

[Kirsten Madsen]

vil have den største del. Resultatet bliver, at kun de få får noget i det hele taget.

Hvis man ser på containerfart, der er meget kapitalkrævende og arbejdskraftbesparende, og hvor der tilbringes kort tid i havn, så har man en meget effektiv form for skibsfart i forhold til traditionelle linjefartøjer. Når dertil lægges højteknologien, så må Danmark forventes at kunne gøre sig gældende trods søfolkenes høje lønninger. Dertil kommer, at disse høje lønninger næsten kan halveres, uden at det går ud over reallønnen, altså den udbetalte løn.

Da det især er lønforholdene, der er årsag til konkurrenceforvridning for dansk skibsfart i forhold til, hvis der er udflagning til bekvemmelighedsflag, så kan dette altså løses på en ganske enkel og smertefri måde, nemlig ved at gøre søfolkene skattefri. Selv om »sømanden« folk altså mener noget andet, så er det nok løsningen, hvilket Fremskridtspartiet også tidligere har foreslået, og vi vil da også gerne beredvilligt fremsætte dette forslag igen.

Hvis man lader et erhverv have frihed til selv at regulere sig efter udbud og efterspørgsel, vil det altid forblive et rentabelt foretagende. Men når man mener at kunne styre det fra anden side, vil det snart vise sig at have uheldige virkninger, fordi tilskudsforretninger meget hurtigt bliver underskudsforretninger. Det svarer til at have penge med hjemmefra for at få lov at gå på arbejde, og det er der næppe ret mange lønmodtagere der vil gøre i længere tid. På samme måde som lønmodtagere hurtigt vil finde en arbejdsgiver, hvor de kan have penge med hjem i posen i stedet for selv at komme med pengene, så vil et frit erhverv hurtigt finde nye markeder, hvor det kan overleve rentabelt.

Det er i den forbindelse tankevækkende at notere sig, at for få år siden var det de meget store tankskibe, som var konkurrencedygtige, især på grund af de store oliefragter, men at en oliekrise bevirkede, at de vestlige industrialiserede lande på grund af internationalt ekstremt høje oliepriser foretog omfattende energibesparelser og omlagde deres energiforbrug til kul og koks. Og dette medførte et øget behov for kulskebe, især til dampkul til brug i kraftværkerne.

Derimod svinger koks- og kulbehovet i takt med stålproduktionen i industrilandene. Det samme gør transporten af jernmalm, som ud-

gør en endog meget betydelig massegodstonnage i skibsfarten. Og da stålproduktionen igen er afhængig af den økonomiske formåen og vækst, er disse transporter alle meget vanskelige at forudsige noget om.

Med den stigende højteknologi er det yderst tvivlsomt, hvorvidt disse materialer overhovedet vil blive brugt i særlig stort omfang i løbet af nogle få år. Og med den fart, teknologien skrider frem, er der intet, der er sikkert. Dette gør det til en meget kompliceret affære, for selv om vi løser alle problemerne i dag, så er hele verdensbilledet måske vendt så hurtigt, at vi med det lovgivningstempo, vi har i Danmark, overhovedet ikke tidsmæssigt vil kunne følge med i forhold til den fart, den faktiske udvikling foregår i. Tænk bare på vore edb-maskiner, der er forældede i løbet af 3-6 måneder, således at hvis man køber et anlæg i begyndelsen af et kalenderår og mener, at man kan vente et par måneder med at tage det i brug, så er det allerede forældet, inden den første tekniker trykker det første program igennem. Noget lignende vil ske for søfarten.

Derfor er det meget problematisk, om vi overhovedet er i stand til at forudsige, under hvilke forhold skibsfarten vil arbejde, når de tiltag, som vi her lovgivningsmæssigt forsøger at iværksætte for at give skibsfarten bedre konkurrenceforhold, endelig en gang i løbet af 1988 foreligger til brug for skibsfarten.

Da tingene, som jeg lige har nævnt, hænger uadskilleligt sammen i forbindelse med forholdet mellem transport af kul, koks og jernmalm og så økonomi, ville et frit erhverv på verdensplan have ført til en reduktion af verdens handelsflåde i takt med de faldende fragtrater, hvor protektionismen på internationalt plan i stedet for har ført til en overkapacitet, som der slet ikke er brug for, og som det heller ikke ser ud til at der bliver brug for i de næste mange år. Og dette igen er så en af årsagerne til den faldende rentabilitet.

Regeringen har i redegørelsen peget på, at myndigheder i industrilandene på forskellig vis har søgt at få omkostningerne for rederierne sænket, bl.a. ved afgiftsreduktioner og lempelse af kravene til minimumsbesætninger. De danske skibes stigende tendens til at sejle under fremmed flag har fået regeringen til at starte en undersøgelse af et muligt dansk internationalt