

norske eller svenske. Hvad betyder det? Ja, det betyder, at dansk søfart står først i køen til at erobre det dyre lastbilgods, når trængslen på motorvejene sætter ind.

Den danske flåde er blandt de nyeste i Europa. Ser vi på de mindre tørlastskibe op til 5.000 t dødvægt, er gennemsnitsalderen nu et sted mellem 20 og 21 år. Det lyder jo ellers som en ret høj alder, men faktisk er det kun flåderne fra Holland og Rusland, der er yngre end den danske. De russiske skibe er næppe teknologisk på højde med de danske, og de hollandske har kun 4 pct. af det danske udenrigsgods. Så der burde ligge et forspring. Skibe fra de store søfartsnationer som England, Tyskland, Norge og Grækenland er gennemsnitlig ældre end de danske.

Det danske rederierhverv er altså faktisk gearret til at konkurrere mere med vejtransporten om det dyreste gods, og det er jo for så vidt fint i tråd med den erhvervspolitiske redegørelse, som regeringen lagde frem i sidste måned. Hvad står der i den? Ja, der står, at Danmark skal satse på de vanskelige markeder, hvor der er penge at tjene og groft sagt, hvor billiglandene ikke kan være med.

Regeringen vil bakke rederierne egen indsats op med gode rammebetingelser. Transport er grænseoverskridende, og indsatsen skal overvejende ske på internationalt niveau, men det behøver ikke at betyde, at vi bare skal sidde og afvente de internationale initiativer. Nærskibsfartens danske rammebetingelser er vigtige for vores konkurrenceevne, og dem har regeringen allerede givet bud på at forbedre.

Som jeg nævnte, kan nærskibsfarten ikke konkurrere uden partnere på land. Havnenes, vognmændenes eller jernbanernes del af søtransportkæden er forholdsvis større i den nære fart end på de store have, det siger sig selv, og transportkøberens vare må altså ikke gå i stå på havnekajen. Der må ikke være svage led i hele denne danske søtransportkæde. Derfor har regeringen faktisk også forsøgt at sætte ind over for hvert enkelt led i denne kæde.

De danske havne fik med trafikhavneloven fra 1990 større muligheder for at spille rollen som knudepunkt i søtransportkæden, og den 1. januar 1995 blev havnene for alvor sluppet løs, hvis man kan kalde det det. Nu kan havnene faktisk for egne midler foretage de investeringer, som kan forbedre den lokale kundeservice; de kan også fastsætte egne takster i konkurrencen med andre havne og transportformer. Men vi kan selvfølgelig ikke nøjes med at styrke de

danske havne, når hele transportkæden skal fungere, og derfor arbejder regeringen også for at fremme konkurrencen mellem havne i resten af EU.

Rederierne kan så vælge at samarbejde med det danske vognmandserhverv, som er blandt de mest konkurrencedygtige i Europa. En del af forklaringen på det er, at Danmark meget tidligt var ude med en liberalisering af godstransporten på vej. Desuden er udviklingen af jernbanerne af betydning for rederierne, f.eks. i forbindelse med containertransport fra dør til dør.

Det er klart, at det stiller store krav til rederierne viden at dirigere alle disse mange operatører i transportkæden. Derfor er Undervisningsministeriet på vej med en ny kort, men alligevel videregående uddannelse i logistik og transport for hele transporterhvervet. Uddannelsen lægger vægt på kendskab til alle transportformer og på evnen til at skabe en sammenhængende logistik, og med det nye forslag til søfartsuddannelser, som Folketinget og jeg i fællesskab behandlede her i fredags, har regeringen jo også forsøgt at gøre det muligt løbende at tilpasse disse uddannelser til erhvervets behov.

De rederier, som vil forbedre deres produkt og overbevise endnu flere transportkøbere om søtransportens fordel og fortræffelighed, har faktisk mange muligheder for at søge offentlig medfinansiering. Jeg skal blot nævne mulighederne i erhvervsfremmesystemet for lån i VækstFonden, udviklingskontrakter, centerkontrakter, støtte til fælles eksportfremstød eller til at finde partnere i det nye Østeuropa. De transportører, der er samarbejdspartnere i andre EU-lande, kan søge støtte i forskellige EU-rammer.

Og så har regeringen jo faktisk lige ladet Berlinmuren falde mellem fragtfarten på de store have og de nære farvande: Det er nu muligt også for fragtskibe i nærfart at blive registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, hvilket som bekendt betyder lempeligere beskatning af de søfarendes indtægt og dermed lavere omkostninger til bemanning om bord, ligesom ude på de store have. Jeg håber også, de eksisterende DIS-skibe nu vil gå aktivt ind i den europæiske cabotage af nærskibsfart.

Eftersom danske skibe i dag har gode markedsandele i nærmarked og tilmed, som jeg sagde det før, er specialiserede i fragt af det absolut dyreste gods, så burde det generelt ikke være svært at skaffe finansiering. Men skibe er dyre,