

[Svend Andersen]

gister, men der er jo ikke i redegørelsen sagt noget om, hvad det er, ministeren vil med et internationalt register. Er det et internationalt register på linie med det, Norge har, hvor der f.eks. ikke er noget krav om, at der skal være national arbejdskraft? Så vidt mig bekendt er det eneste krav, der stilles, at føreren af skibet skal kunne tale norsk. Hvori ligger så den øgede beskæftigelsesmulighed for f.eks. de danske besætningsmedlemmer ved at lave et dansk internationalt register, og hvordan løser man problemet med beskatningen, hvis f.eks. et dansk rederi sælger et skib til et datterselskab? Mig bekendt løses det ikke ved at lave et dansk internationalt skibsregister. F.eks. er der også spørgsmålet om skat af genvundne afskrivninger.

Vi er meget villige til at se på de problemer, som rederierhvervet har, f.eks. spørgsmålet om udrejse og hjemrejse. Vi vil godt være med til at vende om på disse ting, således at det bliver udrejsen, der bliver betalt. Det er muligvis også rigtigt at se på nogle afgifter i forbindelse med registrering, men ikke mindst er uddannelsesspørgsmålet selvfølgelig vigtigt, og det vil vi også godt se på. Bedre uddannelse og måske også en ændret sammensætning af besætningen er nødvendig, og ikke mindst Projekt Skib vil kræve en ændret sammensætning og en ændret uddannelse af besætningen fremover.

Industriministeren slutter sin redegørelse med at sige, at den frie konkurrence er en forudsætning for dansk skibsfart, og det er vi meget enige i, men her må en højt uddannet dansk besætning være en fordel frem for en lavtlønsbesætning. Besparelser på 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-2 mio. kr. pr. skib kan snart ædes op af dårlig vedligeholdelse og ringere driftssikkerhed.

#### Flemming Hansen (KF):

Jeg sad i går aftes og læste en bog, der hedder »Frit Hav«, udgivet i anledning af Danmarks Rederiforenings 100-års-jubilæum i 1984. Bogen giver et godt indtryk af den utrolige udvikling, der er sket inden for skibsfarten i de sidste 100 år.

I starten af bogen føler man sig sat tilbage til sine drengeårs fantasier med tanker om at stikke af hjemmefra, sejle ud og opleve den store verden. Hvem har ikke ønsket sig langt væk sammen med Peder Most i bøgerne af samme navn?

Men i debatten i dag er virkeligheden knap så fantastisk, og den er væsentlig mere barsk. I dagens debat om skibsfartens nuværende og fremtidige vilkår er der grund til at koncentrere sig om følgende hovedspørgsmål:

For det første: Hvilke problemer er dansk skibsfart stillet over for? Og for det andet: Hvad kan vi fra dansk side gøre for at sikre bevarelsen af en konkurrencedygtig og tidssvarende handelsflåde?

Vedrørende det første punkt er der grund til at hæfte sig ved de betydelige problemer, som den eksisterende overkapacitet og de internationale fragtmarkeder udgør. Denne overkapacitet, der i ministerens redegørelse anføres at være på 30 pct. for containerskibe og 20 og 35 pct. for henholdsvis bulkcarriers og olietankere, har resulteret i en meget hård priskonkurrence. Hertil kommer, at skibsfartens indtjeningsvilkår er blevet gradvis forværret som følge af de talrige forsøg på at imødegå denne konkurrence gennem protektionistiske foranstaltninger af forskellig art.

Endelig må vi desværre konstatere, at der på baggrund af den generelle afmatning, som i øjeblikket præger den internationale økonomi, ikke er udsigt til en snarlig forbedring af skibsfartens indtjening.

Disse forhold gør det imidlertid blot endnu mere påtrængende at få skabt et holdbart grundlag for bevarelsen af den danske handelsflåde. Der står arbejdspladser på spil, ikke kun på de danske handelsskibe, men også på land. Jeg behøver blot at nævne beskæftigelsen på rederikontorerne, på værfterne, på uddannelsesinstitutionerne, blandt de mange underleverandører, og sådan kunne man blive ved.

Vi skal bevare den omfattende tekniske knowhow, der er opbygget inden for dansk skibsfart gennem årtier, og vi skal sikre fremtiden for Danmarks tredjevigtigste eksporterhverv, der hidtil har sikret os en årlig indtjening af fremmed valuta på 15-20 mia. kr.

Blandt de muligheder, vi fra dansk side har for at lempe vilkårene for det danske rederierhverv, bør navnlig fremhæves en konsekvent videreførelse af det hidtidige skibsfartspolitiske samarbejde, ikke mindst inden for rammerne af OECD og EF, og en målrettet dansk indsats for at forbedre de konkurrencemæssige vilkår for vor egen skibsfart ad lovgivningens vej.