlandene, og som også mærkeligt nok er i besiddelse af arbejdskraft, der ikke koster noget, i stand til at sejle skibene, og dem bliver der flere og flere af, desværre, og de kan konkurrere med skibe fra de traditionelle skibsfartslande til sådanne rater, at de traditionelle lande faktisk så godt som ingen chancer har mere.

Danmarks værftsindustri er henvist til at søge at arbejde med højt udviklede specialskibe af den ene eller den anden art. Bygning af almindelige fragtskibe i Danmark ville næsten være absurd. Det er da prisværdigt, at man har ændret på reglerne i skibskreditfonden, så man nu i stedet for 70 pct. kan få lån op til 80 pct. og kan få helt op til 14 år – hvilket faktisk er en fordobling – til at afdrage dem i, det er alt sammen ganske

udmærkede ting, men det er helt ved siden af at tro, at dette er noget, som man skal gøre et eller andet særligt for at komme igennem.

Det vil være rigtigt af staten at anbringe alt, hvad man kan, af ordrer på statsfærger, statsskibe, inspektionsskibe, alt hvad vi kan finde på, ved danske værfter, det er da klart. Det vil nok ikke være rigtigt at lade bygge skibe til u-lande for danske skatteyderes penge, som det egentlig bliver. Jeg kunne ikke lide det skib, der blev bygget til Pakistan, for det konkurrerer straks med ØK og andre. Det er ikke godt for dem, der er i de gode, veletablerede rederier.

Det er meget, meget sikkert, at de stolte skibsfartstraditioner, som Danmark og Norge, Sverige, England, Holland, Tyskland og for den sags skyld også lande på den anden side af Atlanten, og jeg kunne også nævne nogle flere, havde, det er forbi. Det ryger andre steder hen. Befragterne, som jeg personlig kender så godt, der sidder i New York og London, i Sydney og mange andre steder i verden, er nødt til at foretage transporten billigst muligt, og det vil sige, at de sidder og befragter skibe, som de kan få for det halve. Der er ingen tvivl om, at mange befragtere i verden gerne vil betale en overpris, det har jeg selv været ude for, gerne vil betale en overpris for et dansk, et svensk, et norsk skib eller skibe fra andre lande, som virkelig har system over deres skibsfart – har haft det og for så vidt stadig har det. Det vil de gerne, men der er en grænse for det. Derfor er der slet ingen tvivl om, at når man kan fragte skibe for helt ned til en tredjedel af, hvad danske skibe skal have for at kunne forrente sig, så sker der en ændring, og den er ikke forbigående, den er permanent. Det er forbi.

Skal vi overkomme denne værftskrise, som man kan kalde det, og som altså ikke er noget dansk fænomen, må vi nøgternt vurdere det sådan, at vi ikke igen kommer op på det forholdsvis pæne antal mennesker, der var beskæftiget i dette erhverv. Vi vil sandsynligvis komme langt under det halve. Selvfølgelig bør regeringen gøre sit til, at man får udnyttet alle muligheder for at bygge, som jeg allerede har nævnt, men der er noget helt forkert i at opretholde noget, som ikke kan tænkes at kunne klare sig i fremtiden.

Det betyder ikke, at man absolut behøver at lukke, det lægger jeg megen vægt på. Man bør koncentrere sig om at se at finde alterna-