

[Emmert Andersen]

vi i løbet af fem år overhovedet ikke har et maritimt erhverv i Danmark. Det vil i værste fald betyde, at skibsværfterne vil blive berørt meget, meget kraftigt. Man kunne forestille sig en nedgang i beskæftigelsen på skibsværfterne og hos underleverandørerne til dem på ca. 20.000 stillinger. I udenrigsfarten kunne vi miste noget, der ligner 10.000 stillinger. Kontorer i Danmark, som måske flytter til udlandet, udgør 2.000 stillinger og andre 5.000 stillinger. 37.000 stillinger i alt, hvis vi ikke gør noget.

Det vil også give en meget dårlig beredskabs-situation. Det er jo sådan, at i en krigssituation har vi også brug for handelsflåden.

Man kan bare tage sådan en ting, som at vi herhjemme har 175 lodser. De bliver uddannet inden for den danske skibsfart, og vi har nu et forslag om lodstvang. Hvis vi ikke har et maritimt erhverv, så kan vi om måske 5-10 år ikke opfylde denne lodstvang, så skal vi have nogle fra udlandet.

Men vi kan også gøre noget. I Norge har man oprettet et internationalt register. Det var den socialdemokratiske regering, der stod bag det. Når den socialdemokratiske regering i Norge kan, kan man vel også gøre det i Danmark, specielt når det har et sagligt indhold og et formål. Deroppe havde man opdaget, at man ikke havde flere skibe tilbage under norsk flag. De er nu på vej tilbage. Det er det, der sker, når man laver sådan noget.

Man kan også lave nogle besparelser. Man kan reducere bruttohyren. Sømændene vil sikkert ikke være særlig tilfreds med, at de skal betale. Det forstår jeg udmærket godt. Det, der må være formålet med det, er, at man bevarer samme realløn, og det kan kun gøres på én eneste måde: ved at man ændrer nogle skatteregler.

Jeg kan godt se, at der kan blive nogle tekniske vanskeligheder i den forbindelse, men jeg kan pege på, at i Sverige overvejer man at gøre disse ting, og jeg kan sige, at dér er samtlige organisationer enige om, at man skal gennemføre disse ting. Så kan man vel også blive det herhjemme. Vi skal huske på, at det, det drejer sig om, er til syvende og sidst at beholde arbejdspladser på danske hænder, og jeg synes, det er godt, at vi gør det.

Det vil betyde rundt regnet – uden at jeg vil stå til ansvar for det – et provenutab for den

danske stat på ca. 200 mio. kr., hvilket må betragtes som meget, meget billigt for at bibeholde de milliardindtægter, det danske samfund får fra det maritime erhverv.

En forbedret teknologi vil give en yderligere reduktion af omkostningerne på 8-10 pct. og, hvis vi tager afgifterne væk, 5 pct. Altså 35 pct. på hyren, forbedret teknologi 10 pct., 5 pct. på afgifter, i alt 50 pct. Hvis vi gør det, så vil den danske skibsfart være konkurrencedygtig.

Det, jeg mener vi skal se på i alt det her, må være det saglige indhold, som vi er meget villige til at diskutere i udvalgene. Vi skal passe på, at vi ikke laver en politisk lovgivning, som til slut medfører, at vi ikke har et maritimt erhverv om fem år.

Berlau (FK):

I redegørelsen bruger industriministeren bemærkninger til at styrke sine synspunkter og må gå helt tilbage til vikingetiden for at finde belæg for at sige noget pænt om dansk skibsfart. Jeg savnede helt nogle af Sir Walter Scotts drengebøger til at styrke argumentationen yderligere. De udeblev, men der var da en enkelt her i salen, der havde Peder Most med i sine betragtninger.

Den hvidbog og den redegørelse, der er blevet omdelt, er stort set skrevet af Danmarks Rederiforening. Man taler om nogle af Danmarks rigeste mennesker, nogle af Danmarks rigeste erhverv, som om de var et hensygnende og nedadgående foretagende. I spørgsmålet om udflagning kalder man de lande, der tillader bekvemhedsflag, for udviklingslande. Man ser helt bort fra, at den store flagflugt fra Danmark, der er sket, stort set er gået til danskejede selskaber i lande, som tillader indregistrering under såkaldt bekvemhedsflag, men ministeren foretrækker at kalde den slags lande for udviklingslande. Det er fejlagtigt, hr. minister. Det er helt igennem lande, som stiller deres flag og deres register til rådighed, for at vestlige lande kan indregistrere deres skibe og få nogle økonomiske vilkår, der passer dem.

Nu ville det ikke være så slemt, hvis det var et spørgsmål om, at udviklingslandene skulle opbygge nationale flåder. Det har Danmark givet et væsentligt bidrag til. Vi har foræret et af verdens mest moderne skoleskibe væk til Filippinerne, et land, som har 120.000 registrerede sø-