

altså kræver, at der går en tilstrækkelig miniumgodsmængde ind og ud af dem, hvis den internationale søfart fortsat primært vil søge dem af hensyn til de lavere afgifter. Det er altså de nævnte tre punkter, som begrænser muligheden for at lade enhver privatperson, enhver kommune eller andre anlægge eller forbedre alle de havne, man måtte have lyst til.

Min anden kommentar gælder et udtryk, som ministeren benyttede. Det var noget om, at godstransport pr. skib er dør til dør-transport, og sådan står der også i Erhvervsministeriets rapport »Nærskibsfart fra Dør til Dør« fra 1996. Det er en delvis misvisende betegnelse, og det forklares også allerede i sammenfatningen i denne plan på følgende måde:

»Vejen til en mere effektiv nærskibsfart går via multimodaltransport, hvor rederiet samarbejder med transportører på land om at bringe transportkøberens gods hele vejen fra dør til dør.«

Det evner skibet ikke, og i en fodnote forklares ordet multimodaltransport da også som noget, hvori der indgår mere end én transportform og flere omladninger i den samlede transportkæde, f.eks. mellem skib, jernbane og lastbil. Dermed bliver dør til dør-transport altså andet og mere end skibsfart. Dør til dør-transport er kun mulig, hvis den afsendende og den modtagende virksomhed ligger i selve havnene, og det er jo uhyre sjældent tilfældet. Derfor egner f.eks. coastertrafik og nærtrafik på skib sig ikke til normal dansk godstransport, for man vil selvfølgelig ikke, når man skal sende en vare fra Vejle til Herning, først køre ned på havnen og omlade fra lastbilen og derefter, når man er ankommet til bestemmelsesstedet, omlade igen og køre ud til modtageren. Det er der ikke rentabilitet i, og det var hr. Heiselberg også inde på.

Foruden penge drejer det sig også om tidsfaktoren. Hvis det haster, er dør til dør-transport med lastbil selvfølgelig at foretrække, og derfor er jeg skeptisk med hensyn til coastertrafikens muligheder i vort lille land. Efter at Storbæltforbindelsen også er blevet åbnet for biler, bliver det endnu mere oplagt tilfældet, og jeg skal her erindre om den nødvendige »just in time delivery« – dette begreb, som gør, at det er nødvendigt, at en vare ankommer hurtigt og nøjagtigt på det tidspunkt, hvor den er forventet.

Men bortset fra det støtter vi naturligvis, at de havne, vi skal have, skal være så gode, så

moderne, så up to date som muligt, og det forslag til vedtagelse, der er fremsat, er også stillet på CD's vegne. Jeg vil godt gratulere hr. Tommy Dinesen med, at han får den af ham forfattede tekst vedtaget i dag med et meget stort flertal.

#### **Kristian Thulesen Dahl (DF):**

Man kan jo sige i forlængelse af det, hr. Arne Melchior sluttede med, at der sker den store forbrødring i dag i dette spørgsmål, og jeg skal på Dansk Folkepartis vegne sige, at vi naturligvis også støtter igangsættelsen af det udvalgsarbejde, som er skitseret i forslaget til vedtagelse om havnenes fremtid. Vi er derfor også medforslagsstillere til forslaget til vedtagelse, og faktisk har vi lidt svært ved at se, med hvilken begrundelse det overhovedet er muligt at argumentere imod det. Den eneste begrundelse, vi måske kunne finde, var, at udvalget ville fungere som en syltekrukke i stedet for at komme i gang med nogle initiativer nu. Men med den tidsgrænse, der er sat, tror vi faktisk, at det er muligt at bruge resultaterne af udvalgsarbejdet til at få en fortsat god debat om havnenes fremtid.

Jeg vil også sige, at vi i Dansk Folkeparti er meget enige i de synspunkter, hr. Kai Dige Bach kom med om det grundlag for coastertrafik, som er nødvendigt, for at havnene kan blomstre til gavn for de investeringer osv., som er nødvendige. Samtidig vil jeg sige, at det er vores holdning, når vi kommer frem til den videre diskussion, efter at udvalgsarbejdet er tilendebragt, at der selvfølgelig skal findes frem til en afbalanceret fordeling af godstrafikken på banenettet, vejnettet og søvejen, og det er klart, at der også skal tages miljøhensyn. Men det, der er afgørende for os, er naturligvis, at vi finder frem til nogle ordentlige konkurrenceforhold, der sikrer en fri konkurrence mellem de forskellige muligheder for transport. Konkurrence er også på dette område et rigtigt middel til at skabe sammenhæng mellem pris og kvalitet, og det er sundt og godt, hvis havnene i en god konkurrencesituation kan anspre til, at en større del af godstrafikken går over vandet. Det er helt klart vores udgangspunkt.

Endelig skal jeg sige, at vi selvfølgelig også mener, at det udvalgsarbejde, som nu påbegyndes, skal komme ind på spørgsmålet om konkurrenceforvridning. Havnene driver jo af og til virksomhed, som hidtil er varetaget af skattebetalende private skibsmæglere samt shipping-