

jektet går i første omgang ud på at udvikle og afprøve metoder, som kan benyttes af danske virksomheder til at inddrage transporten i miljøstyringsarbejdet.

Et andet projekt, som Miljøstyrelsen har i støbeskeen, skal undersøge miljøgevinsten hos tre konkrete virksomheder, når disse transporterer mest muligt gods ad søvejen. I den undersøgelse indgår også en vurdering af, hvordan dette indvirker på virksomhedens økonomi, og om der er konsekvenser for en rationel håndtering af godset.

Begge projekter er et vigtigt led i forsøget på at påvirke virksomhederne til at transportere deres produkter på den mest miljørigtige måde og anvende dette i markedsføringen af produktet og dermed understøtte en udvikling i retning af, at coasterne benyttes, hvor det er miljømæssigt velbegrunderet.

De initiativer, som jeg omtalte, vil medvirke til at styrke coastererhvervets udvikling, men det er afgørende, at erhvervet kan operere på markedsvilkår. Det gælder derfor om, at de erhvervsmæssige betingelser for erhvervet er til stede, og det vil erhvervsministeren nærmere redegøre for.

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Der har i mange år været et meget udbredt politisk ønske om at fremme brugen af søtransport, f.eks. coastere, og det er jo af oplagte miljømæssige grunde.

Men i lige så mange år har de, der købte transporten, villet det anderledes. De producerende virksomheder har i stadig stigende omfang valgt at få deres gods transporteret med lastbil, mens søtransporten i Europa kun har haft beskedne vækstrater. Det er svært for skibene at få tag i det dyreste gods, som ganske vist koster højere fragtrater af sig, men som jo også skal hurtigt frem.

Der er faktisk gode grunde til, at lastbilen har vundet frem. Danske virksomheder koncentrerer sig om det, de er særlig gode til, og de søger samarbejdspartnere i andre lande. Virksomhederne betjener større geografiske områder fra stadig færre lagre. Det styrker deres konkurrenceevne, og det fremmer vækst og beskæftigelse i Danmark, men uden en hurtig og effektiv transport kan det jo slet ikke lade sig gøre, slet ikke, hvis man vil betjene de store markeder med brug af danske arbejdspladser.

Derfor må jeg sige så klart, jeg overhovedet kan, at nærskibsfarten og for den sags skyld

også jernbanen har tabt markedsandele på godstransporten i Europa, fordi vognmændene har været bedre til at opfylde transportkøbernes behov.

Det er klart et problem for miljøet, men på længere sigt kan det også blive et problem for dansk erhvervsliv. Der er sandsynligvis – forståeligt nok sikkert – grænser for, hvor meget landene i Mellemeuropa er villige til at udbygge deres motorveje, og det kan i fremtiden blive meget dyrt at få en lastbil fra den ene ende af Europa til den anden.

Vi har allerede set, hvordan alpestatene har indført begrænsninger for lastbiltrafikken, og meget tyder på, at der vil blive behov for at overføre en del af den forventede vækst i vejtransporten til andre transportformer.

Det kan meget vel betyde en fordobling af søtransportens vækstrater, men regeringen mener ikke, at vi skal sidde med hænderne i skødet og vente på, at vejtransporten i Europa går i stå. Danske eksportvirksomheder skal ikke ende i den situation, at vejtransporten er for dyr og dens alternativer for langsomme. Så risikerer hele Danmark at blive en blindtarm i Europa. Alternativerne til vejtransporten skal være mere effektive, så vidt muligt lige så effektive som lastbilerne. Derfor må og skal vi også forbedre den såkaldt multimodale transport, altså den, der bruger tog eller skib på en del af vejen – en kombination af forskellige transportformer.

Nærskibsfarten vil derfor blive vigtig for den danske konkurrenceevne, for eksport og beskæftigelse, og Danmark bør altså som en stadig betydelig søfartsnation kunne blive et foregangsland i udviklingen af Europas nærskibsfart.

Der findes faktisk danske rederier, som har taget kampen op med lastbilerne, og som tilbyder transportkøberne en ydelse, der ligesom vognmændenes går hele vejen fra dør til dør. De rederier ser ikke kun vognmænd som konkurrenter. De samarbejder med dem for at levere transportkøberne en bedre service, og det samarbejde gavner ikke bare vækst og beskæftigelse herhjemme, det gavner faktisk også miljøet.

Set i forhold til udenlandske skibe klarer danske skibe sig meget godt i konkurrencen om gods, der bliver sejlet over den danske grænse. I 1992 blev 14 pct. af dette gods fragtet på skibe under dansk flag, men måler man de danske skibes andel af godsmængdens værdi, så er den 28 pct., altså dobbelt så stor, og det er betydelig mere end på andre landes skibe, f.eks. tyske,