

[Jørgen Tved]

dan en ekspresordre indpasset i deres normale produktion. Det er altså ikke altid, at staten er den store fødselshjælper.

Vi har også fået at vide fra værfternes side, at EF ikke ligefrem er nogen hjælp for de danske værfter. Det er, som om Danmark er den artige dreng i klassen, som lader alle de andre om unoderne, og de bliver flittigt brugt. Vi har set eksempler på, at danske skibe er gået til reparation i Tyskland. Statens skibe er gået til reparation i Tyskland, hvor man giver eksportstøtte til reparation også af skibe, noget, man åbenbart ikke gør i Danmark. Staten har faktisk været med til at forværre situationen for de danske skibsværfter. Det er på den baggrund, vi siger: Skal vi bevare skibsværftsindustrien som en industri, hvor vi både har kendskab, erfaring og dygtighed, kommer vi til at tage skeen i den anden hånd. Vi kunne godt forestille os, at der i Danmark blev oprettet et statsligt rederi, og at dette rederi på en eller anden facon fik om ikke eneret, så i hvert tilfælde en stor ret til at transportere olieprodukter til og fra Danmark. Al denne transport foregår i øjeblikket på fremmed køl. Vi kunne kigge lidt på den model, som Elsam har anvist, Elsam har selv bygget kulbåde til at hente kullet i de lande, som sælger kul til de danske kraftværker. Hvorfor kunne man ikke gøre noget lignende med olien og sige: Vil I handle med os, er det nødvendigt, at en væsentlig del af transporterne foregår på dansk køl? Vi vil foreslå, at man går lidt andre veje end dem, man traditionelt går ad i dette Folketing ved at sige: Vi følger sagen meget nøje, og vi er naturligvis dybt bekymrede. Man kan ligefrem se dybe rynker i panden på de ærede medlemmer, men alt imens man følger sagen på denne måde, oplever vi, at fyrværkeriet fortsætter på vore værfter.

På baggrund af det, jeg her har sagt, skal jeg fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget pålægger regeringen at etablere et statsrederi, der med mindst 24 tankskibe af forskellige størrelser, nybygget på danske værfter, skal varetage transport af olieprodukter til og fra Danmark, samt indførelse af en lastereservation af al transport til og fra Danmark af olie og olieprodukter til rederiets skibe.

Derefter går Tinget over til næste punkt på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 38).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Svend Andersen (S):

Det var netop, fordi man havde fulgt den alvorlige situation, som danske værfter var i i 1986 med ringe ordretilgang, at Socialdemokratiet og regeringen og Det Radikale Venstre indgik en aftale om den såkaldte værftspakke, hvor skibe kontraheret på danske værfter inden udgangen af 1988 opnår særlig gunstige finansieringsregler, hvor hjemmemarkedsordningen blev forlænget, og hvor indestående på etableringskonti og investeringsfonds kunne frigives til køb af anparter imod en forskudsafskrivning i 1987. Denne sidste ordning er allerede nu ophørt, og derfor må det være rimeligt at se på behovet for en fortsættelse også af denne ordning.

Der er ingen tvivl om, at erhvervspakken har haft en gunstig virkning. Der har været øget ordretilgang, og der har været øget beskæftigelse. Medens ordrene frem til udgangen af 1988 næsten er det dobbelte af ordretilgangen i 1985, viser det sig nu her, at ordretilgangen fremover er for nedadgående. Beskæftigelseseffekten har hidtil stort set svaret til produktionsmulighederne for værfterne, men på nuværende tidspunkt er ordrebeholdningen af en sådan størrelse, at den er lavere end produktionsmulighederne.

Det var jo håbet, at vedtagelsen af det sjette EF-skibsværftsdirektiv ville stille danske værfter bedre konkurrencemæssigt. Dette er desværre ikke tilfældet, og danske værfter skal altså fortsat konkurrere med subsidier til andre værfter. Selv om vi ikke, som industriministeren siger, skal stille sikkerhedsnet under værfterne, således at deres egen lyst til at konkurrere ikke animeres, må vi alligevel med de ordninger, vi laver, sikre, at værfterne er ligestillet med andre værfter, og at det alene er værfternes egen evne til at producere og tilrettelægge deres produktion, der er afgørende for, om de kan få deres ordrer hjem.

På den baggrund er det også vigtigt, for at man kan tilrettelægge en rationel produktion, også efter udløbet af 1988, at man kender vilkårene for det kommende år, for 1989 og fremover.