

for en international konkurrencevogn, eller handler det om, at den professionelle indsats skal bruges til at fremme nogle miljømæssige mål? Hvis det sidste er tilfældet, er det jo kun smukt, men så må vi til at gennemgå, hvad den pind, der hedder aktieselskaber, skal gøre godt for, og så må vi overhovedet have defineret, hvad man forstår ved professionel indsats.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg har lige et forståelsesspørgsmål til hr. Søren Kolstrup.

Er det ikke korrekt opfattet, at hvis en kommunal selvstyrehavn eller et helt eller delvis kommunaltejet aktieselskab får profit på en havn, dvs. overskud, så forudsætter det, at profitten kommer fra en eller anden form for indtjening?

En havns væsentligste opgave er at betjene skibe, altså underforstået, at hvis der kommer mange skibe ind, og det giver overskud i havnen, så får man faktisk fremmet søtransporten. Når man fremmer søtransporten – og muligvis har et kommunalt aktieselskab fået profit på en havn – har man jo samtidig fjernet en lang række lastbiler fra landevejene og ført godset over til coastertrafikken.

Forudsætningen for, at man kan få profit i en helt eller delvis kommunaltejet havn, der drives i aktieselskabsform, er, at der er mange skibe, som vil frekventere den havn, og det kræver en effektiv og dynamisk ledelse af havnen.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det var interessant, at SF's ordfører bruger begrebet profit. Jeg er ganske enig med SF's ordfører i, at forudsætningen for, at man kan få skabt en profit i et foretagende, er, at der er en omsætning. Men det, den her debat handler om, er, hvilken type profit der skal gås efter. Er det den kapitalistiske profit, der betyder, at man jager højeste afkast uanset hvad?

Der er også en anden form for profit, der vedrører selvberenhed, der vedrører hvile i sig selv-princippet, som man kender i Danmark inden for en lang række sektorer. Hvis det f.eks. er hvile i sig selv-princippet, vi taler om, altså at man etablerer et fornødent overskud for at kunne svare sig og sine, og man sikrer sig, at dette overskud bliver pløjet tilbage i sektoren selv med henblik på at indfri et miljømæssigt mål, jamen så er det jo en anden profit, vi taler

om, end den kapitalistiske. Hvile i sig selv-profitten har den egenskab, at den er langmodig, og at den bliver i sektoren selv. Er det den profit, hr. Ole Sohn taler om, så kan det være, vi ikke er så uenige. Men jeg skal høre, om det er den kapitalistiske profit.

Formanden:

Nu er taletiden slut.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg beklager, at Enhedslistens ordfører blev overrasket over, at jeg brugte et citat fra ordførerens tale, hvor han nævnte ordet profit. Det gentog jeg. Det beklager jeg. Men så siger vi, at hvis man nu forestiller sig, at der skal være sorte tal på bundlinjen af en havns regnskab frem for de omfattende røde tal, der er i mange havne, så skal indtjeningen jo komme et eller andet sted fra.

Frem for at vi måske fortsatte en diskussion, så kan jeg spørge ministeren: Er det sådan, at forslaget til havnelov giver mulighed for, at en havn kan begynde at spekulere i valuta eller investere i alle mulige andre formål end egentlig primære havneformål for at skåbe sig indtægter, eller har jeg forstået det ret, at forudsætningen for, at en havn kan tjene penge og få sorte tal på bundlinjen, er, at det fremmer søtransporten?

Thorkild B. Fransgaard (FP):

En liberalisering af havneloven, forslaget til den ny havnelov, er noget, Fremskridtspartiet hilser velkommen. Det vigtigste med hensyn til styreform af havne er, at den bliver liberaliseret, og at det går mere hen i retning af en forretningsorienteret måde at styre havnene på. Det kan vi selvfølgelig kun hilse velkommen.

Der åbnes mulighed for, at der kan oprettes aktieselskaber. Det er noget, som vi ikke har noget imod, for det er en enkel måde at styre tingene på. Nu må vi jo tale om i udvalget, hvordan man kan åbne endnu mere for, at private operatører kan komme med i de aktieselskaber, for det kunne jo være med til at give dynamik ude i havnene. Jeg tænker her især på de havne, hvor der igen kan blive noget coastertrafik, for det er jo skammeligt i et land som vores, der, som vi ved, består af flere øer og halvøer, at der ikke er mere coastertrafik. Selv om vi ved, at langt den meste godstrafik jo sker pr. lastbil, er der jo nogle tunge ting, det