

[Annette Just]

ske arbejdspladser. Nu er vi i den situation, hvor det ikke er skibe, men andre virksomheder, der udflages. Ikke mindst EF's indre marked kan betyde en kraftig stigning i antallet af virksomheder, som flygter fra det skattetuenge Danmark til mildere himmelstrøg i andre EF-lande. Derfor må tiden også være inde til, at vi må have et internationalt erhvervsregister, hvorved vi kan fastholde vore virksomheder på dansk jord. Alt for længe har vi talt om, at skatteåget er for tungt her i landet, ikke mindst for vores livsnødvendige erhvervsliv. Alle erkender i dag, hvilken positiv betydning DIS har haft for vores skibsfart. Det ville være flot, om vi også kunne bruge disse erfaringer på resten af erhvervslivet. Jeg håber, at ministeren vil tage det med.

Larsen-Ledet (RV):

Dansk skibsfart undergår stor forandring ligesom skibsfarten i andre søfarende nationer. Kravene til sømændene ændrer karakter. Højt teknologisk udviklede elektroniske skibe kræver en anden viden, end dampskibe og sejskibe gjorde ved århundredskiftet, og derfor er uddannelse og efteruddannelse et af nøgleordene for besætningerne på danske skibe. Det har også noget at gøre med sikkerhed og præcision og dermed det gode renommé, som dansk søfart generelt har, og som det er vigtigt at bevare.

Jeg vil også gerne benytte lejligheden til en enkelt kommentar til rederne og bl.a. udtrykke tilfredshed med, at danske rederer har levet op til de tilsagn, der blev givet for godt 2½ år siden, da vi i Folketinget vedtog, at der skulle oprettes et dansk internationalt skibsregister. Det, rederne sagde på daværende tidspunkt, hvor vi havde mange forhandlinger, var, at det var deres opfattelse, at man som minimum ville holde status quo, altså holde den samme beskæftigelsesgrad, som der var på daværende tidspunkt, måske med mulighed for en stigning; men det eksakte var status quo. Det var det, man gav udtryk for dér.

Det blev også understreget på daværende tidspunkt, at der ikke deri lå nogen som helst juridisk binding af Rederiforeningen, for det kunne der jo ganske givet ikke, men der forelå altså en vurdering. Vi har fra radikal side noteret os, at skibsrederne har haft evnen til at vurdere, og at de tilsagn, som de har givet, faktisk er blevet opfyldt i praksis. Jeg vil også gerne si-

ge, at hvis det modsatte havde været tilfældet, havde vi fået en helt anden politisk diskussion i dag end den, vi har fået.

Vi kan selvfølgelig tilslutte os det foreliggende dagsordensforslag. Jeg vil gerne sige, at skoleskibene efter radikal opfattelse ikke kun skal være en turistattraktion. Det er de, og det er flot, og det kan vi godt lide, og alt det dér, men efter vor opfattelse er de også læresteder, og jeg tror, de er med til at give baggrund for en sømandsuddannelse. Det er i hvert fald noget, som vi fra radikal side, hvis vi kommer til at diskutere det, vil hævde og arbejde for.

Sonja Albrink (CD):

Først vil jeg sige tak for initiativet til forespørgslen.

Generelt har Dansk Internationalt Skibsregister indfriet forventningerne. Handelsflåden er vokset betydeligt. Fra 1. juli 1988 til 1. juli 1990 er den vokset fra 6 mio. tons til ca. 7 mio. tons. Det er en ganske betydelig vækst. Samtidig er der også en stigende beskæftigelse, og hvad der er vigtigt i den forbindelse, handelsflåden står i dag for en beskæftigelse på ca. 8.800 danskere og 1.700 udlændinge. Det kan sammenholdes med, at der i årene inden Dansk Internationalt Skibsregister forsvandt ca. 1.000 arbejdspladser om året. Af de 1.700 udlændinge er mange nordiske. Balancen mellem danskere og udlændinge er ikke anderledes, end den traditionelt altid har været i Danmark, svarende til ca. 85 pct. danskere og 15 pct. udlændinge.

Der er hjemflaget ca. 100 skibe. Det kan være skibe, der tidligere har ført dansk flag, men det kan også godt være nye skibe købt i udlandet og sat under dansk flag.

Dansk Internationalt Skibsregister har været en succes både på tonnagesiden og på beskæftigelsessiden. Valutamæssigt er Dansk Internationalt Skibsregister også en succes, idet danske rederier indsejlede 25 mia. kr. i fremmed valuta sidste år.

Nybygningsprogrammet er på over 100 skibe og ca. 4 mio. tons, svarende til en værdi af 23 mia. kr., hvoraf ⅓ på danske værfter. Dette kan illustreres med, at de samlede ordrer ved danske værfter svarer til værdien af en Storebæltsbro. Der er ordrer til udgangen af 1993, forlyder det, og man kan derfor sige, at hvad der er godt for søfarten, er også godt for værfterne og godt for den maritime sektor, der tæller mellem