

miljø for de beskæftigede. Det kan Enhedslisten og SF ikke ændre ved, og vi kan ikke støtte det fremsatte forslag til vedtagelse fra SF.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jamen i stedet for at stå og have lange diskussioner om statistikker, vil jeg da bare bede ministeren – og det skal jeg sørge for kommer som et spørgsmål – om at redegøre for beskæftigelsesudviklingen.

Men det fremgår altså af den analyse, der er lavet, inklusive rederernes deltagelse, at også i faktiske tal er antallet af danske søfolk faldet siden 1988. Jeg ved ikke, hvad det er for nogle tal, som lige er blevet læst op, men lad os spørge ministeren. Der er ingen tvivl om, at der er sket et fald i de faktiske tal, men det er endnu mere dramatisk, når vi kigger på det i procenter, for der er sket et dramatisk fald i andelen af danske søfolk på danske skibe, og det var i modstrid med, hvad man i sin tid sagde var hensigten med at indføre DIS-registret.

Må jeg så lige sige om det med at have snabelen nede i statskassen, som man har det i det ene land og det andet land og det tredje land, at der er intet erhverv, intet erhverv, måske lige bortset fra landbruget, der som redererhvervet har været i stand til at have snabelen nede i den danske statskasse, og jeg er helt sikker på, at når vi begynder at gøre det op, så har Danmark ikke noget at lade andre lande høre. Vi er lige så dygtige til at konkurrere med statsmidler, som de er i andre lande.

Så pas på med at tro, at i Danmark er vi de rene spejderdreng, og at forbryderne har vi i Sydeuropa og i Fjernøsten. Det viser sig hver eneste gang, der graves i det – sidst med skibsfinansieringen, nu i øjeblikket med hvem der snyder med EU-regler – at danskerne er meget, meget gode. Vi er helt med på højde med de andre. Dansk erhvervsliv er lige så gustent som erhvervslivet i andre lande.

Christian Jensen (FP):

I Fremskridtspartiet er vi ikke i tvivl om, at DIS har været en succes, idet det i modsætning til de fleste andre europæiske søfartsnationer, hvor tonnagen over de sidste 10 år gennemsnitligt er reduceret med ca. to tredjedele, er lykkedes at fastholde en maritim sektor i Danmark, en maritim sektor, som omfatter rederier, værfter, underleverandører m.m.

Det skal også understreges, at næsten alle europæiske søfartsnationer siden indførelsen af DIS i 1988 har taget tilsvarende initiativer, og at DIS i øvrigt af Europa-Kommissionen er blevet fremhævet som en model for, hvorledes europæisk skibsfart kan forbedre konkurrenceevnen.

Tonnagemæssigt set er den danske handelsflåde over de sidste 10 år steget fra ca. 500 skibe med en tonnage på 4,1 millioner bruttoregister-ton til knap 600 skibe med 5,8 millioner brutto-registerton. For samfundet har denne udvikling betydet, at skibsfarten i dag indsejler mellem 45 og 50 mia. kr. årligt i fremmed valuta og er på vej til at overhale landbruget som det næstmest indtjenende valutaerhverv i Danmark.

Derudover har Danmark en meget ung og moderne handelsflåde. Den danske handelsflådes gennemsnitsalder målt i år på tonnagen er 8,2 år. Verdenshandelsflådens alder er i sammenligning 14,3 år.

Endelig skal det blot nævnes, at en indikation af, at danske rederier tror på fremtiden og hermed også på beskæftigelsesmulighederne i erhvervet i fremtiden, ses ved, at rederierne i øjeblikket har et investeringsprogram til en værdi af over 20 mia. kr.

Om en tv-udsendelse i januar måned om DIS må jeg sige ligesom hr. Poul Andersen fra Socialdemokratiet, at denne udsendelse ved kun at fokusere ensidigt på beskæftigelsen ikke var objektiv. Udsendelsen undlod ganske at omtale den altovervejende positive udvikling, der har været på området. Det er nemlig en kendsgerning, at beskæftigelsessituationen på området selv med fradrag af bl.a. Scandlines har været positiv.

Ud over den konstaterede stigning i arbejdspladser på skibene er der en markant stigning i de landlige følgeerhverv. Grunden til, at beskæftigelsen for den menige sømand ikke i dag lever op til hr. Ole Sohns forventninger, skal nok findes et helt andet sted, nemlig i, at Sømandenes Forbund selv for år tilbage lagde kimen til dets egen vanskelige situation, fordi det ikke dengang så i øjnene, at en sikker beskæftigelse inden for erhvervet også forudsatte en god uddannelse. Til at forværre situationen for den menige danske sømand har selvfølgelig da været lukningen af de danske færgeselskaber. Det er en udvikling, vi ikke har kunnet imødegå.

Jeg er glad for debatten i dag, alt som den skrider frem. SF's og hr. Ole Sohns forslag har