

Folketinget — Erhvervsudvalget

Christiansborg, den 9. februar 2006

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere.

Oplæg fra ERU-høringen om den mindre skibsfart

8. februar 2006 i Landstingssalen

Søfartskonferencen var åben (pressemeddelelse se alm. del – bilag 219). Programmet for konferencen er vedlagt som bilag 1. Konferencen havde ca. 60 tilhørere fra erhvervet og fra organisationer med interesse for erhvervet (deltagerliste, bilag 2). MF Kim Andersen (V) og MF Niels Sindal (S) ledede konferencen.

Der vil efterfølgende være mulighed for at få en CD-ROM med minikonferencens lydside hos Folketingets Oplysning (telefon 33 37 33 38).

Nogle hovedsynspunkter på konferencen

Økonomi og erhvervsminister Bendt Bendtsen gav det indledende oplæg (bilag 3). Ministeren gav en bred gennemgang af den mindre skibsfarts udfordringer, og gav også konkrete tilsagn:

- "invitere den mindre skibsfart til at deltage i et arbejde omkring privat **kapital**"
- "jeg (har) bedt Søfartsstyrelsen om i samarbejde med erhvervet at gennemgå reglerne og komme med forslag til **forenklinger**. Der arbejdes for at skabe lettelser for op mod 31 mio. inden 2010"
- **uddannelse:** "Der er også behov for at se, hvad der kan gøres for sætteskipperne på de små skibe...Her må vi sætte ind...vi kan bruge nedgangen i fiskeriet konstruktivt. Hvis vi kan finde en mulighed for

at kvalificere fiskeskippere til den mindre skibsfart, har vi løst to problemer på én gang”

Økonom Niels C. Beier, Nationalbanken gennemgik (overheads, bilag 4) den analyse af skibsfartserhvervet, som han har skrevet i Nationalbankens Kvartalskrift 2005/4 sammen med en anden af bankens økonomer, Erik Haller Pedersen, der bl.a. gør opmærksom på den meget store indtjening som skibsfartserhvervet med forholdsvis få (danske) ansatte har.

Sekretariatsleder Michael Wengel-Nielsen, Rederiforeningen for Mindre Skibe (se bilag 5) gennemgik udviklingen i fragtmængde, herunder skibenes andel samt den vigende antal skibe, der dog var blevet i gennemsnit større. Wengel bemærkede, at særligt, at Danmark som det eneste land havde haft fald i godsmængden via havne. Endelig gjorde han som andre opmærksom på, at den gennemsnitlige alder for de mindre danske skibe var øget fra i ca. 1970 at være ca. 10 år til nu i gennemsnit 17 år.

Wengel ønskede at fastholde rammebetingelserne tonnageafgift og DIS, men så bl.a. et stort behov for uddannelse, samt evt. omskoling af fiskeskippere. Endvidere nævnte Wengel, at erhvervet er meget kapitaltungt og at skibene ikke de første driftsår giver stort overskud, men over en årrække er rentable.

Direktør Gunnar Sørensen, Rederiforeningen af 1895, gennemgik (bilag 6) udviklingen i småskibserhvervet fra partsrederier til kommanditistrederier til anpartsbaserede skibe. Sørensen gjorde opmærksom på, at der i dag stort set ikke findes danske skibe mellem 5000 og 10.000 tons dødvægt, han havde endda eksempler på at skibe på 3.100 BT blev udflaget, fordi hyreomkostningerne ikke stod i forhold til indtjeningen. Et skib på 3000 BT kræver 8 mands besætning, hvor de største containerskibe har 14 mand. Det er et problem for de mindre rederier, at større tonnage kræver større kapital. Det er for indeværende ikke rentabelt i Danmark, men i vort sydlige naboland.

Formanden for CO-Søfart, Ole Philipsen, lagde meget vægt på styrkelse af uddannelsen af søfolk, herunder ubefarendes uddannelse til skibsassistenter (bilag 7). Der skulle også fortsat uddannes reparations- og vedligeholdelsesfolk. Den lille søfart er startsted for mange ubefarendes søfartskarriere, hvorfor den mindre skibsfarts videreudvikling også er en gevinst for den store skibsfart. Formanden, at der var alt for megen fokus på lange uddannelser for skibsofficerer, som ikke var tilstrækkeligt i et bredt søfartserhverv. Endvidere fandt Phil-

lipsen det oplagt, at Danmark skulle styrke skibsfartstransport frem for (kun) bane- og lastbiltransport.

Skibsreder Finn Poulsen tog udgangspunkt i sin egen virksomhed, J. Poulsen Shipping A/S (bilag 8) og gennemgik vilkårene for den mindre danske skibsfart set i en international sammenligning, hvor han gjorde opmærksom på, at Tyskland og Holland gav rammer for økonomisk sund drift af mindre/mellemstore skibe, hvor de danske rederier for en række størrelser af skibe ikke havde muligheder for egne skibe. Endvidere havde shippingvirksomheder ikke mulighed for at yde dansk management af folk (besætninger), da det medførte beskatning i Danmark. Han så gerne, at man fandt løsninger så den ældre del af flåden af mindre skibe blev afviklet, hvilket kunne medføre nye muligheder for nye og måske større skibe.

Uddannelsesmæssigt fandt Poulsen, at såvel shippingvirksomhederne som de mindre rederier var væsentlige uddannelsespladser for medarbejdere, der siden ofte skiftede til større skibe og større rederier, så en investering i uddannelse for den mindre skibsfart var også indirekte en styrkelse af den større skibsfart på sigt.

Finn Poulsen gennemgik et konkret tysk udbudsmateriale vedr. salg af anparter til et tyskfinansieret skib (bilag 9).

Efterfølgende var der debat mellem oplægsholdere, deltagere og ordstyrere.

Med venlig hilsen
Finn Skriver Frandsen,
udvalgssekretærer.