

[Skrumsager Skau]

der sker inden for de danske værfter, og at han, i tilfælde af at det er nødvendigt, vil tage initiativ til at sikre, at de danske værfter fortsat er ligestillet med andre værfter i konkurrencen.

Af de tre dagsordensforslag, der foreligger, vil Venstre stemme imod SF's forslag og forslaget fra Fælles Kurs og selvfølgelig stemme for vores eget.

Larsen-Ledet (RV):

I Det Radikale Venstre mener vi, at værftspakken har været med til i hvert fald i en periode at redde eller forbedre situationen for en hel del danske skibsværfter.

Jeg ved ikke rigtig, om vi i Folketinget skal rose os selv så meget af den grund, for det, vi har gjort her, er jo ikke problemfrit. Vi påtager os et ansvar, og risikoen for, at der hermed skabes en forventning om en permanent situation for danske skibsværfter, er i hvert fald til stede.

Vi vil ikke fra radikal side i dag tale om en ny værftspakke, men jeg vil alligevel gerne sige, at Det Radikale Venstre ikke er indstillet på fremover at gå ind for skibsværftsordninger, der indebærer meget store fordele for enkelte privatpersoner.

Vi synes, det er i orden, at regeringen undersøger værfternes situation, og at vi herefter drøfter det, regeringen kan fortælle os om den. Det er efter radikal opfattelse svært på lang sigt at opretholde tilskud ved eksport. Vi kan lave forskellige kortvarige foranstaltninger, det har vi været med til, og det vil vi også være med til fremover, men det er meget svært at forestille sig, at vi over en meget lang periode kan opretholde særlige eksportområder direkte med meget store statstilskud.

Den bedste løsning for dansk erhvervslivs konkurrenceevne er, at vi på en naturlig måde kan forbedre den. Så bliver vi i stand til at foretage de seje træk, og så bliver vi meget bedre i stand til at tage de udfordringer, som vi kommer ud for rundt omkring. Det er appellen, opfordringen til os alle sammen, at vi skaber sådanne vilkår.

Men jeg vil gerne sige, at fra radikal side finder vi, at det ikke er særlig tiltalende, at rederier, som har fået statstilskud, vælger bekvemlighedsflag. Vi synes, det er angribeligt, at man praktiserer dette, og vi kan i hvert fald ikke lide det.

Vi siger nej til dagsordenerne fra Fælles Kurs og SF og stemmer for det dagsordensforslag, vi selv er med til at fremsætte – og det kan vel ikke være en overraskende nyhed.

Emmert Andersen (CD):

Det er jo rigtigt, at nogle skibsværfter har det dårligt. Det er rigtigt, at Dannebrog har det dårligt, rigtig dårligt endda. Det er rigtigt, at Aalborg ikke har det særlig godt. Og hvor længe har B & W det godt? Det kunne have haft det meget bedre, hvis ikke tv i 11. time torpederede det sidste projekt. Det kostede 300 arbejdspladser. Til lykke med det, tv!

Hvad kan vi gøre ved det? Lad os kigge på situationen! Situationen er jo den, at der nok er et behov for noget, der ligner 1.200 nybyggede skibe pr. år globalt, og når jeg snakker om skibe her, snakker jeg om skibe på over 2.000 t.

Situationen er den, at hovedparten af disse er bygget på japanske værfter. I de senere år har man ikke bygget så mange; man har bygget 900, selv om behovet måske var 1.200. Det vil sige, at der er nogle skibe, der er ved at være gamle og udslidte. Man har ikke vedligeholdt den globale flåde så godt, som man skulle, og det vil sige, at der er et efterslæb.

Japan byggede sidste år kun ca. 300 af disse skibe, og en af grundene til det er – som også hr. Jørgen Tved var inde på – at valutaen, yenen, er blevet for stærk, så konkurrenceevnen er svækket. Man har lukket skibsværfter, og det er ikke bare sådan, at man har droslet dem ned. De er lukket, de er lavet om, de er nedlagt. Der er lukket 15-20 stykker, og da mange ikke kan retableres, kan de altså heller ikke bygge nye skibe.

Vi har en anden stor styg ulv, nemlig Korea. Der er kun tre værfter dernede, og det ene af dem har en gæld på noget, der ligner 1¼ mia. dollar. De har det ikke for godt.

Hvad med Kina? Jo, Kina bliver også en konkurrent på et eller andet tidspunkt, når vi nærmer os år 2.000. De skal have udbygget deres infrastruktur, før landet bliver en rigtig konkurrent.

Dengang Danmark havde det bedst, byggede vi 30-40 skibe pr. år; det var i starten af 1970'erne. Vi skal måske også lige tilføje, at siden 1785 var sidste år eneste gang, USA ikke byggede et eneste handelsskib. Aldrig nogen sinde har der globalt set været så få skibe i ordre, som der er nu.