

**Formanden:**

Hr. Tommy Dinesen en kort bemærkning, derefter hr. Larsen-Ledet.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg tror på, men håber ikke, jeg får ret, at resultatet bliver det samme, uanset om vi udflager eller ej eller vedtager internationale registre eller ej. Der sker en udflagning under alle omstændigheder, og de arbejdspladser er på vej væk uanset det ene eller det andet.

**Larsen-Ledet (RV):**

Jeg vil gerne takke industriministeren for redegørelsen og den tilhørende hvidbog, som mere detaljeret beskriver de problemer, dansk skibsfart står over for i dag.

Mens hvidbogen og redegørelsens første del, som beskriver erhvervets problemer, er forholdsvis omfattende og grundig, er redegørelsens anden del, hvor regeringen giver nogle forslag til imødegåelse af problemerne, temmelig overordnet og kortfattet. Særlig afsnittet om et dansk internationalt skibsregister, som er det vigtigste punkt i forhold til forslaget om omfattende konsekvenser, synes vi er meget kort behandlet. Det vil jeg nu ikke lægge industriministeren til last. Ved at fremlægge et mere detaljeret forslag nu havde industriministeren måske blokeret for nogle smidige og politisk fleksible løsninger. Jeg synes, det er udmærket, at vi får debatten, før de politiske fronter er trukket op.

Men på den anden side må man acceptere den konsekvens, at der næppe ved denne debat kan opnås mere forpligtende tilsagn eller eventuelle afslag. I hvert fald vil vi fra radikal side gøre klart, at særlig forslaget om et dansk internationalt skibsregister skal vi have diskuteret mere i detaljer, og vi skal have dets konsekvenser opregnet, før vi kan tage endelig stilling.

Men smidige og effektive løsninger er der i hvert fald brug for. Skibsfarten, som er Danmarks tredjestørste eksporterhverv, som sejler megen valuta hjem, står over for nogle problemer, og det er noget, man erkender fra alle sider. Siden 1980 har skibsfarten oplevet et generelt vigende marked, særlig på baggrund af en svag vækst i verdensøkonomien, som har medført nedgang i den internationale vareudveks-

ling. Men samtidig oplever man inden for alle skibsfartens hovedgrupper en stigende overkapacitet i tonnagen, ikke mindst som følge af den stærkt subsidierede værftsindustri.

Disse og andre forhold fører til en stigende protektionisme rundt omkring, som skader dansk skibsfart.

Endelig har den svingende dollarkurs og oliepriserne en række krydsende effekter, som det kan være svært at opregne nettoeffekten af. Dansk skibsfart har omkring 80 pct. af sine indtægter i dollars, og det er klart, at det seneste fald i dollarkursen spiller stærkt ind her.

Men det er nogle konjunkturelle faktorer, som jeg ikke mener man kan tage udgangspunkt i her, når vi fra politisk hold skal forsøge at forbedre erhvervets konkurrencebetingelser. Den faldende dollarkurs betyder selvfølgelig en forværring af den helt aktuelle situation for de danske rederier.

Det er altså en noget dyster situation, der tegner sig for Danmarks tredjestørste eksporterhverv, men det skal da med i billedet, at danske rederier har klaret sig relativt godt sammenlignet med rederier i andre vesteuropæiske lande, herunder Norge, England og Frankrig. Sidstnævnte lande har da også allerede indført internationale skibsregistre som konsekvens af krisen.

Når vi fra politisk hold skal forsøge at forbedre betingelserne for dansk skibsfart, er der nogle ting, vi må gøre os klart først. Vi skal være opmærksom på, at rederierhvervet adskiller sig markant fra andre valutaskabende erhvervsgrupper herhjemme derved, at 90-95 pct. af aktiviteterne foregår som sejlads mellem tredjelande. Det bevirker, at rederierne udøver deres virksomhed under nogle helt specielle konkurrencebetingelser, og derfor må vi forsøge at skyde vores traditionelle industripolitiske verden i baggrunden og tage vores udgangspunkt netop i disse specielle konkurrencebetingelser, når vi skal forsøge at lette vilkårene for rederierhvervet og søfarten i den vanskelige situation. Med andre ord: vi må være fleksible.

De danske rederier konkurrerer altså om lasterne ude på verdensmarkedet, og et vigtigt led i deres konkurrenceevne over for fremmede rederiers skibe er omkostningsniveauet, hvor vi må sige rent ud, at hyreomkostningerne er den væsentligste variable faktor.