

[Svend Andersen]

Vi har stadig en stor overkapacitet. Alle vil bevare eller udvide deres markedsandel, og det er en overkapacitet, som støttes i mange lande ved, at man indfører forstærkede internationale støtteordninger, f.eks. på skibsbygningsområdet, finansieringsordninger og skatteregler m.v.

Vi mener, at frem for at springe over, hvor gærdet er lavest, og oprette et internationalt register, således som regeringen foreslår, skal man meget hellere arbejde mere intenst på at få fjernet disse internationale subsidieordninger og styrket den frie konkurrence, således som erhvervet jo også selv påberåber sig, og her vil jeg godt sætte et spørgsmålstejn ved, om ministeren har brugt de muligheder, der er for gennem EF at sikre, at der bliver lavet ensartede regler for rederivirksomhed for alle nationer inden for EF, eller om man har brugt mulighederne for på nordisk plan at sikre, at der bliver lavet ensartede regler.

Så er der spørgsmålet om udflagning. Selv om det er blevet mere aktuelt, har det været kendt længe, og spørgsmålet er, om ministeren på det tidspunkt, da det blev kendt, har foretaget det, som var nødvendigt for at hindre, at udflagningen blev så kraftig, som den er blevet, bl.a. ved at bruge mulighederne gennem EF og på nordisk plan.

De forslag, som industriministeren fremsætter i sin redegørelse, går bl.a. ud på dannelsen af et internationalt skibsregister; der er spørgsmålet om at se på besparelser på besætningsområdet, der er afgifts- og beskatningsspørgsmål, og endelig er der spørgsmålet om forskning og udvikling af bl.a. Projekt Skib.

Vi anser det sidste som et væsentligt led i en forbedring af skibsfartens konkurrenceforhold på længere sigt. De øvrige ting skal jeg kort komme tilbage til senere, men jeg vil sætte spørgsmålstejn ved, om prioriteringen er rigtig, hvad det er, f.eks. rederne vil. Hvorfor de tre sidste punkter, hvis der blev oprettet et internationalt register i Danmark? Og omvendt, hvis vi får gennemført lettelser på de andre områder, hvorfor så samtidig ønske et internationalt register?

På mange punkter har vi minimumsaftaler internationalt, når det drejer sig om sikkerhed og aflønning. Herudover har en lang række lande egne regler, fordi de internationale regler

ikke er gode nok, men så laver man internationale registre og foretager udflagning for at omgå de nationale regler. Man kan nok spørge, om det er rimeligt, og om det er udtryk for den rigtige moral inden for rederierhvervet. Er det rigtigt at forvente, at Folketinget skal følge efter her og lave om på de nationale regler, blot fordi der er redere, der ikke vil følge de regler, som nu engang er aftalt?

Hvis vi forestiller os, at disse ting bliver gennemført, kunne spørgsmålet være: hvad bliver det næste? Når de danske redere kommer ned på samme niveau som de øvrige internationale registre, er konkurrenceforholdet udjævnet, og så er vi lige vidt.

For to år siden fik vi en ny bemandingslov, og så vidt jeg husker, sagde både rederne og den daværende industriminister dengang, at når den lov blev gennemført, ville problemerne i en lang årrække være løst. Det er ikke mere end to år siden, og nu siger man så, at der stadig væk er ting, der skal ændres.

Årsagen er, siger man, de høje lønninger. Rederiforeningens egne opgørelser viser, at af de samlede driftsomkostninger udgør lønandelen 8 pct., men i de samme regnskaber kan vi se, at ikke særligt specificerede »andre udgifter« er sat til 10 pct. En ikke udspecificeret andel af udgifterne udgør altså en større sum end lønudgifterne.

Det er også beregnet, at hvis man går over til at bruge internationalt register med lavere lønninger for besætningerne, vil man kunne spare 2-3 pct. af de samlede omkostninger.

Formanden:

Jeg beder de tilhørere, der kastede papir ned, om at forlade tilhørerlogen.

Svend Andersen (S):

Kan det virkelig være rigtigt, at et erhvervs problemer skal løses på den måde? Kunne man forestille sig, at andre erhverv, der havde fået dårlige konkurrenceforhold, sagde: jamen så må vi sørge for, at vi får dårligere uddannet arbejdskraft til en billigere pris, for så sparer vi nogle omkostninger?

Det kan ikke på længere sigt være i dansk rederierhvervs interesse, at vi laver et sådant internationalt register, som ministeren her har lagt op til. Ministeren henviser til det norske re-