

Jeg har taget nogle avisudklip med for at vise, at vi har rent faktisk taget den her debat seriøst. I Børsens sportstillæg den 13. november skriver de – og spørgsmålet er: Hvad er det største problem i havnene i dag?:

»Der skal arbejdes mere med de overenskomstmæssige forhold. Og så vil jeg anbefale havnene at se mere på deres produktionstal, for at de kan få et retvisende billede af deres omkostningsstruktur.«

Altså havnene er inde på, at der skal ses på forholdene omkring overenskomsterne.

Og i samme blad, samme dag:

»Vi har fået en ny transportlov, hvor havnene har fået luft og frihed til selv at bestemme ud fra devalsen, at havnene bedst selv ved, hvad der er bedst.«

Det er netop noget af det, vi skal ind på, for rigtig mange af vores havne har været fuldstændig styret af kommunalbestyrelserne. De har troet, at de kunne gå ind og drive havne, og det er jo rent faktisk ikke rigtigt.

Så er, ifølge samme blad, den mest effektive havn, vi har her i Danmark, Hundested. Og der står – nu ved jeg godt, det er en fra Hundested, der udtaler sig. Han skriver i hvert fald:

»Vi er den mest effektive havn i Danmark med en effektivitet, der ligger mellem 50 og 100 pct. over havne som København, Køge og Fredericia.«

Det betyder altså, at hvis en havn virkelig går ind og prøver at se på, hvad kvaliteter den har, har den altså også en fremtid for sig.

Der står også i Jyllands-Posten den 15. november, at de danske havne ønsker sig frigjort fra den kommunale binding, så vejen kan banes for mere konkurrence. Altså, havnene vil være fri.

Jeg vil også lige nævne den her energidebat. Det er i vismandsredøgørelsen om transport; jeg tror, den kom i går eller i dag. Den tænker jeg også man har set. Der står jo netop:

»Indgreb rettet ensidigt mod begrænsning på transporten vil kun have beskeden virkning på CO₂-udledningen.«

Altså det, der står i denne rapport, er, at hvis man går ind og, hvad skal jeg sige, neddrosler lastbiltransporten, er det er begrænset, hvad det vil have af effekt på CO₂-området.

Jeg regner også med, at ordførerkollegerne har læst den digre rapport fra EU. Der står faktisk mange interessante ting om transport. Der står bl.a., at den samlede transportmængde af gods mellem EU-landene udgjorde 685 mio. t i

1992, og at 43 pct. foregik ved vejtransport, 29 pct. ved søtransport og 20 pct. på indre vandveje, og så jernbanen med kun 7 pct.

Så står der, at hvis man effektivt vil bruge vores vandveje, skønnes det, at 33 pct. af den transport, der vil være mellem Spanien, Portugal og Tyskland, kunne foregå pr. skib, endda med fordel.

Så har Transportrådet nogle andre punkter; de har 6 punkter, hvor de vil anbefale, at man bliver mere frit stillet, og at konkurrencen stilles frit for at få mere transport over på vejområdet eller vandområdet.

Så kan jeg vist lige nå at kommentere de to dagsordener, der er foreslået. Jeg vil ikke kritisere nogen af dem, for i dem begge er der egentlig ting, vi udmærket kunne tilslutte os. Men der er også ting, vi ikke kan tilslutte os, og derfor bliver vi altså nødt til at stemme imod dem begge to.

Jeg tager først den fra Enhedslisten. Første pind er vi faktisk fuldstændig enige i. I næste pind står der til sidst: »... koordinering og samarbejde omkring coastertransporten, nye coastertyper og finansiering heraf.«

Det er egentlig årsagen til, at vi ikke tør stemme for, for vi er bange for, at vi bliver infiltreret i, at det offentlige skal gå ind med nye finansieringstilskud eller -muligheder. Vi vil rent faktisk, at vores coastertransport lige så vel som lastbiltransport og jernbanetransport skal ske på fuldstændig frivillig kapitalistisk baggrund.

Hvad angår dagsordensforslaget fra regeringspartierne, V og K, skal jeg takke for, at vi også fik tilbudet, men det gik i en forkert boks. Vi har altså ikke tilsluttet os, og det er med baggrund i den sidste linje, hvor der står:

»... at Danmark gennem EU aktivt skal arbejde for ophugningsstøtte med henblik på en modernisering af nærskibsflåden.«

Vi er imod ophugningsstøtte både til fiskerfartøjer og til mejetærskere og også til coastere. Vi mener, at vi risikerer, at der bliver alt for mange gode transportfartøjer hugget op, og de, der så kender de mest snørklede veje, er dem, der får tilskuddene.

Og jeg vil sammenligne med vores fiskerkuttere. Vi har her i EU hugget alt for mange fiskerkuttere op, der kunne være brugt 10 år mere i andre lande, og det er ressourcspild her på kloben. Og det går vi imod.