

[Industriministeren]

at vi får brug for det beløb, altså at indenlandske redere vil anvende de midler, som nu stilles dem til rådighed, for jeg har forstået, at folketingets store brede flertal dækker denne skibsværftspakke fra regeringen.

Må jeg så endelig sige til spørgsmålet om, hvad det egentlig er, vi foreslår: regeringen foreslår, at det er staten, der påtager sig en væsentlig del af den garanti, som danske redere hidtil har skullet udrede, når de bestilte skibe ved danske værfter. Hvor det var således, at det var eksportkreditrådet, der, om jeg så må sige garanterede på statens vegne, når det var en udenlandsk reder, skulle en dansk reder komme med f.eks. 200 mill. kr. i sidesikkerhed, og det er selvfølgelig en likviditetsbelastning; man kunne måske få en bank- eller sparekassegaranti, men det var jo også en belastning. Det er denne belastning, vi foreslår tinget at fritage de danske redere for, fordi de udenlandske hidtil har været fritaget for den. Denne byrde blev aflastet af eksportkreditrådet.

Så skal jeg først og fremmest sige tak til hr. Rahbæk Møller, fordi jeg har fået dette skriftlige forslag til en værftsløsning. Det kan ikke komme som en overraskelse, at jeg ikke kan tilslutte mig alt, hvad der står i dette notat. Spørgsmålet om ophævelse af begrænsningen af antal-parthavere fra december 1984 har jeg allerede kommenteret.

Hvad angår direkte tilskud til skibsbygning, må regeringen sige nej. Hr. Rahbæk Møller og SF foreslår, at der i 1986 skal ydes et sted mellem 1,3 mia kr.–1,6 mia kr. Jeg indrømmer, det er svært at sige, hvor det ligger, men hr. Rahbæk Møller angiver jo selv beløbet 1,3 mia kr.–1,6 mia kr. Der er 13.000 medarbejdere på vore skibsværfter i øjeblikket, og det vil sige, at hr. Rahbæk Møller foreslår, at vi skal give ca. 100.000 kr. i direkte tilskud til værfterne pr. medarbejder – hvis det er 1,6 mia kr., bliver det altså et sted på 120.000–125.000 kr. – og det kan vi naturligvis ikke gøre; det er et brud på vores industripolitik. Det ville medføre, at de pågældende værfter slet ikke fik et incitament til at gå i gang med at overveje nytænkning og finde nye produktionsveje og meget andet. Jeg kender ikke nogen virksomhed, som ikke ville kunne klare sig uden at bestille ret meget, hvis de fik et tilskud på 120.000 kr. pr. medarbejder. Det er efter vor opfattelse en

helt forkert politik, og den kan vi ikke medvirke til.

Hvad angår forslaget om støtte til produktudvikling og teknologisk fornyelse, finder jeg det u hensigtsmæssigt at etablere en selvstændig fond specielt for skibsbygning. Vi har jo en produktudviklingsfond og en teknologistøtte. Hvad angår spørgsmålet om en statslig fond efter Landskronaløsningen, må jeg henvise til, at vi da heldigvis har en egnsudviklingsordning, og de skibsværfter, som er i farezonen, ligger jo i egnsudviklingsområderne, og her må vi så give prioritet. Vi har regionalfondsmidlerne, ca. 100 mill. kr. om året, fra EF, og her må vi også give prioritet, hvis – hvad jeg ikke håber eller ønsker – der skulle være nogen landsdel eller byer, som kommer i vanskeligheder.

Jeg skal endvidere takke fru Aase Olesen. Jeg er glad for den realisme, der udgik fra fru Aase Olesens indlæg. Det er jo rigtigt, at Sverige og Vesttyskland har betrukt mange af de veje, som man foreslår med statsstøtte, og det er skræmmende eksempler, som vi kan lære af.

Fru Aase Olesen og fru Elisabeth Bruun Olesen foreslog, at vi begyndte noget nytænkning og kom med en langsigtet politik på området. Jeg er villig til alle former for nytænkning, men jeg er ikke villig til at gøre det alene; vi kan ikke gøre det, uden det sker i et nøje samarbejde med ejerne af disse værfter. Det kan ikke nytte noget, at de holder sig tilbage, for det er nu engang dem, der må give signalet til, at der skal planlægges og åbnes nye produktionslinjer, og det er meget kostbare ting, vi taler om her.

Jeg advarer stærkt mod, at regeringens og folketingets medlemmer skal begynde at marchere ind ad værfternes porte og lære ledere og medarbejdere noget om deres arbejdsplads og muligheder. Det ved de bedst selv. Vi skal påse, at vor medvirken ikke bliver vejledende, og det må heller aldrig blive således, at vi gennemfører forslag, forordninger og foranstaltninger, som kan siges at være en slags behandlingshjælp. Vi taler om virksomheder, som arbejder på kommerciel basis, og derfor må vi fastholde den industripolitik, som vi har kendt igennem mange år i dette land, nemlig at vi vel giver nogle rammer, som man kan virke inde for – og det gør vi også, når det drejer sig om skibsbygning –