

[Løvig Simonsen]

mindst på grund af den høje uddannelsesmæssige standard, som vore skibsbesætninger er kendt for. Vi i Socialdemokratiet vil naturligvis fortsat følge udviklingen i DIS nøje, og lad mig gøre det helt klart, at vi vil gøre det i tæt samarbejde med søfartens organisationer.

Dernæst vil jeg tage fat på det, der efter min opfattelse er det væsentligste i dag, nemlig uddannelsesspørgsmålet og i den forbindelse uddannelseskapaciteten, som ministeren også var inde på i sin redegørelse. Et godt udgangspunkt for denne del af debatten er Nils Franckes artikel i Erhvervs-Bladet fredag den 9. november, hvor han bl.a. beskæftiger sig både med det nuværende globale udbud af og den globale efterspørgsel efter kvalificerede søfarende og det fremtidige behov frem til år 2000.

Det fremgår af den statusrapport, som er udarbejdet af instituttet for arbejdsmarkedsundersøgelse på Warwick University i England, at det øjeblikkelige antal søfarende i dag på verdensplan udgør 400.000 officerer og 840.000 menige, og det øjeblikkelige behov er opgjort til 450.000 officerer og 600.000 menige, hvilket vil sige, at vi allerede i dag har en manko på 50.000 officerer, men til gengæld et overskud på mere end 200.000 menige søfolk i verdens handelsflåder. Samtidig forventes der også en stigning i handelsflåden på 33 pct. på globalt plan, hvilket vil indebære et merbehov på 90.000 officerer og for de menige en stigning svarende til 8 pct. eller 50.000 personer. Selv om behovet i Danmark ikke er akut, mener Danmarks Rederiforenings direktør, at man er nødt til at finde ud af, hvordan man kan øge tilgangen og uddannelsen af danske officerer. Uddannelsen »skal forbedres i takt med den teknologiske udvikling på skibene. Det drejer sig ikke om, at der skal bygges nye skoler, men om at åbne for flere spor på de eksisterende skoler.« Det siger Knud Pontoppidan fra Danmarks Rederiforening. Det er ikke alene synspunkter, som deles af søfarendes organisationer, men en problematik, som man allerede har taget hul på, og hvor man bl.a. har iværksat projekt Damask, der har til formål at kortlægge maskinmestrenes kvalifikationsbehov med henblik på at tilvejebringe et fremadrettet grundlag for udformning af grunduddannelse og videreuddannelse. Projektet er gennemført med økonomisk støtte fra forskellige styrelser og med tilskud fra såvel Jern- og Metalindustri-

ens Uddannelsesfond som Danmarks Rederiforening.

Der er naturligvis flere interessante afsnit at udforske i rapporten, men jeg vil tillade mig kun at nævne nogle få, som jeg finder det væsentligt at fremhæve i debatten i dag. For det første viser rapporten, at selv om flertallet af maskinmestrene arbejder i land, har 67 pct. af samtlige maskinmestre praktiseret til søs, og at der er en tendens til, at den gennemsnitlige tid, som man tilbringer i søerhvervet, er faldende; 21 pct. af de adspurgte maskinmestre, der udtrykker ønske i spørgeskemaundersøgelsen, arbejder i øjeblikket i søerhvervet, men i den samme undersøgelse gav kun 10 pct. af samtlige maskinmestre udtryk for ønske om et job til søs ved et eventuelt jobskifte.

Så selv om flertallet af maskinmestrene stadig har praktiseret til søs, ser den fremtidige udvikling ikke lovende ud og da slet ikke set i forhold til den undersøgelse, der blev omtalt i Erhvervs-Bladet. Gransker man yderligere i Damask, kan man godt få den opfattelse, at arbejdsgiverne synes mere fikserede på søerhvervet ud fra den traditionelle opfattelse af maskinmestrenes tilknytning hertil, end maskinmestrene selv er.

Her er vi nok ved en af hovedbarriererne for den fremtidige rekruttering og fastholdelse af danske maskinmestre i søerhvervet. Hvad der er gældende for denne besætningsgruppe, vil sikkert også være gældende for de øvrige grupper, nemlig at ikke mindst arbejdsgiverne på dette område tænker og planlægger for traditionelt. Det er derfor vigtigt, at ministeren i sin kommende redegørelse belyser dette aspekt særdeles grundigt, således at der kan opbygges tidssvarende og fremtidsrettede uddannelser, så vi bevarer danske besætninger på danske skibe.

Jeg siger ikke, at de kortsigtede løsninger, som indtil nu er sat i gang, ikke har været mulige og ikke skulle have været anvendt her, hvor man havde en akut mangel. Men når man ser længere fremover, er det de langtrækkende perspektiver, der er brug for. Det er det, fordi de investeringer, der skal foretages på dette erhvervsområde, og den teknologi, der udvikles, kræver et dygtigt mandskab såvel på broen som i maskinrummet og på dækket.

Derfor tror jeg, at industriministeren og Folketinget har en opgave her, hvor det gælder om