

[Rahbæk Møller]

under alle omstændigheder er vores oplæg et forhandlingsoplæg.

Ud over dette vil vi gerne koble et par ting på, nemlig for det første en støtte til produktudvikling, til modernisering og til teknologisk fornyelse. Men desuden mener vi, der bør afsættes midler til en Landskronaløsning i de områder, hvor værfterne må lukke.

Vi har været så heldige kun at miste ét værft, mens værfterne er lukket i landene omkring os. Vi kan ikke regne med, det bliver ved, og hvis for eksempel Nakskov Værft skulle lukke, ville det være en katastrofe for Vestlolland. Derfor bør der forberedes noget.

Jeg var meget glad for at høre i Radiotaget i lørdags, at de radikale var enige i disse synspunkter. Jeg håber, vi kan blive enige om en løsning på dette punkt.

Til slut skal jeg sige, at det er vores fælles ansvar at finde en løsning, så vores levedygtige værfter overlever, uden at det kommer til at virke som en sovepude. Regeringens oplæg er for svagt. Socialdemokratiet, som vi kender det, er i grotesk overbud. Jeg håber, vi kan nå frem til en realistisk mellemløsning.

#### Aase Olesen (RV):

Det radikale venstre kan tilslutte sig det foreliggende forslag til lov om garantier for lån til skibsfinansiering som et led i den pakke, industriministeren har bebudet. Men vi må samtidig sige, som det allerede er sagt her af andre, at denne pakke jo ikke løser problemet for værftsindustrien som helhed, hvis man med en løsning mener, at man skal bevare værftsindustrien i det omfang, den har i dag. Men det tror vi heller ikke vi skal. Der er en stor overkapacitet verden over, og der er ingen grund til at tro, at vi kan holde os uden for denne helt generelle kendsgerning. Men det er på den anden side meget smerteligt, at man skal ændre en industrigren, som på mange områder virker effektivt og er på et højt teknologisk stade.

Derfor mener vi, at der selvfølgelig skal bevares værfter i Danmark – vi skal fortsat bygge skibe – men vi kan ikke regne med i fremtiden at bygge dem i det omfang, som vi hidtil har gjort. En af forudsætningerne er jo bl.a., at ejerne selv ønsker at opretholde disse værfter, og det kan man måske nok tvivle på,

når man ser på deres handlinger i den senere tid.

Vi må afvise forslag om direkte subsidier, hvad enten man kalder dem matching – vi kan slet ikke være med, når de øvrige lande går ind i at subsidiere, lande, som har langt større statskasser, end vi har – eller direkte tilskud som dem, SF foreslår. Det kan undre lidt, at man, selv om det er begrænset til en 2 års periode, er parat til at putte 200 mill. kr. i redernes lommer – som man ville have sagt, hvis det nu var nogle andre, der havde foreslået det – uden videre.

Jeg mener heller ikke, der er nogen som helst idé i at gøre det. Det udsætter jo egentlig blot løsningen. Man kan gøre mange ting, men hvis man ikke har en løsning at sigte imod – og det har SF jo altså ikke – er der ingen mening i at putte penge i værfter.

Derfor må det være helt afgørende, at man har en langsigtet plan – det var hr. Rahbæk Møller også inde på. Resultaterne af blot at give direkte subsidier ser vi jo i Sverige og Vesttyskland, hvor skibsværftsindustrien netop på grund af subsidier nærmest er blevet konkurrencefygtig.

Argumentet om, at der er så mange subsidier i de udenlandske værfter, kan ikke have gyldighed i sig selv – vi kender jo udenlandske subsidier på andre områder – og derfor er der ikke andet at gøre for Danmark med den størrelse, vi har, og det omfang, vores handel har, end at klø på og leve under disse forudsætninger. At vi så selvfølgelig skal arbejde på at få dem fjernet, er noget andet, men det kan ikke være det, vi tager som udgangspunkt.

Vi bryder os heller ikke om meget store indirekte subsidier til en branche, som vi ved skal ind i en omstilling. Vi var i december indstillet på at hæve antallet af anpartshavere i anpartsrederierne til op til 50, og for min skyld kunne det såmænd godt være mere, da det ikke er mere end 50, man har brug for i langt de fleste rederier, men da var regeringen jo ikke hjemme, og det løser heller ikke problemet. Troen på, at man kan løse noget som helst ved at tillade leasing igen, er jo helt forfæjlet. Det problem har rentepolitikken for længst klaret; det kan ikke mere betale sig at spekulere i skibsleasing.

Det afgørende for os er, at vi ikke ønsker at medvirke til at gøre paradoksproblemet i jern- og metalindustrien større, end det ser