

høj dansk beskæftigelse, i en stærk handelsflåde. Og derfor vil vi selvfølgelig også meget nøje følge op på de initiativer, der hidtil har været taget i sammenhæng med de debatter, vi har ført i Folketinget, og regeringen vil som sagt også meget nøje følge op for at få de brede drøftelser i ILO og også for at få omsat drøftelserne til virkelighed.

Regeringen ønsker ikke at spille hasard med de arbejdspladser og den valutaindsejling, vi har i dag. Erhvervet beskæftiger ca. 20.000 i skibene og på land, 20.000 mennesker. Samtidig er rederierne en vigtig faktor for følgeindustrier på produkt- og servicesiden. Rederierhvervets betydning for det maritime kompleks er således større, end beskæftigelsen på skibene indikerer, idet søfarten kan betegnes som en slags dynamo i det maritime kompleks, hvor der beskæftiges i alt ca. 45.000 mennesker.

En eventuel udflagning, hvor også de landbaserede dele af virksomheden flytter med, vil kunne få vidtrækkende negative konsekvenser for hele det maritime kompleks og dermed for Danmarks status som betydende søfartsnation.

Vi vil have en skibsfart under dansk flag, og hvis vi vil have det, så må vi være klar over, at i et globaliseret erhverv med meget mobile virksomheder, nemlig skibene, er det afgørende, at de økonomiske rammebetingelser matcher vilkårene hos vores vigtigste konkurrenter. Derfor bør DIS ikke beskæres, men opretholdes.

Vi kan blot sætte kikkerten for den seende del af øjnene og se, hvordan det er gået de øvrige europæiske flåder. Jeg vil vælge at sætte kikkerten for det seende øje, andre vælger at sætte kikkerten for det blinde.

EU-landenes andel af verdensflåden er faldet fra mere end 30 pct. i 1970 til omkring 10-15 pct. i dag. Dette har medført et betydeligt dræn af maritim knowhow og maritime arbejdspladser i Europa. Samtidig ser vi opkomsten af kraftfulde maritime miljøer i Østen, som udgør en endog meget stor udfordring for Vestens handelsflåder. Hvis vi ikke aktivt understøtter den styrkeposition, som danske maritime virksomheder har opbygget, vil vi se den samme udvikling, som vi har kunnet se i en række europæiske lande, hvor man i øjeblikket forsøger at samle, om jeg så må sige, stumpene af handelsflåderne.

Vi må erkende, at danske søfarende ikke kan konkurrere på lønnen alene. Derfor er der én væsentlig vej frem, og det er uddannelse og målrettede kvalifikationer tilpasset erhvervets

behov. Vi skal således bidrage til, at den danske arbejdskraft i høj grad bliver sin løn værd.

Der findes mange dygtige søfolk også ude i verden. Det vil i den nærmeste fremtid ikke kun være de menige danske søfolk, der skal konkurrere på et globalt marked, også de danske officerer vil komme til at mærke konkurrencen fra tredjelande.

Søfartsstyrelsen har siden sidste folketingsdebat om DIS i tæt samarbejde med erhvervet arbejdet intensivt med de forslag til ændringer på uddannelsesområdet, der fik bred tilslutning tilbage i 1996. Jeg vil gerne have lov til at tage en række eksempler frem i løbet af debatten, men her understrege, at det helt afgørende er, at vi er med til at skabe nogle af verdens vigtigste eller bedste maritime uddannelser. En række af initiativerne kunne nævnes, de vil have det fortjent, men jeg vil nævne et, som er et helt nyt tiltag på uddannelsesområdet.

Der er i dag mangel på maskinister, kaldet den lille maskinmester til den mindre skibsfart. For at tilgodese dette behov arbejder Søfartsstyrelsen i øjeblikket sammen med erhvervets parter på at opbygge en ny maskinistuddannelse. Denne uddannelse er et tilbud til faglige skibsassistenter og andre håndværkere, der med en sådan eksamen kan kvalificere sig til at få ansvaret for maskineriet i mindre skibe. Men dette er kun det sidste eksempel på en meget bred indsats i forhold til uddannelsen for at gøre danske søfarende i høj grad deres løn værd.

Skibsfarten står over for en anden udfordring, der er mindst lige så stor, for når man har skabt gode uddannelser, så er problemet jo, om man kan skabe en tilstrækkelig rekruttering. Også her har vi en række samarbejder, og det vil forhåbentlig vise sig, at søfartserhvervet kan tiltrække kvalificerede unge til de mange uddannelser, som vi efterhånden med god grund og med en stor indsats i fællesskab har kunnet opbygge.

Jeg har derfor i øjeblikket ikke ud over det, jeg har nævnt her, og jeg har også overskriftsmæssigt nævnt uddannelse og rekruttering og videre drøftelser med ILO, ikke planer om at igangsætte yderligere initiativer, men vil nøje følge udviklingen og resultaterne af de mange tiltag, der er under udførelse.

Jeg vil gerne i dag love, at regeringen fortsat vil arbejde for, at rammevilkårene for dansk skibsfart er i klasse 1, men jeg vil også gerne sende det klare signal, at regeringen ikke er alene med ansvaret om at sikre fremtiden for