

[Rahbæk Møller]

14 mia. kr., som ministeren nævnte findes pr. 1. januar, der dækker skibe, der faktisk kan forventes at blive bygget. Er f.eks. de to skibe, som blev udbudt i anparten på B&W, og som formentlig ikke bliver bygget, medregnet i de 14 mia. kr.?

Så vil jeg i øvrigt sige, at det er et udmærket initiativ, Fælles Kurs har taget. Vi har brug for en debat om, hvad vi vil med dansk skibsværftsindustri netop nu, hvor dele af skibsværftspakken er udløbet og de fleste værfter har pæne ordrebøger, men vi ved også, at i løbet af overskuelig tid skal vi endnu en gang tage stilling til en redningsaktion.

Da skibsværftspakken blev vedtaget, støttede SF, at der blev gjort noget for at stille dansk skibsværftsindustri i en mere lige situation i konkurrencen med andre landes statskasser, men vi vendte os imod, at det skulle gøres på en skjult, uigennemsigtig og dyr måde via en række skattefiduser. Vi foreslog i stedet et direkte pristilskud, som praktiseres bl.a. i Vesttyskland, men regeringen viste, at den var mere interesseret i rammen på statsbudgettet end i skatteydernes faktiske udgifter og derfor foretrak den dyrere skjulte støtte over skattesystemet. Det er nu historie, men hører dog med i billedet. Det vigtigste er, hvad der er gjort i mellemtiden for at undgå fremtidige panikagtige redningsaktioner på værfterne.

Industriministeren har iværksat Projekt Skib, men det er vel at mærke kun et projekt, der drejer sig om mindre skibe og derfor mindre værfter. Der er intet gjort for at forberede fremtiden for de større værfters vedkommende.

Det er svært at tilbageholde en mistanke om, at folketingsflertallet nok bøjer sig for pres, hver gang krisen er akut, men gør det i et lønligt håb om, at endnu et par værfter skal lide samme skæbne som Helsingør Skibsværft og Nakskov Skibsværft, så problemet bliver mindre næste gang. Det er ikke en værdig måde at løse problemerne på.

I stedet har vi brug for et grundigt udredningsarbejde, inden krisen næste gang bliver akut. Vi har brug for pålidelige prognoser for, hvornår den internationale værftskrise kan forventes overstået, og vi har brug for pålidelige skøn over, hvilke skibstyper et land som Danmark kan forventes at være i stand til at bygge uden statstilskud, når krisen er overstået. Desuden har vi brug for et teknologisk udviklings-

arbejde. Selv om der er gjort en del på værfterne, har det været svært for dem at følge med i den teknologiske udvikling, så hårdt som de har været presset. Pengene ville være godt brugt, hvis Danmarks Tekniske Højskole blev sat i gang med at hjælpe værfterne på denne måde. En sådan form for teknologisk hjælp skulle naturligvis ledsages af et krav til værfterne om at samarbejde om teknologiudviklingen. Det er meningsløst, at vore relativt få store værfter optræder som konkurrenter og ikke som samarbejdspartnere.

Det er ikke utænkeligt, at et sådant erhvervsøkonomisk og teknologisk udviklingsprogram ville føre frem til en model, hvorefter vi overlod byggeriet af skibsskrog til Sydkorea og andre nyindustrialiserede lande, medens vi selv levede styrehuset og dermed de højteknologiske dele af skibet. Det ville måske heller ikke være nogen ulykke, hvis det blev udgangen. Et væsentligt motiv til at bevare værftsindustrien er at bevare den store industri med navigationsudstyr og lign., den avancerede teknologiske industri med stor eksport, men den vil få vanskeligheder med at udvikle sig uden et hjemmemarked at støtte sig til. Det ville være klogt at bruge nogle millioner på dette arbejde, inden vi næste gang får valget mellem at lade milliarderne rulle og lukke værfterne.

Til slut vil jeg sige nogle få ord om, hvad der bør gøres, hvis vi endnu en gang kommer i den situation, at et stort værft må lukke og der derfor kommer meget stor arbejdsløshed i et lokalområde.

Vi har nu hele to modeller at vælge imellem. Vi har den model, som svenskerne brugte i forbindelse med lukningen af Øresundsværftet i Landskrona, og vi har den model, som den danske borgerlige regering brugte i forbindelse med lukningen af Nakskov Skibsværft. Forskellen er til at få øje på. Landskronamodellen virkede, og byen undgik den frygtede stigning i arbejdsløsheden. Nakskovmodellen virkede ikke, arbejdsløsheden er fortsat uhyggeligt høj på Vestlolland.

Forskellen på de to modeller er først og fremmest, at i Landskrona gik amt og kommune ind som aktive deltagere i erhvervsudviklingen. Denne mulighed havde kommunerne på Vestlolland og i Storstrøms Amt ikke, så her behøver vi ikke engang et udredningsarbejde. Det er alene et spørgsmål om politisk vilje, om en egn