

SOSIALØKONOMEN

5

MAI 1960

AV INNHOLDET:

Norsk skipsfart

Mål og midler
i skipsfartspolitikken

Skipsfarten i utenriksøkonomien

Handelsflåten og beskjeftigelsen

Finansierings- og skatteproblemer

Flaggdiskriminering



Frisch om Oskar Jæger

SOSIALØKONOMEN

Tidligere Stimulator

Utgitt av Sosialøkonomisk Samfunn

Nr. 5 - 14. årgang - mai 1960

Internasjonal økonomi nytt eksamensfag

En av de viktigste reformer i det forslag til nytt reglement for sosialøkonomisk embetseksamen som nå er under behandling i Kirke- og undervisningsdepartementet, er opprettelsen av internasjonal økonomi som eget fag i annen avdeling. I fakultetets innstilling er angitt at faget skal omfatte hovedtrekkene i verdens økonomiske geografi med oversikt over næringerens naturgrunnlag, produksjonen og handelsveiene; transportøkonomi og lokaliseringsteori; de viktigste geografiske områders økonomiske og sosiale struktur og utvikling, med særlig vekt på handelen og den gjensidige avhengighet mellom landene (bl. a. konjunkturspredning) og på samspillet mellom landenes indre og ytre økonomi; handels- og valutapolitikk; befolkningsbevegelser, internasjonale kapitalbevegelser og politikken på disse felter; internasjonalt økonomisk samarbeid og dermed sammenhengende internasjonale organisasjoner, preferanseområder, fellesmarkeder og tollunioner; oversikt over kilder for internasjonal økonomisk statistikk. Fakultetet understreker viktigheten av at stoffet knyttes til og belyses ved hjelp av den økonomiske teori.

Naturligvis er det ikke slik at de sosialøkonomer som hittil er uteksaminert fra Universitetet i Oslo er uten kunnskaper om internasjonal økonomi. Det har hele tiden, og særlig i de senere år i stadig stigende omfang, vært holdt forelesninger og seminarer av både teoretisk og praktisk tilsnitt over mange emner som hører til dette fagområde. Hittil har imidlertid de disipliner som nå foreslås samlet i en egen fagkrets, hørt

inn under flere forskjellige av de eksisterende fagområder, og det har vanskeliggjort opplegget av en koordinert plan for undervisningen på dette felt. Det er vel også en kjensgjerning at studentene — fordi internasjonal økonomi ikke har vært eget eksamensfag — har hatt en tilbøyelighet til ikke å tillegge faget den betydning det rettelig burde ha.

Det sosialøkonomiske studium ved Universitetet i Oslo ligger — sett som et hele — på et høyt nivå sammenlignet med tilsvarende universitetsstudier i andre land. Når det gjelder faget internasjonal økonomi har vi neppe ligget like godt an. Studieordningskomitéen for det sosialøkonomiske studium sier i sin innstilling, som ble framlagt våren 1956, at den legger «stor vekt på at studentenes innsikt i internasjonale økonomiske forhold bedres, og det at internasjonal økonomi står som eget fag vil understreke dets betydning for studentene og bidra til et alvorlig og inngående studium av det».

I et land som Norge, med vår sterkt utadvendte økonomi, skulle det være et spesielt behov både i det private næringsliv og innen statsadministrasjonen for sosialøkonomer med solide kunnskaper og allsidig innsikt i internasjonal økonomi. Det er ingen tvil om at dette behovet vil øke ytterligere i årene framover. Vi føler oss overbevist om at innføringen av internasjonal økonomi som eget fag ved sosialøkonomisk embetseksamen vil bidra til at økonomene står enda bedre rustet til å møte de oppgaver de vil stå overfor på dette felt.

Siden sist

Lønnsforhandlingene

Lønnsforhandlingene for statens embets- og tjenestemenn begynte 15. mars og gikk 26. april over til frivillig megling. Riksmeglingsmannen satte 29. april fram forslag til ny tariffavtale, som ble anbefalt av de tre hovedorganisasjoner. Forslaget er i disse dager til uravstemning i de enkelte foreninger, og svarfristen til Riksmeglingsmannen er satt til 28. mai 1960.

Den nye avtalen skal gjelde for tidsrommet 1. juni 1960 til 1. juni 1962.

De tre hovedsammenslutningene, Statstjenestemannskartellet, Statstjenestemannsforbundet og Embetsmennenes Landsforbund la ved dette oppgjøret fram et felles grunnlagsmateriale for sine krav med en vurdering av den realøkonomiske situasjon, beregning av lønnsglidningen i industrien siden forrige oppgjør m. m. Den enkelte hovedsammenslutning fremmet på denne bakgrunn sine spesielle krav.

På grunn av det omfattende tariffoppgjør i det private næringsliv i 1961, gikk organisasjonene inn for en ett-årig tariffavtale ved dette oppgjør. Dette kravet er imidlertid ikke imøtekommet. Den nye avtalen er to-årig, og lønnsforbedringene vil bli gjennomført i to etapper, fra 1. juni i år og 1. juni 1961. Hovedpunktene i forslaget kan oppsummeres slik:

a) Stillinger i lønnsklasse 1—20 flyttes opp en lønnsklasse.

b) Grunnlønnssatsene i lønnsklasse 1—16 tas ut av regulativet, slik at toplønn oppnås etter 8 års lønnsansiennitet. Lønnsklasse 17 bygges ut med 3 alderstillegg.

c) Bestemmelser om halvautomatisk indeksregulering av lønningene, med levekostnadsindeks 163,0 som basistall og med 5 poeng opp eller ned som grunnlag for krav om forhandlinger.

d) Det skal føres særskilte forhandlinger om regulering av lønningene i sjefsregulativet.

e) Det ordinære maksimale pensjonsgrunnlag forhøyes fra 1. juli 1960 fra et beløp som svarer til lønnsklasse 18 til et beløp som svarer til lønnsklasse 20. I tillegg skal det ved pensjons- og innskuddsberegningen fra 1. juni 1960 tas med $\frac{1}{2}$ av den regulativmessige lønn som overstiger det ordinære pensjonsgrunnlag.

f) Det skal føres særskilte forhandlinger om organisasjonenes justeringskrav.

Sosi-A-tetsnytt

Jahn Halvorsen (c.o. 1945), som i de senere år har vært ambassaderåd ved Norges faste delegasjon ved OEEC, er utnevnt til ekspedisjonssjef i Utenriksdepartementet.

Olaf Solli (c.o. 1944) er utnevnt til ambassaderåd og beordret til tjenestegjøring ved Norges faste delegasjon ved OEEC.

Tancred Ibsen (c.o. 1943) er utnevnt til byråsjef i Utenriksdepartementet.

Carl Erik Guldahl (c.o. 1955) har sluttet som konsulent i Arbeidsdirektoratet og tiltrådt ny stilling i Skogindustrienes økonomiske institutt.

Krystian Stangeby (c.o. 1949) går 1. juni fra konsulentstilling hos Asbjørn Habberstad A/S til stilling som salgssjef i Tønsberg Jernindustri A/S og samarbeidende bedrifter.

*

Thomas Schiøtz (c.o. 1947) er oppnevnt som medlem av Komiteen for revisjon av regnskapslovgivningen.

Arne Øien (c.o. 1954) er tilsatt som medlem av Riksskattestyret for den tid statsråd Petter Jakob Bjerve er medlem av regjeringen, dog ikke lenger enn til 30. juni 1963.

Statistisk Sentralbyrå

Stillinger som midlertidige sekretærer er ledige for sosialøkonomiske kandidater.

Begynnerlønnen er — med forbehold om Stortingets godkjenning — kr. 1 263,40 pr. måned.

De som blir tilsatt, må levere tilfredsstillende helseattest.

Skriftlig søknad med bekreftede avskrifter av eksamensvitnemål og eventuelle attester sendes senest 18. juni til Statistisk Sentralbyrå, Administrasjonskontoret, Dronningensgt. 16, Oslo.

Eksamenskandidater

I 2. avdeling er det 7 eksamenskandidater dette semesteret, derav 5 aktuarer. 14 skal opp til 1. avdeling, derav 2 aktuarer. Det var 14 som tok 1. avd. forrige semester også. Dette er imponerende mange, imponerende inntil man oppdager at det stort sett er de samme folkene som tar eksamen hver gang.

Skipsfartens valutainntekter lite ned under depresjonen

Redernes befraktningspolitikk stabiliserende faktor



Olaf Malterud (c.o. 1946) er stedfortredende administrerende direktør i Norges Rederforbund. Han har i en årrekke vært skipsfartens representant i en rekke norske og internasjonale utvalg og komiteer. Sosialøkonomen har hatt en samtale med direktør Malterud om aktuelle skipsfartsproblemer.

— Det er jo så at det først og fremst er valutasisiden som interesserer folk flest i forbindelse med skipsfarten. Valutainntektene har vel gått en del ned i den senere tid til tross for at flåten er økt?

— Ja, valutainntektene er gått ned, men vel og merke sammenlignet med desiderte toppår. Det ville selvfølgelig være hyggelig om valutainntektene kunne holde seg på nivået fra 1956—57, men man kan dessverre ikke vente toppår hvert år. Det nytter ikke med ønsketenkning. Man må basere seg på at skipsfartens valutainntekter vil komme til å gå opp og ned ettersom konjunktorene svinger. Det er imidlertid grunn til å glede seg over at valutainntektene, på tross av depresjonen, har vist en forholdsvis liten nedgang. Dette må i stor utstrekning sees i sammenheng med norske rederiers befraktningspolitikk som har resultert i at store deler av flåten er sikret inntekter over en lang periode, og også med at vi har en meget moderne og effektiv flåte. Dertil kommer at flåten er økt.

— Hvordan ligger forholdene an med hensyn til beskjeftigelsen av flåten fremover?

— Av tankflåten seller i dag $\frac{2}{3}$ av tonnasje på langsiktige fraktkontrakter, og den tonnasje som på denne måten er sikret, vil på basis av allerede foretatte slutninger holde seg omtrent på samme nivå i de nærmeste par år. Hele linje-flåten er i fart, og forholdene for beskjeftigelsen av denne del av flåten ligger ikke ugunstig an. Fraktmarkedet for trampskip har vist tegn til bedring i det siste; oppleggene i denne tonnasje-

gruppe har sunket, og utsiktene for beskjeftigelsen av trampflåten er noe lysere enn tidligere. Alt i alt er bildet derfor ikke bare dystert, selv om fraktmarkedet fortsatt er elendig for enkelte grupper skip, særlig for tank. Hvis vi i dag ikke hadde hatt en så moderne norsk tonnasje som tilfellet er, hadde nok bildet vært langt mørkere. Det kan vi se tydelig av opplagsstatistikken for enkelte andre land.

— Hva med sysselsettingen ombord?

— På tross av at det i de siste par år har ligget adskillig norsk tonnasje i opplag, har den seilende flåte økt og dermed har også behovet for sjøfolk steget. Med den tilveksten av nye skip som flåten ventes å få i tiden fremover, blir det behov for stadig flere sjøfolk og problemet i denne sektor ser derfor ut til å være å skaffe nok kvalifisert arbeidskraft, ikke arbeidsledighet.

— Det er så at Rederforbundet stadig skriker opp om skatter og reguleringer. Skrikes det ikke litt vel mye av og til?

— Nei, jeg tror ikke det. 90 prosent av den norske flåte frakter utelukkende varer for andre land, og næringen er derfor helt ut avhengig av at den er internasjonalt konkurransedyktig. I dette bildet kan man ikke se bort fra skattene, de er nokså avgjørende for utviklings- og konkurransemulighetene. Vi må se i øynene det faktum at Norge fremdeles har de høyeste skattesatser og dårligste avskrivningsregler av alle skipsfartsland. Skipsfarten er så kapitalintensiv at egen-

kapitalen nødvendigvis må bli et kardinalpunkt, bl. a. fordi den spiller en stor rolle for kredittverdigheten. Jeg har inntrykk av at det begynner å bli noe større forståelse for sammenhengen her, men alt i alt er nok fremdeles litt for mye av tankemåten på dette feltet dominert av statiske synspunkter.

Når det gjelder de forskjellige reguleringer, vil det føre altfor langt å gå i detalj, men vårt hovedsynspunkt er at kontraheringsrestriksjonene forlengst har overlevet seg selv, sett i relasjon til formålet. Vi er nå kommet dit hen at forholdene regulerer seg selv, idet rederiene i alle fall må låne en vesentlig del i utlandet.

— Internasjonal skipsfartspolitik er jo et broget bilde, med diskriminering, flags of convenience og mange andre fenomener. Går utviklingen her med eller mot oss?

— Det er vanskelig å gi noe generelt svar på dette. Hovedregelen er nå heldigvis fremdeles den at det hersker internasjonal konkurransefrihet innen skipsfarten, og ikke det motsatte, som i luftfarten. Over 40 land praktiserer i dag flaggdiskriminering, men heldigvis er det hittil bare en del av disse lands handel som er underkastet diskriminerende bestemmelser. Man må imidlertid regne med at etterhvert som diskrimineringslandene utbygger sine flåter, vil det føre til at de gjør preferansebestemmelser gjeldende for en stigende del av sin sjøgående utenrikshandel.

Norske rederier, som er helt avhengig av fart mellom utenlandske havner, har fått føle denne utviklingen ganske hardt. Det er forstemmende at utviklingen på skipsfartspolitikens område synes å gå i retning av proteksjonisme, mens utviklingen på varehandelens område er preget av en rekk bestrebelser på å bryte ned hindringene for det internasjonale varebyttet.

— Hva gjøres for å bekjempe flaggdiskrimineringen?

— Sjøtransportkomiteen i OEEC har her gjort et fremragende arbeid. Allerede fra opprettelsen av OEEC ble skipsfartstjenester mellom OEEC-landene liberalisert helt ut. Sjøtransportkomiteen har overvåket at medlemslandene oppfyller sine forpliktelser angående skipsfartstjenester, og den har også koordinert vest-europeiske mottiltak mot diskriminering i andre verdensdeler. Man må regne med at hvis ikke diskrimineringstendensene var blitt bekjempet så kraftig gjennom OEEC som tilfelle har vært, ville situasjonen antagelig vært vesentlig verre.

— Er Pan-Lib-Hon-problemet kommet mer i bakgrunnen i det siste?

— Nei, det kan man ikke si. Det har riktignok funnet sted en del omregistrering fra Pan-Lib-Hon til gresk flagg. Statistikken viser imidlertid

at Pan-Lib-Hon-flåten har fortsatt å vokse i de senere årene, og den foreliggende statistikk over inngåtte nybyggningskontrakter tyder også på at man må regne med en fortsatt vekst i Pan-Lib-Hon-flåten.

— Hvilken betydning har de nye markedsdan-
nelser for skipsfarten?

— I forhold til EFTA er skipsfartens interesser vesentlig av mere generell karakter. Avtalen tar sikte på liberalisering av handelen mellom landene og dermed på å fremme internasjonal spesialisering og arbeidsdeling. Ut fra skipsfartens synspunkt er dette en riktig og gunstig utvikling. Avtalen berører ikke skipsfartstjenester direkte, men den vil likevel utvilsomt styrke de liberale krefter også på det skipsfartspolitiske område.

Det er imidlertid betenkelig at EFTA-avtalen inneholder en norsk protokolltilførsel som gir Norge adgang til å sette vilkår av finansiell art ved import av visse typer skip. Slike bestemmelser er neppe lenger nødvendige av hensyn til betalingsbalansen. Vi tror at rent politisk vil en slik bestemmelse svekke våre muligheter for å oppnå en fordelaktig behandling i forhold til andre lands skipsfartspolitik.

— Det foreligger jo adskillige planer om min-
stefrakter og organisert opplegg. Hvorfor er nor-
ske rederier så lite interessert i disse planer?

— Etter krigen er man i mange land kommet bort fra reguleringsøkonomien, en utvikling som skipsfarten har fulgt med tilfredshet fordi vi ser fri konkurranse som det beste middel for økonomisk fremskritt. Ut fra det samme syn er vi imot markedsreguleringer for skipsfarten i dag. Rent praktisk er det også så mange vanskeligheter forbundet med slike planer; forholdene i verdens skipsfart er i dag slik at vi ikke tror på muligheten for en effektiv gjennomføring.

— Til slutt et spørsmål i en noe annen gate.
Hva er det som har gjort at Rederforbundet har
knyttet til seg så mange økonomer?

— Det har vist seg i praksis at den sosialøko-
nomiske utdannelse ligger meget godt til rette
for vårt arbeidsfelt. Dette gjelder jo selvsagt alt
som har med tall, statistikk og beregninger å
gjøre. På grunn av sitt internasjonale arbeidsfelt
må forbundet naturligvis følge godt med i den
økonomiske utvikling verden over. En annen
grunn er at hele opplegget fra myndighetenes
side etterhånden er blitt så «økonompreget» at
det er naturlig for forbundet å svare med samme
mynt. Endelig vil jeg også nevne at området
internasjonal skipsfartspolitik ligger godt an
som arbeidsområde for økonomer, bl. a. fordi det
er så blandet opp med handelspolitiske vurde-
ringer.

Mål og midler i norsk skipsfartspolitik

Noen synspunkter av cand. oecon. Birger Nossun

Våre myndigheters skipsfartspolitik kommer til uttrykk gjennom lovgivning, administrative bestemmelser og tiltak, internasjonale overenskomster og en rekke mere indirekte tiltak. Grunnlaget for denne politikk bør være at skipsfartens utvikling og konkurransedyktighet er av meget stor betydning for landets økonomi og levestandarden, at skipsfarten er en utpreget internasjonal næring som er utsatt for hard konkurranse fra alle land, og at handelsflåten til enhver tid må være moderne og effektiv for å holde sin posisjon i verdens skipsfart. En skipsfartspolitik som ikke bygger på dette grunnsyn, kan neppe karakteriseres som positiv. De midler som har vært brukt i norsk skipsfartspolitik etter krigen, har imidlertid i meget stor utstrekning vært påvirket av politiske, næringspolitiske og generelle økonomiske overveielser som medfører modifikasjoner i den spesielt skipsfartspolitiske målsetting og som ofte står i motsetning til denne. Skal man formulere målsettingen for skipsfartspolitikken må det likevel bli i generelle vendinger å konstatere at den har vært, er og må være å opprettholde og utvide vår handelsflåte. I denne målsetting ligger ikke bare omfanget av flåten målt i tonn, men også at kvaliteten og sammensetningen av flåten må holde tritt med utviklingen. Forøvrig vil det av fremstillingen under de enkelte punkter nedenfor fremgå at mange kryssende hensyn øver innflytelse på målsettingen.

Kontraheringsrestriksjonene er vel den gruppe tiltak som sterkest har påvirket norsk skipsfarts utvikling, både på kort og lang sikt. Restriksjonene har i skiftende omfang vært opprettholdt gjennom hele etterkrigstiden. Selv i de første etterkrigsår da gjenreisningsbehovet var meget stort etter at 60 prosent av realkapitalen i skipsfarten var gått tapt under krigen, eksisterte der visse restriksjoner på dette området. I løpet av året 1947 ble betingelsene for kontrahering betydelig strammere på grunn av nedgangen i landets valutabeholdninger. Rederiene fikk ikke lenger anledning til å benytte valuta til kontrahering av skip ved utenlandske verft selv om de hadde store tilgodehavender i form av assurance for krigsforlis, oppgjør fra Nortraship eller opptjent valuta etter krigen. Rederiene måtte selv sørge for 100 prosent valutarisk selvfinansiering for alle nye kontraheringer og kjøp av skip i utlandet, uten bruk av oppsamlede midler her hjemme. 100 prosent valutarisk selvfinansiering innebærer at rederiene ved låneopptak i utlandet over minimum 5 år fra skipets levering eller ved salg av eldre

skip, skaffer tilstrekkelig valuta til dekning av det nye skips totale kostende. Den valutariske selvfinansierings umiddelbare virkning er at alle betalinger blir tidsforskjøvet fra selve byggeperioden for nye skip (leveringstidspunktet for innkjøpte eldre skip) til en rekke år etter levering av skipet. Den valutamessige fordel ved en slik tidsforskyvning gjør seg totalt sett bare gjeldende i et begrenset tidsrom fra restriksjonenes innføring og i perioder med sterkt økende kontrahering og bygging av skip, perioder som forøvrig erfaringsmessig faller sammen med sterkt økte inntekter fra skipsfarten.

Hensikten med den valutariske selvfinansiering var i 1947 å beskytte den stadig synkende valuta-beholdning, som forøvrig for den vesentligste del stammet fra skipsfartens assurancestatninger og drift under krigen. Tiltaket var «effektivt» i den forstand at rederiene ikke lenger kunne benytte sine store kronelikvider til nye kontrakter, og man fikk samtidig den generelle bivirkning at skipsfartens likvider i meget stor utstrekning kom det hjemlige kapitalmarked til gode. Reguleringen fikk også den bivirkning at interessen for å kontrahere skip ved norske verft økte. Og sist, men ikke minst, skapte den vanskeligheter for utbyggingen av norsk skipsfart, en virkning som i den daværende situasjon syntes å være av sekundær betydning for myndighetene. Gjennom dette tiltak ble skipsfarten også påført store ekstra renteutgifter fordi rentene på lånene ute var høye, mens renten for rederienes tilgodehavender hjemme var lav.

Den valutariske selvfinansiering er bortfalt for vanlige tørrlasteskip (linje- og trampskip) fra 1952, mens den fortsatt blir opprettholdt for tank og andre spesialskip samt kjøp av eldre skip fra utlandet. Begrunnelsen for bortfallet var ikke av skipsfartspolitisk art, men ble foretatt av hensyn til de norske forpliktelser i OEEC vedrørende frilistene. Skipsfartens likviditetssituasjon er samtidig blitt en helt annen ved at rederiene generelt sett ikke lenger sitter med en betydelig del av sine aktiva i likvider, men må låne ute til nybygninger uansett om det er pålagt valutarisk selvfinansiering eller ikke. Et godt eksempel i dagens situasjon er kontraheringen av frilistede trampskip i det siste år, hvor det praktisk talt uten unntagelse er opptatt store frivillige lån fordi rederiene ønsker å låne av likviditetshensyn. Om rederiene hadde vært pålagt valutarisk selvfinansiering, ville opplåningen på disse skip blitt omtrent den samme. Valutarisk betyr altså slike restriksjoner svært lite i

dag. Den subsidiering av det norske kapitalmarked som skipsfarten ble pålagt i årene etter 1947 gjennom den valutariske selvfinansiering, er heller ikke tilstede i dag fordi skipsfarten har svært små likvide beholdninger og fordi forskjellen mellom rentenivå ute og hjemme er liten. Det er faktisk et spørsmål om ikke den valutariske virkning av tiltakene kan bli negativ i dag, fordi enkelte rederier kan bli nødt til å bygge i Norge med låneopptak hjemme istedenfor ute som resultat. Ved siden av kommer så de skadevirkninger på skipsfarten selv som har gjort seg gjeldende i en årrekke, gjennom kunstige forvriddninger av nykontraheringene mellom tank og dry cargo og mellom norske og utenlandske verksteder. Et viktig moment er også at hvis restriksjonene har noen effekt, rammer de først og fremst små rederier som har vanskeligst for å stille tilstrekkelig sidesikkerhet for store lån. De ikke tilskjete skadevirkninger har antagelig vært dominerende for disse tiltak gjennom det meste av etterkrigstiden. Økonomiske overveielser og målsettinger både på kort og lang sikt skulle derfor tilsi opphevelse av disse restriksjoner.

Man har også hatt andre kontraheringsrestriksjoner etter krigen. Den viktigste er direkte forbud mot kontrahering i utlandet, såkalt *kontraheringsstopp*. Et slikt virkemiddel kan under et system med 100 prosent valutarisk selvfinansiering ikke ha noen valutarisk begrunnelse eller formål, men tar direkte sikte på å hindre utbyggingen av flåten. Som næringspolitisk middel er det i strid med en fornuftig næringspolitisk målsetting. De erfaringer man høstet i forbindelse med kontraheringsstoppen 1948—50 om forsinkelse og fordyring av nybygningskontrakter, gjør det klart at virkningen av tiltaket ble negativt. Noen holdbar økonomisk begrunnelse for kontraheringsstoppen er hittil ikke gitt og kan vel heller ikke gis.

Også for *bortfraktning av skip* har vært anvendt skipsfartspolitiske midler som griper inn i rederienes frie disposisjoner. Dels er dette skjedd som effekt av kontraheringsrestriksjonene ved at langsiktige certepartier måtte inngås for å skaffe sidesikkerhet for lån, dels i forbindelse med innkjøp av skip fra utlandet hvor en lisensbetingelse ofte har vært at skipet langtidsbefraktes. En annen type inngrep har vært direkte påbud om å utføre bestemte transporter til langt lavere rater enn verdensmarkedets med hjemmel i den såkalte Fraktkontroll-loven. Slike påbud har vært anvendt i to perioder etter krigen, nemlig i 1947—48 og i 1951—52. I dag ser det ut til at synet på dette middel er endret bl. a. fordi loven kan få uheldige internasjonale virkninger, og det er nå lagt frem proposisjon om lovforandring som tar bort uheldige paragrafer.

Beskatningen er vanligvis et utpreget generelt økonomisk virkemiddel, men visse deler av den har spesielle skipsfartspolitiske virkninger. Det gjelder ikke bare særavgifter på skipsfarten, men også visse deler av den generelle beskatning som virker sterkere på skipsfarten enn på andre næ-

ringer, f.eks. formuesskatter og avskrivningsregler. Det er her ikke hensikten å gå inn på de forskjellige former for beskatning av skipsfarten i etterkrigstiden. Det må være nok å konstatere at den samlede beskatning for hele perioden iallfall ikke har vært lavere enn for andre næringer i landet, og langt høyere enn beskatningen i andre skipsfartsland. De økonomiske konsekvenser av en høy bedriftsbeskatning kan være forskjellig i det korte og det lange løp. I det korte løp kan en hevning av skattesatsene eller en begrensning av avskrivningstempoet lede til større investering for å skaffe nytt avskrivningsgrunnlag. På lang sikt vil høye skatter hemme utviklingen av egenkapitalen og dermed finansieringsevnen, samtidig som en vesentlig del av ekspansjonen må bli kredittfinansiert, noe som i sin tur øker bedriftenes risiko.

Men også på andre områder vil skadevirkningene være tydelige. Det opptreer nemlig en rekke forvriddningseffekter i forhold til det som forretningsmessig ville vært det gunstigste. Kontraheringstidspunktet blir til en viss grad påvirket av avskrivningssituasjonen, valg av skipstyper influeres, små rederier rammes sterkest, slutninger på lange eller korte certepartier foretas ikke bare på grunnlag av inntektsvurderinger, i det hele tatt blir rederienes disposisjoner påvirket i en forretningsmessig ugunstig retning.

Mange av de skipsfartspolitiske tiltak har direkte eller indirekte hatt virkning på *kapitalmarkedet*. Denne side av myndighetenes skipsfartspolitikk har særlig betydning i dagens situasjon som bl. a. er kjennetegnet ved at skipsfartens likvide reserver er skrumpet inn, forpliktelsene og låneopptakene ute er meget store, norsk skipsbygging har ekspandert meget sterkt i den senere tid, og verftene i utlandet er villig til å yde meget store kreditter for å få nye kontrakter. Hvis myndighetene under disse omstendigheter ønsker økt kontrahering av nye skip ved norske verft, et motiv som har vært fremme i den senere tid, vil restriksjoner av valutarisk art overfor kontraheringer i utlandet ha liten verdi for å oppnå hensikten. Et vesentlig moment i dagens situasjon er for de fleste rederier mulighetene for å få byggekreditt. Et egnet middel for å tilføre de norske verfter nybygningskontrakter er derfor å sette verftene i stand til å gi konkurransemessige betingelser, og da først og fremst den nødvendige kreditt. Det er allerede tatt visse skritt i den retning gjennom opprettelse av et privat 2. prioritets institutt for byggelån ved norske verft, vel og merke ikke av hensyn til skipsfarten, men av hensyn til verftenes beskjeftigelse.

De ovennevnte skipsfartspolitiske tiltak har ved siden av de direkte formål også økonomiske konsekvenser for rederiene i kroner og øre, og da praktisk talt alltid i retning av å øke utgiftene for rederiene. For en annen gruppe av skipsfartspolitiske tiltak er de økonomiske konsekvenser på kort sikt ikke så lett å få øye på, nemlig i forbindelse med *den internasjonale skips-*

(Forts. side 20).

Skipsfarten i utenriksøkonomien

Av vår skipsfartsmedarbeider

85 prosent av den norske handelsflåte er beskjeftiget i fart mellom utenlandske havner, 12 prosent frakter varer mellom Norge og utlandet og bare 3 prosent går i norsk kystfart. Videre er 80 prosent av tonnasje bygget ved utenlandske verft, og praktisk talt alle havner av noen betydning verden over blir anløpt av norske skip. Norges skipsfart er altså en utpreget internasjonal næring, og det er rimelig å anta at den er mer internasjonal enn noen annen norsk næring. Flåten er den 4. største i verden med 8,5 prosent av verdenstonnasje og bare helt spesielle og snevert definerte grupper innen næringslivet har så stor betydning for verdensøkonomien på sitt felt. På denne bakgrunn er det klart at skipsfarten må ha stor betydning for landets utenriksøkonomi, og vi skal nedenfor gi noen momenter til belysning av dens plass i utenriksøkonomien som helhet og betydningen på de enkelte felter.

Når man fra bruttofraktene trekker skipsfartens driftsutgifter i utenlandsk valuta, kommer man frem til *nettovalutainnseilingen* (nettovalutafraktene) som er næringens bidrag til betalingsbalansen, eller nøyaktigere, bidraget til vare- og tjenestebalansen. I siste 10-årsperiode var dette bidrag 23 milliarder kroner. Det motsvarende begrep for vareeksporten er det meget vanskelig — eller umulig — å finne kvantitativt uttrykk for, da vareeksportverdien ikke ekskluderer driftsutgifter i utenlandsk valuta. Ved hjelp av innviklede beregninger kan man kanskje finne frem til tall med et noenlunde holdbart sammenligningsgrunnlag, men for vårt formål må det være tilstrekkelig å konstatere at skipsfartens andel av den samlede eksport av varer og tjenester antagelig kan settes til $\frac{1}{3}$.

Man må imidlertid også ta i betraktning at vare- og tjenestebalansen bare er en del av betalingsbalansen. For en mer fullstendig vurdering må bl. a. kapitalsiden trekkes inn. Hvis man fra nettovalutainnseilingen trekker valutaavgiftene til skipsimport (minus skipseksport) får man «*valutarisk bidrag til det øvrige samfunn*», eller den valuta som skipsfarten stiller til disposisjon for annen vareimport enn skip. Oppstillingen over skipsfartens valutabalansen i 10-året 1950—1959 ser da slik ut:

	Mill. kr.
Netto valutainnseiling = bidrag til betalingsbalansen	23.069
÷ Valutautgifter for skipsimport (med fradrag for skipseksport)	8.749
Skipsfartens nettovalutariske bidrag til det øvrige samfunn	<u>14.320</u>

Begrepet «skipsfartens nettovalutariske bidrag til det øvrige samfunn» trenger en nærmere forklaring. Bare de rene valutaavgifter i forbindelse med skipsimporten er her regnet med, og verdien av selve skipsimporten i 10-årsperioden er henimot 3 milliarder høyere enn valutaavgiften. Denne forskjell skyldes de store låneopptak i utenlandsk valuta. I valutaavgiften er det også tatt med betalte renter som utgjør over 1 milliard kroner for 10-årsperioden.

I betalingsbalanseoppstillingen i Nasjonalbudsjettet forekommer det på kapitalsiden en post for skipsfartens netto-opplåning. Dette begrep er definert som forskjellen mellom importverdien for skip i et bestemt tidsrom og betalingene i samme tidsrom for skipsimporten, uansett om betalingene gjelder skip importert før, i eller etter tidsrommet. Som lånebegrep må det karakteriseres som kunstig fordi det ikke behøver å ha noe med selve låneopptakene i perioden å gjøre. Det er nemlig lett å konstruere situasjoner hvor netto-opplåningen er stor på tross av at det ikke har vært lånt en øre i utlandet i perioden, f. eks. når en stor skipsimport i en periode er dekket ved betalinger som er foretatt tidligere. Omvendt kan netto-opplåningen være negativ selv om låneopptakene er meget større enn de betalte gjeldsavgifter og byggeterminer. Dette henger sammen med periodiseringen, og normalt vil der være enn viss sammenheng.

I og med at utbyggingen av norsk skipsfart for en vesentlig del skjer ved opptak av lån i utlandet, vil brutto låneopptak i fremmed valuta være store. For året 1959 regner man således med at brutto låneopptak var henimot 2 milliarder kroner, for det meste lån med 5 års varighet. De lån som opptas i utlandet av det offentlige og de øvrige næringer tilsammen er utvilsomt små i sammenligning. Selv den kreditt Norge oppnådde under EPU-avtalen hadde på langt nær samme størrelsesorden som skipsfartens bruttolån.

Det er ofte blitt sagt at skipsfarten dekker underskuddet på varebalansen. I og for seg kan dette være riktig nok selv om det er prinsipielt uheldig å trekke en bestemt næring ut av en slik balanseoppstilling. En bedre uttrykksmåte er at skipsfarten muliggjør underskuddet på varebalansen. Sterkt forenklet kan man si at importoverskuddets størrelse først og fremst er en funksjon av skipsfartens ydelser. Statistikken viser at vareimportoverskuddet (ekskl. skip) i årene 1950—1959 var 18,5 milliarder kroner. Skipsfarten «dekket» 14,3 milliarder, dvs. 77 prosent etter fradrag for alle valutaavgifter til anskaffelse av skip. Denne prosent varierer betydelig fra år til år, fra 42 prosent i 1950 til 102 prosent i 1957.

Aktuelle skipsfartstall

1. Verdensflåten pr. 1/1—1960.

Land	Mill. brt.
Verden total	121,1
USA	23,0
Storbritannia	19,9
Liberia	12,1
Norge	10,8
Japan	6,2

2. Norges handelsflåte pr. 1/1—1960.

	1.000 brt.
Tankskip i utenriksfart	5.930
Linjeskip i utenriksfart	
inkl. passasjerskip	1.590
Trampskip i utenriksfart	2.660
Fiske- og fangstfartøyer	320
Skip i kystfart etc.	300
Total flåte	10.800

Gj.snittsstørrelse, tørrlast (skip over 500 brt.): 4.546 brt.
 Gj.snittsstørrelse, tank (skip over 500 brt.): 11.839 brt.
 Gjennomsnittsalder, tørrlast: 9,5 år pr. brt.
 Gjennomsnittsalder, tank: 6,8 år pr. brt.

3. Utestående kontrakter for norsk regning pr. 1/1—1960. (Tall i 1.000 brt.)

Byggeland	Tørrlast	Tank	Total
Norge	283	941	1.224
Sverige	401	800	1.201
Tyskland	294	330	624
U.K.	161	210	371
Andre	172	135	307
Total	1.311	2.416	3.727

4. Andelen av den norske tramp- og tankflåte sluttet pr. 1/1—1960.

	Eksist. skip %	Kontrakter %
Tank	75	52
Tramp	46	13

5. Norske skip i opplag 1/1-1959—1/4-1960.

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. Tall i 1.000 brt.

Dato	Tørrlast	Tank	Total
1/1-1959	272	228	500
1/7-1959	352	744	1.096
1/2-1960	161	378	539
1/4-1960	148	471	619

6. Opplagsprosjenter i en del land pr. 1/3—1960.

	Tank %	Stortramp %
Verden total	8	12
Norge	5	4
Pan-Lib-Hon	11	16
Hellas	13	17
Italia	20	13
U.K.	8	6

7. Nettovalutainnseilingen 1957, 1958 og 1959.

1957:	3.258 mill. kr.	
1958:	2.685 » »	
1959:	2.950 » »	

8. Bemanningen på norske skip pr. 1/11—1959.

	Nordmenn	Utlendinger	Total
Utenriksfart:			
Menn	39.880	7.594	47.474
Kvinner	2.735	307	3.042
Total i utenriksf.	42.615	7.901	50.516
Innenriksfart:			
Menn	5.950	49	5.999
Kvinner	490	7	497
Total i innenriksf.	6.440	56	6.496
Total uten- og innenriksfart	49.055	7.957	57.012

Årsaken er dels svingningene i importoverskuddet, dels forhold innen skipsfarten, f. eks. fraktmarkedet.

Når det gjelder skipsfartens stilling i utenriksøkonomien i tiden fremover, er det mange usikre momenter. En del forhold har man imidlertid oversikt over i dag. Man kan her trekke frem kontraktmassen som viser at handelsflåten fortsatt vil øke i de nærmeste år, og at betalingsforpliktelsene for kontraherte og tidligere leverte skip dreier seg om 9 milliarder kroner. På den annen side er skipsfarten gjennom allerede inngåtte

langtidscertepartier sikret en nettovalutainnseiling på 10 milliarder. I tillegg kommer så linje- flåtens inntekter og det som flåten i løsfart måtte innbringe. Selv om fraktmarkedet skulle holde seg på et lavt nivå er det grunn til å tro at valuta- innseilingen i de kommende år iallfall ikke vil bli lavere enn den har vært i de siste par år. Og en bedring av fraktene vil øyeblikkelig slå ut i langt høyere valutainnseiling. På denne bakgrunn synes det rimelig å anta at skipsfartens betydning for utenriksøkonomien heller vil bli større enn mindre enn den hittil har vært.

Handelsflåten og beskjeftigelsen

Av overrettssakfører Fredrik Brun

Det tjenestegjør i dag til enhver tid ca. 42 600 nordmenn og ca. 7 900 utlendinger i utenriksflåten. (Innenriksfarten beskjeftiger ca. 6 500 mann). I tillegg til disse tall kommer så flere tusen sjømenn som midlertidig er i land på ferie, på skole, som følge av sykdom m. v. Beskjeftigelsen i norsk skipsfart omfatter også omkring 3—4000 mann som arbeider ved rederikontorene og et betydelig antall i sjøforsikring, skipsmegling etc. Det er også grunn til å peke på at virksomheten ved norske skipsverfter — som beskjeftiger over 25 000 mann — hovedsakelig er basert på norsk skipsfart.

Selv om man bare holder seg til utenriksflåten og dens administrasjon er det grunn til å regne med at den beskjeftiger ca. 60 000 nordmenn eller ca. 4 prosent av landets ervervsbefolkning.

De totale utgifter til rene hyrer til sjøfolkene utgjorde i 1958 ca. 760 mill. kr., og skatt til stat og kommune av dette hyrebeløp var ca. 115 mill. kr. Det årlige beløp i hyrer antas i dag å være steget til nærmere 900 mill. kr. I tillegg hertil kommer så rederienes utgifter til trygdepremier med ca. 80 mill. kr. pr. år og proviantutgifter med henimot 200 mill. kr. pr. år.

De tall som her er referert, gir imidlertid ikke et fullstendig bilde av handelsflåtens betydning for beskjeftigelsen. Det foreligger en rekke andre momenter som har krav på oppmerksomhet:

Særlig viktig er det forhold at antallet sysselsatte sjøfolk stadig er stigende. Mens det i 1939 var beskjeftiget ca. 32 200 mann i utenriksflåten, var tallet i 1959 økt til ca. 50 500 mann, dvs. en økning på ca. 57 prosent i løpet av 20 år. Til tross for de dårlige konjunkturer og opplegg i de senere år, er dette et høyere tall enn noengang tidligere. I årene fremover vil flåten ha behov for et ytterligere stort antall sjøfolk. Behovet i de nærmeste år fremover er anslått til vel 2 000 mann pr. år utover det antall som trenges til dekning av avgang fra yrket.

Skipsfarten står i relasjon til landets øvrige næringer i en særstilling når det gjelder anvendelsen av utenlandsk arbeidskraft. Selv om kvalifiserte norske mannskaper vil bli foretrukket på norske skip, vil handelsflåten alltid i noen utstrekning måtte benytte seg av utenlandske mannskaper. Dette henger bl. a. sammen med det forhold at 90 prosent av den norske handelsflåte er beskjeftiget i fart mellom utenlandske havner uten anløp av Norge. Det finnes ikke muligheter for å etablere en tilstrekkelig reserve av norske mannskaper i de utenlandske havner der skipene har behov for å få komplettert besetningen, og i mange trades gjør dette spesielle forhold seg særlig gjeldende (kinafart). Rederiene benytter hvert år meget betydelige beløp til forsendelse av norske mannskaper for påmønstring til norske skip i utenlandske havner. Tidsmomentet og de store utgifter som er forbundet hermed, setter imidlertid en grense for i hvilken utstrekning en slik forsendelse av norske mannskaper til utlandet vil kunne finne sted. Flåten vil derfor alltid ha behov for et visst antall utlendinger. Når det i dag i utenriksflåten er ansatt ca. 7 900 eller 15,6 prosent utlendinger, må imidlertid dette tall også sees på bakgrunn av et annet forhold: Det har i hele etterkrigstiden vært en prekær mangel på kvalifiserte norske mannskaper. Dette gjør det nødvendig å benytte utenlandske mannskaper for at skipene våre skal kunne seile. Det er således en stor fordel for handelsflåten at vi kan anvende utenlandsk arbeidskraft. De viktigste utenlandske «leverandører» av sjøfolk til norske skip er Danmark med 24,6 prosent av det totale antall utlendinger i vår flåte, Storbritannia med 12,6 prosent, Spania med 11,6 prosent og Italia med 9,3 prosent.

Anvendelsen av utenlandsk arbeidskraft er også meget interessant i en annen forbindelse. Ved en smidig og elastisk bruk av utenlandske sjøfolk virker nemlig handelsflåten som en særegen



Til Colombia, Ecuador, Peru og Chile

**Regulære seilinger med moderne,
hurtiggående cargo-liners, utstyrt
for føring av last i kjøle- og fryse-
rom fra Oslo - Gøteborg - Køben-
havn via Hamburg - Bremen og
Antwerpen.**

Booking av last og passasjerer fra
Norge ved WINGE & CO., OSLO

KNUTSEN LINE

KNUT KNUTSEN O.A.S. — HAUGESUND

og meget nyttig regulator for arbeidskraftsreservene i land. I tider med mangel på arbeidskraft i land, vil utlendingenes forholdsmessige andel av det totale antall sjøfolk i flåten øke. I tider med arbeidsløshet i land er det på den annen side mulig over en viss periode gradvis å skifte ut en rekke utlendinger til fordel for kvalifiserte norske sjøfolk. Det er nettopp en slik utvikling som har funnet sted i løpet av de senere år. Fra 1957 til 1959 er den prosentvise andel av utlendinger på norske skip i utenriksfart redusert fra 18,9 til 15,6 prosent. I tiden fra 1957 til 1959 — en periode med store sysselsettingsproblemer i land — har handelsflåten skaffet nytt helårsarbeid til over 7 400 nordmenn, dvs. gjennomsnittlig nesten 2 500 pr. år.

En ytterligere reduksjon av anvendelse av utenlandsk arbeidskraft i flåten er nok mulig, dersom arbeidsforholdene i land skulle tilsi det. Skal imidlertid dette kunne skje i større målestokk og av hensyn til sysselsettingsproblemer i land, vil forutsetningen være at våre arbeidskraftmyndigheter ved å dekke utgiftene ved forsendelse av sjøfolk fra Norge, sørger for at det er mulig å få kvalifiserte norske mannskaper i de utenlandske havner, der det er behov for skipene å få komplettere besetningen.

Et viktig forhold ved handelsflåtens betydning

for sysselsettingen er at norske sjøfolk ikke lenger hovedsakelig rekrutteres fra de tradisjonelle sjøfartsdistrikter, men at de kommer fra hele landet. Det er i denne forbindelse karakteristisk at av landets 734 kommuner er det bare 2 kommuner som ikke nyter godt av sjømannsskatt. Av særlig betydning er den stadig stigende rekruttering av sjøfolk som har kunnet skje fra distrikter med lite differensiert næringsliv og med særlig vanskelige sysselsettingsforhold. Nord-Norge er her et illustrerende eksempel: Mens det i 1948 var hjemmehørende i de 3 nordligste fylker ca. 3 000 sjømenn eller ca. 10 prosent av samtlige norske sjømenn, er tallet i dag steget til ca. 8 700 sjømenn eller nesten 18 prosent.

Et viktig forhold i denne forbindelse — som understreker handelsflåtens betydning for sysselsettingen — er at den stadig stigende rekruttering fra kommuner med overskudd på arbeidskraft medfører en verdifull styrkelse av disse kommuners økonomi. Eksempelvis kan nevnes at sjømannsskatten i de 3 nordligste fylker bare i tidsrommet fra 1955 til 1958 er økt fra 5,6 mill. kr. til hele 10,2 mill. kr. pr. år.

Det er i årene fremover muligheter for å fortsette denne linje med fortrinnsvis rekruttering av norske sjøfolk fra distrikter med sysselsettingsproblemer.

LEIF HØEGH & CO.

AKTIESELSKAP

PARKVEIEN 55

OSLO

Sentralbord 56 35 80

Enkelte finansierings- og skatteproblemer i skipsfartsnæringen

Av direktør, cand. oecon. Johan Seland

«Sosialøkonomen»s lesere har neppe unngått å legge merke til at Norges Rederforbund gjentagne ganger etter krigen har klaget over norsk skipsfartsbeskatnings høyde og utforming, og bedt om reformer, så som opphevelse av avgifter, nedsettelse av skattesatser og modifikasjoner med hensyn til avskrivningsregler.

Hva er årsakene til disse klager og reform-for-slag?

Det tør være mulig å illustrere de fleste av dem, de som gjelder selve bedriftsbeskatningen, med noen få tall. Nesten hele Norges utenriksflåte eies av skipsselskaper. Noen av dem driver også annen virksomhet, hvalfangst, kystfart, industri etc. Tallene her er basert på oppgaver fra selskaper som i alt vesentlig driver utenriksfart, og «oppblåst» slik at de skulle representere hele utenriksflåten, ekskl. fangst. De gjelder inntektsårene 1946—58. Nortrashippoppgjøret kommer ikke i noen vesentlig grad inn i bildet, idet dette ble henført til tidligere år.

Skattbar inntekt	4.215 mill. kr.		
+ justering for			
årsinntekt	207	»	»
+ avgifter	378	»	»
Sum inntekt før avgift	4.800 mill. kr.		
Direkte skatter	2.755 mill. kr.		
+ avgifter	378	»	»
Sum skatter og avgifter	3.133	»	»
Disponibel inntekt	1.667 mill. kr.		
Utbytter	369	»	»
Tilbake i selskapene	1.028 mill. kr.		

De direkte skatter på formue og inntekt tok for 1946—58 2.755 mill. kr. av en skattbar inntekt på 4.215 mill. kr., altså 65,4%. Før 1951 ble selskaper lignet på grunnlag av gjennomsnittsinntekten i de 3 foregående år, noe som i perioder med stigende inntekt som (1944-) 1946—50 betød at den skattbare inntekt var lavere enn «årsinntektene». Dette er bakgrunnen for inntektsjusteringen på 207 mill. kr.

Skipsfarten ble også belastet med avgifter, hvorav litt under to tredjedeler gikk til statskassen mens en drøy tridjepart gikk til subsidiering av importfrakter og dermed subsidiering av det innenlandske prisnivå.

Avgiftene var fradragsberettiget ved ligningen, men angrep ikke bare midler som ellers ville blitt inntektsbeskattet; de beskar også avskrivningene. Summen av skipsselskapenes skatter og avgifter for 1946—58 utgjorde 65,3% av årsinntekter + avgifter. Som det vil fremgå kom de til å ta en enda noe større del, ikke langt fra 70%, av hva der i perioden ville vært skattbar inntekt om avgiftene ikke på forhånd hadde beskåret disse.

Selve skattenes høyde har vært en av årsakene til klagen.

Forholdet mellom norsk og utenlandsk skipsfartsbeskatning har vært en annen.

Det er aldri blitt antydning noe ønske om at norsk skipsfart skulle stilles på linje med flåter under bekvemmelighetsflagg, men en sammenligning vil vise hva skatteforskjellen betyr for finansieringsevnen og dermed på lang sikt for utviklingsmulighetene. Det er relativt lett å beregne hva «skattene» ville ha vært på en flåte som den norske, om den hadde vært registrert i Liberia eller Panama. De ville for 1946—58 blitt ca. 75 mill. kr., eller en førtiendedel av hva de faktisk var her hjemme.

Hva norsk skipsfart ønsker og har bedt om, er en beskatning på linje med den som gjelder i Vest-Europas øvrige tradisjonelle skipsfartsland. Det lar seg ikke gjøre *nøyaktig* å beregne hva skattene på en flåte som den norske, og med samme driftsresultater, ville vært for perioden 1946—58 om den hadde hørt hjemme i Storbritannia, Nederland, Tyskland, Danmark eller Sverige. Skattesatser, skatteregler og avskrivningsregler er og har vært forskjellige landene imellom, og er ofte blitt endret, men typisk tør skattene ha vært omtrent halvparten av de norske. I dag er de utvilsomt i de fleste av disse land vesentlig under halvparten av de norske, iallfall for selskaper som driver aktiv remplasing og utvidelse av sin tonnasje.

Det vil sees av tabellen at skattene for perioden har utgjort et fem ganger så stort beløp som utbytterne. Det er m. a. o. skattene som i helt dominerende grad har bestemt selskapenes muligheter for fondsopplegg.

Den påstand som undertiden er fremkommet i norsk skattedebatt etter krigen, at skattene må være høye for å sikre en stor, total sparing, kan umulig være riktig for bedriftsbeskatningens vedkommende. I en periode med utbyttebegrensning betyr jo selskapsskattene ganske enkelt at midler som i sin helhet ville vært spart på selskapenes hender, flyttes over til det offentlige. Og det

kan neppe bevises eller sannsynliggjøres at de der i sin helhet blir spart.

Selv uten utbyttebegrensning vil ikke en reduksjon av selskapsskattene kunne tenkes å lede til vesentlig høyere privat forbruk med den aksjonærbeskatning vi idag har i Norge. Forholdet er jo at såvel formues- som inntektsskattene til staten er sterkt progressive, samtidig som de personlige aksjer utvilsomt i vesentlig grad tilhører den mer velstående del av skatteyderne. Utvilsomt langt over halvparten — ja, jeg vil tro over to tredjedeler — av en utbytteøkning ville idag medgå til større skatter på aksjonærenes hender, og iallfall en del av resten må antas å ville slå ut i større personlig sparing. Regner man skatten marginalt såvel av utbytteøkningen som av veksten i den skattbare formue (som resultat av kursstigning som skyldes utbytteøkningen), vil f. eks. en ekspedisjonssjef (arbeidsinntekt 35.000 kr.) med skattbar formue drøyt 50.000 kr. måtte ut med 55% i skatt av en utbytteøkning, hvis kursen instiller seg slik at avkastningen er 3%. Har han drøye 100.000 kr. i formue, vil minst 68% av utbytteøkningen gå i skatt. Har han biinntekter som bringer arbeidsinntekten opp i ca. 41.000 kr. vil utbytteskattene ta 80% av et tilleggsutbytte. En avkastningsprosent på 3 tør hittil etter krigen ha vært typisk.

Eller la oss regne at kursene vil innstille seg slik at avkastningen blir 4%, og se på hvilke kombinasjoner av arbeidsinntekt og formue det er som ville gi en marginal utbytteskatt på ca. 80%. (Det regnes overalt at hele formuen gir den samme avkastning.)

Det vil f. eks. inntreffe ved følgende kombinasjoner av skattbar formue og arbeidsinntekt:

Skattbar formue		Marginale ut- Arbeidsinntekt bytteskatter	
Drøye	100.000 kr.	66.000 kr.	80%
»	200.000 kr.	37.000 kr.	76%
»	500.000 kr.	20.000 kr.	79%

Ved en rekke — slett ikke betydningsløse — kombinasjoner av formue og inntekt vil de marginale utbytteskatter endog komme opp i praktisk talt 100%, uten at statsskattevedtakets regel om 80%-begrensning blir gjeldende.

*

Tilbake til skipsselskapene, deres skatter og finansier.

Høsten 1949 var Norges handelsflåte bragt tilbake til samme størrelse som 10 år tidligere, med omtrent samme gjennomsnittsalder og ikke avgjørende forskjellig typefordeling. Til dette medgikk alle Nortrashiperstatninger og alt hva der i 1940-årene ble pløyd tilbake i selskapene fra driften. Realøkonomisk kan således resultatet av 1940-årene for skipsselskapene som gruppe regnes å ha vært status quo.

I løpet av 1950-årene er tonnasje blitt mer enn fordoblet. Nøyaktig å beregne hvordan dens realverdi har utviklet seg, er ikke så lett. På den

ene side er den blitt nyere, på den annen side har det funnet sted overgang til større skipstyper med lavere byggepris pr. tonn.

Denne utvikling er dels blitt finansiert ved sparing i selskapene, dels ved at kapital fra andre næringer er blitt plasert i handelsskip, litt ved nyttegnet aksjekapital. Men den største finansieringsfaktor har vært kreditt. Skipsselskapenes samlede gjeld hjemme og ute tør pr. nyttår 1960 overstige tilgodehavendene (inkl. verdipapirer og forskuddsbetalte terminer) med mellom 3 og 4 milliarder kroner, mens forholdet nyttår 1940 og nyttår 1950 var at samlede tilgodehavender såvidt oversteg skipsselskapenes samlede gjeld.

Skal næringen utvikles videre i rimelig tempo, vil det være nødvendig at finanseringen netto i høyere grad finner sted ved sparing og tilførsel av ny risikokapital, og i mindre grad med kreditt enn tilfelle har vært i de siste 10-20 år.

En vesentlig reduksjon i selskapsbeskatningen må inngå som ledd i en politikk som vil legge forholdene til rette for en fortsatt utvikling av bedriftene. Dette gjelder generelt, og ikke minst nettopp for skipsfarten.

Blant de enkelte skatter skiller formuesskattene seg ut som særlig tyngende for skipsfartsnæringen, på tross av at de for skipsselskaper utlignes etter 0,5 prosent, mot 0,6 prosent for praktisk talt alle andre selskaper. Gjennomsnittlig har formuesskattene etter krigen tatt ca. 8 prosent av skipsselskapenes skattbare inntekt, og i den henseende virket omtrent dobbelt så tungt som for andre selskaper. Årsaken er at skip vurderes etter sin omsetningsverdi hvert nyttår, mens det for andre driftsmidler brukes andre metoder idet omsetningsverdiene ikke kan fastslåes. — Dette illustrerer forøvrig at formuesskatt er en meget dårlig skatteform, idet det er umulig å etablere likhet for loven.

At formuesskatt oppkreves uansett driftsresultater, er en innvending som ligger på et annet plan. Under depresjonsforhold, hvor mange skip seiler med tap og andre ligger i opplag, er den en skatt som i mange tilfelle må utredes av kapitalen. For skipsselskapene under ett tok den for 1958 10% av den skattbare inntekt, og vil utvilsomt for 1959 virke relativt enda mer tyngende. På grunn av depresjonsforholdene vil dermed de samlede skatter på skipsselskapene fortsatt ligge på over 60%, på tross av at fondsskatten nu er opphevet.

Et annet ledd må være å fjerne dobbeltbeskatningen selskap-aksjonær. I dag er utvidelse av aksjekapitalen en altfor dyr finansieringsform. Aksjekapital blir formuesbeskattet på selskapets hånd, mens gjeld naturligvis ikke blir det. Mens gjeldsrenter er en fradragsberettiget utgift, må utbytterne betales av midler som på selskapets hånd er blitt gjenstand for inntektsbeskatning, nu med 50%, tidligere enda mer, rent bortsett fra at der oftest også vil måtte foretas tvungne avsetninger til reservefond om aksjekapitalen økes. Det er formentlig få felter hvor en skattereform kan få så store gavnlige virkninger i for-

Hva er flaggdiskriminering og hvilke virkninger har den?

Av cand. oecon. David Vikøren

Tendensen i det siste halvsekel har vært en forskyvning bort fra en liberalistisk skipsfarts-politikk med en fri internasjonal skipsfart i retning av skipsfartsproteksjonisme, med subsidier og preferanseordninger som de viktigste virkemidler. Dette er et hovedinntrykk, men gjelder ikke overalt. Feltet domineres av tildels skarpt motstridende synspunkter.

Gruppen av de tradisjonelle skipsfartsland i Vest-Europa samt Japan går inn for å bevare den fri konkurranseadgang i verdens skipsfart. De benytter selv i meget liten grad støttetiltak til nasjonale skip og forsøker aktivt å motarbeide statlig dirigering av last til nasjonale skip i andre land (andel av verdensflåten ca. 50 prosent).

Mot denne gruppen står diskrimineringslandene, i første rekke de underutviklede land — som går sterkt inn for å bygge opp egen skipsfart og benytter for dette formål i første rekke flaggpreferanser.

Bekvemmelighetsflaggene Panama og Liberia er en spesialgruppe som gir skipene spesielle konkurransemessige fordeler og derved har oppnådd å få en betydelig flåte registrert (ca. 15 prosent av verdensflåten). Disse land praktiserer nærmest en pro forma-registrering, men har ellers en minimal jurisdiksjon eller kontroll over skipene, som eies og opereres av andre land.

USA utgjør forsåvidt en fjerde gruppe alene, med en fot i hver av de tre foregående grupper. USA benytter flaggdiskriminering, men i prinsippet bare for laster som direkte eller indirekte

er finansiert av staten. Men samtidig er USA skadelidende ved diskriminering i andre land og har forsåvidt fellesinteresser med Vest-Europa i fri konkurranseadgang. Dertil har USA aktivt støttet og medvirket til oppbyggingen av flåten under «flags of convenience» ved å tillate og delvis oppmuntre til amerikansk registrering av skip i disse land (40 prosent av Pan-Lib-Hon-flåten er i dag USA-eiet).

*

Flaggdiskriminering kan enklest defineres som statlige tiltak med det formål å begrense befrakternes frie adgang til å velge hvilke skip de vil benytte for sine transporter. De forskjellige former for flaggdiskriminerende tiltak kan inndeles i to grupper:

a) Bilaterale tiltak i form av skipsfartsklausuler i handelsavtaler, som bestemmer at hele eller en del av handelen mellom landene skal reserveres for det ene eller begge lands skip.

b) Ensidige tiltak fra staters side med det formål å reservere last for landets egne skip, enten direkte gjennom lovgivning eller ved hjelp av valutakontroll, import- og eksportlisensiering, godkjenning av befraktningskontrakter eller i form av at egne eller bestemte lands skip blir gitt særbehandling i havnene.

Flaggdiskrimineringen har økt særlig sterkt i omfang i de senere år. I dag regner man med at omkring 45 land driver bevisst flaggdiskriminering i en eller annen form. Dette gjelder i første

hold til hva den i første omgang vil «koste» det offentlige i form av oppgitte skattekrav.

*

Spørsmålet om avskrivningsregler og deres utforming får ligge til en senere anledning. Men et regne-eksempel tør vise deres betydning.

Skipenes verdiforringelse med alderen er forskjellig under ulike konjunkturførhold og for ulike skipstyper. Under depresjonsforhold kan en aldersforskjell på ett år mellom to ellers like skip betinge en verdiforskjell på over 10%, under ekstreme høykonjunkturer mindre enn 5%. Selve den tekniske utvikling bevirker også at verdiforringelsen med stigende alder er forskjellig. Regner man som typisk en sats på 7,5% p.a. (som for de seneste år vil være for lite), og samtidig forutsetter at nettoinntekten over en periode tilsvarer 5% p.a. på skipsverdiene, vil det sees

at amortisasjonsbehovet er en og en halv gang så stort som nettoinntekten. For et gjeldsfritt rederi, med hele formuen plasert i skip, må m. a. o. gjennomsnittlig 60% av driftsoverskuddet anvendes til avskrivninger. — For et annet rederi, hvor halvparten av flåtens verdi motsvares av gjeld med 5% rente, må 75 prosent av driftsoverskuddet (etter gjeldsrenter) brukes til avskrivning om det skal være mulig å sette til side nok til å finansiere en løpende remplasering av flåten. Meg bekjent har ingen andre næringer et tilnærmet like høyt amortisasjonsbehov. — Hvis skatten er lav, er det ikke så farlig om avskrivningsadgangen er knapp. Men hvis skattene er høye og avskrivningene er for små, vil skattene lett kunne overstige den reelle inntekt. — Eksemplet gir så visst ingen uttømmende fremstilling av skipsfartens avskrivningsproblemer, men tør illustrere hvorfor de må tillegges overordentlig stor vekt.

rekke nesten alle land i Syd-Amerika og Mellom-Amerika, delvis USA, enkelte land i Afrika og flere større land i Asia, samt alle land i kommunistblokken hvor skipningene dirigeres av statsorganer og statsbedrifter.

Disse 45 land svarer for ca. 45—40 prosent av den sjøverts verdenshandel i dag. Den faktiske varemengde som transporteres på nasjonale skip p.g.a. preferansebestemmelser er imidlertid heldigvis langt mindre, dels fordi flaggdiskrimineringen ofte bare gjelder visse deler av landenes utenrikshandel, men kanskje i realiteten enda mer fordi flåtene i disse land ikke er fullt utbygget. Det er imidlertid klart at diskrimineringslandene tar sikte på å øke den andel av utenrikshandelen som blir transportert med egne skip.

*

Den økonomiske virkning av diskrimineringen er ikke målbar. Men det er enkelt å resonner seg frem til hvorledes den virker. Begrunnelsen for å tvangsdirigere last til nasjonale skip er oftest at disse skip har høyere driftsomkostninger enn konkurrentene og derfor har vanskelig for å drive lønnsomt til verdensmarkedets frakter. Ved at disse skip gjennom lastepreferanser blir sikret en større del av den sjøgående verdenshandel enn de ellers ville få, vil transportene flyttes over fra skip med lavere omkostninger til skip med høyere omkostninger. Flaggdiskrimineringen vanskeliggjør dessuten en rasjonell utnyttelse av verdensflåten: Dersom et skip blir forhindret fra å ta last i de havner det befinner seg i, p.g.a. preferanse til fordel for et bestemt lands skip, vil man totalt sett få en økning i ballastreisen, dvs. dårligere kapasitetsutnyttelse for verdensflåten. Dette fører til en større verdensflåte enn ellers nødvendig og dermed til høyere fraktkostnader.

Både direkte og indirekte virker derfor flaggdiskrimineringen inn på omkostningene ved å transportere verdens sjøgående handel (som utgjør omkring $\frac{3}{4}$ av den samlede verdenshandel). De høyere transportomkostninger betyr igjen høyere varepriser for forbrukerne i det lange løp. Dessuten vil høyere transportomkostninger ha en tendens til å hemme vareutvekslingen og dermed arbeidsdelingen mellom landene, fordi den gjør det marginale varebytte mellom landene ulønnsomt.

*

Det faktum at omfanget av flaggdiskrimineringen i verden stadig tiltar, er et tegn på at det traktatmessige grunnlag for å bekjempe denne utvikling har vært for svakt og at man politisk sett også har stått for svakt, eller — som oftest har vært tilfelle — at andre hensyn har veiet tyngre enn skipsfartsinteressene når det har vært tale om å gå lengre enn å benytte diplomatiske protester. Hele arbeidet med flaggdiskrimineringsproblemet er forøvrig stadig under utredning mellom de vest-europeiske skipsfartsland med henblikk på å finne frem til effektive tiltak.

Det viktigste grunnlag for arbeidet mot flaggdiskrimineringen i de senere år har vært skipsfartsbestemmelsene i OEEC's Liberaliseringskode. Denne avtale har tjent to formål: Å forhindre flaggdiskriminering i OEEC-landene og danne basis for fellesopptreden mot diskriminering i andre land. Det heter i Liberaliseringskoden om skipsfarten:

«As the shipping policy of the Governments of the Member countries is based on the principle of free circulation of shipping in international trade in free and fair competition, it follows that the freedom of transactions and transfers in connection with maritime transport should not be hampered by measures in the field of exchange control, by legislative provisions in favour of the national flag, by arrangements made by governmental or semigovernmental organisations giving preferential treatment to national flag ships, by preferential shipping clauses in trade agreements, by the operation of import and export licensing systems so as to influence the flag of the carrying ships, or by discriminatory port regulations or taxation measures — the aim always being that liberal and competitive commercial and shipping practices and procedures should be followed in international trade and normal commercial considerations should alone determine the method and flag of shipment.»

P.g.a. Liberaliseringskodens store betydning for arbeidet med å bekjempe flaggdiskrimineringen knytter det seg særlig interesse til skipsfartens stilling i den organisasjon (OECD) som er foreslått å avløse OEEC neste år. Det er av vital betydning å holde det forpliktende skipsfartssamarbeide innen Vest-Europa som basis for fremtidige fremstøt mot flaggdiskrimineringen i verden.

*

Det er særlig to hovedmotiver som ligger bak bestrebelsene for å bygge opp en nasjonal flåte bl. a. ved hjelp av preferansetiltak.

a) Politiske hensyn til den nasjonale prestisje, strategiske og beredskapsmessige hensyn (ønske om å ha en egen flåte som kan ivareta forsyningstjeneste i tilfelle krig).

b) Økonomisk ønske om å «spare» valuta til frakter for å bedre betalingsbalansen.

Den politiske motivering kan vanskelig bli gjenstand for en økonomisk vurdering. Det som først og fremst anføres hva angår beredskapsargumentet, er de retningslinjer som er trukket opp for skipsfartssamarbeidet innen NATO i tilfelle krig. Medlemslandene har lovet at de, i tilfelle krig, vil la alle sine skip allokere av en interalliert organisasjon. Det er da vanskelig å se at disse land og deres venner skulle ha grunn til å utvikle egne flåter til skade for sine allierte.

Også den økonomiske motivering for flaggdiskriminering kan være vanskelig å analysere; svært mye avhenger av de økonomiske forhold i diskrimineringslandene — og de er svært forskjellige. Som nevnt er det fortrinnsvis de mindre utviklede land som benytter slike midler med det formål å bygge opp en flåte under eget flagg. Særlig for disse land er det meget tvilsomt om en økonomisk motivering holder.

Retten til territorialfarvannet

Av Bertil A. Renborg

Territorialfarvannet er et sjøområde omkring et lands kyster. Det står under kyststatens suverenitet med en eneste unntagelse: ifølge gjeldende internasjonal lov må kyststaten tillate utenlandsk skipsfart der under forutsetning av at den er uskyldig og fredelig (såkalt «innocent passage»). Spørsmålet er av overordentlig stor betydning for en sjøfartsnasjon, særlig nå for tiden da det viser seg en bestemt tendens fra kyststatenes side til å ville utvide territorialgrensen. Man er her inne på det omstridte spørsmål om territorialfarvannets utstrekning.

Inntil ganske nylig var det internasjonalt godtatt en bredde av høyst 3 sjømil, skjønt de skandinaviske landene har opprettholdt 4 miles grense. I de senere år har en rekke stater lovfestet en territorialgrense på 12 sjømil, f. eks. Island, Irak, Iran, Panama, Indonesia. Spørsmålet var oppe på De Forente Nasjoners sjørettskonferanser i Genève i 1958 og i år uten at det var mulig å komme fram til en overenskomst. Men konferansen i 1958 resulterte likevel i en konvensjon om territorialfarvannets stilling i internasjonal rett; det ble her tatt inn bestemmelser om kyststaters rettigheter og plikter. Ett av punktene er utenlandske fartøyers rett til å passere gjennom et annet lands territorialfarvann. Gjennomfarten er «uskyldig» så lenge den ikke forstyrrer ro og orden i kyststaten eller truer dens nasjonale sikkerhet.

Uttrykket gjennomfart defineres som navigering gjennom territorialfarvannet enten i transitt eller til og fra kyststatens indre farvann, dvs. noen av dens havner. I prinsippet har det utenlandske fartøy ikke lov til å stoppe eller ankre opp i territorialfarvannet hvis ikke dette følger av normal navigering eller forårsakes av force majeure eller nødtilfelle. Undervannsbåter må navigere på havoverflaten og vise sitt nasjonalitetsflagg.

Når det gjaldt fremmede krigsfartøyer i sin alminnelighet, var det umulig å enes om en felles linje. Noen stater mente at det var tilstrekkelig med en forutgående underretning, mens andre hevdet at gjennomfart av krigsfartøy krevet tillatelse fra kyststatens side. Den nye konvensjonen, som for øvrig ikke er trådt i kraft ennå, inneholder derfor ingen andre bestemmelser om fremmede krigsfartøyer enn ovennevnte om undervannsbåter og den forskriften at kyststaten kan fordre at et utenlandsk krigsfartøy forlater dens territorialfarvann hvis det ikke retter seg etter gjeldende lover og ikke etterkommer anmodningen om det.

Kyststaten har rett til midlertidig å avsperre deler av territorialfarvannet for utenlandsk sjøfart, men bare hvis dette er nødvendig for å verne kyststatens egen sikkerhet. En slik avsperring kan dog *ikke under noen omstendighet* gjennomføres i skipsled som brukes til internasjonal sjøfart mellom forskjellige deler av det

Et karakteristisk trekk for de mindre utviklede land er vel kapitalmangelen. Dette er det hovedproblem som nu søkes løst ved storstilt organisering av økonomisk hjelp til de tilbakeleggende land. Hvis ikke kapitalinvestering i skipsfart kommer i tillegg til den kapital disse land kan få til disposisjon på annen måte, kan det vel med stor sikkerhet fastslås at investering i skipsfart vil være mindre lønnsom, sammenlignet med andre investeringer. Investeringer i andre næringer i de underutviklede land kan antagelig oppvise en langt høyere produktivitet p.g.a. råstoffgrunnlaget, og vil ha en langt større beskjeftigelsesmessig virkning enn investering i skip.

Skipsfart er i dag ikke bare en meget kapitalintensiv næring med liten beskjeftigelse i forhold til den investerte kapital. Den eies og drives også i vesentlig grad av relativt kapitalrike land, hvor konkurransen ikke muliggjør en høyere kapitalavkastning i skipsfarten enn i andre næringer, og denne kapitalavkastning er langt lavere enn man må vente for investeringer i de underutviklede land når skipsfart holdes utenfor. Det må derfor virke unaturlig når kapitalfattige land ofte gir prioritet for investering i skipsfarten.

*

Nærmere 90 prosent av de norske skip i utenriksfart (målt i tonn) er til enhver tid beskjeftiget i fart mellom andre land. Norsk skipsfart er således basert på fri adgang til å transportere varer til og fra andre land. Innskrenkninger i denne konkurranseadgang ved proteksjonistiske tiltak angriper derfor selve eksistensgrunnlaget for norsk skipsfart.

Riktignok er ikke alle tonnasjegrupper i den norske flåte like meget berørt av flaggdiskrimineringen. Tanktonnasjen — der som kjent utgjør nærmere 60 prosent av den norske flåte — har hittil merket mindre til denne utviklingen enn f. eks. linjeflåten.

Våre spesielle interesser og avhengighet av fri internasjonal konkurranse i skipsfarten tilsier en aktiv medvirkning i arbeidet mot flaggdiskrimineringen i verden. Vår stilling tilsier også at forholdene legges til rette for å styrke norske skips konkurranseevne. Det er klart at innskrenkninger i internasjonal konkurranseadgang setter større krav til konkurranseevnen — og jo mer vi kan vise at norske skip kan seile bedre og billigere enn diskrimineringslandene, dess større motstand kan vi regne med i diskrimineringslandene mot en politikk som vanskeliggjør og fordyrer deres utenrikshandel.



Månedens begivenheter

April har vært en stille måned i Frederiksgate. De to store begivenhetene har vært ølekkursjonen og studentenes møte med Frisch.

Den årvisse ølekkursjonen gikk til Schou i år. Eldre, erfarne studenter påstår at det var den pynteligste som har forekommet i Samfunnets historie. Det er spørsmål om hvorvidt en skal ta det som et uttrykk for at studentene er blitt mindre livsglade eller mer fornuftige.

*

Torsdag den 28. holdt Frisch et kåseri om Oscar Jæger i Store Seminarrom. Studentene var møtt mannsterkt fram «for å nytte denne enestående anledning til å se og høre Frisch». Kåseriet er trykt annet sted i bladet.

*

Cand. ocon. Helge Krog har uttalt seg om det sosialøkonomiske studium. Som et apropos til Frisch's kåseri om Jæger, sakser vi:

«I min såkalte studietid (om dagen spilte jeg mest billiard, om natten bridge eller poker) bygget undervisningen nesten utelukkende på forelesninger — en metode som ble foreldet for et halvt tusen år siden, da Gutenberg fant opp trykkerikunsten. Likevel hørte jeg jo, for skams skyld, en og annen forelesning av vår professor, den overdrevent harmløse spiritist Oskar Jæger. Han næret en svermerisk beundring for Bøhm-Bawerks lære om «grenseværdien» og foreleste vidt og bredt om den, det var rene åndemaningen.

Først mange år senere ble jeg klar over at grenseværdilæren var det siste desperate forsøket på å gi privat-kapitalismen en slags teoretisk

underbygning av anstendighet. Enda senere gikk det opp for meg at lærens ytterste logiske konsekvens var denne: hvis en fattig mann stjeler tusen kroner fra en rik mann, får disse tusen kronene mangedobbelte verdi, og tyven har dermed økt den almene økonomiske trivsel og gjort seg fortjent til en utmerkelse for sosial innsats. Men denne konklusjonen trakk jo hverken Bøhm-Bawerk eller Oskar Jæger.»

Hva sier Sosialøkonomisk institutt?

Videre kommer han med gode råd til eksamenskandidatene:

«At jeg fikk en tålelig bra eksamen, kunne jeg takke vår manuduktør for. I siste timen foran eksamen ga han oss råd om hva vi burde repetere i innspurten. Sosialismen kunne vi sløyfe, sa han, et så brennende tema kunne Det kongelige Frederiks ikke drømme om å uteske våre meninger om. Min tillit til manuduktørens omdømme var ikke stor. Jeg tilbrakte derfor de tre siste dagene foran den første skriftlige prøven med å lese *alt* som gamle Aschehoug i sin «Sosialøkonomik» hadde å bemerke om sosialismen. — Og så *fikk* vi sosialismen i teoretisk oppgave!

Dette ble, i forbigående sagt, en del av erfaringsgrunnlaget for en leveregel jeg senere har søkt å følge: lytt oppmerksomt til gode, autoritative råd, for da kan du nesten ufeilbarlig gjøre det som er fornuftig, nemlig det stikk motsatte.»

åpne hav eller mellom det åpne hav og en annen stats territorialfarvann.

Men kyststaten har også visse plikter. Den må ikke hindre fredelig gjennomfart og skal på passende måte offentliggjøre meddelelse om farer for navigeringen som den har kjennskap til.

Et spørsmål som berører utenlandsk sjøfart innenfor territorialfarvannet, er det om kyststatens rett til å forfølge og oppbringe fremmede fartøyer *på åpne havet*. Bestemmelsene om dette fins i konvensjonen om det åpne hav, godkjent på konferansen i 1958. Kyststaten må ha rimelig grunn til å anta at det fremmede fartøy under gjennomfarten av territorialfarvannet har overtrådt gjeldende lover. Videre må det fremmede fartøyet eller en av dets båter, når forfølgelsen begynner, befinne seg i kyststatens indre farvann eller i dens territorialfarvann eller i den såkalte tilgrensende sonen. Endelig fordres det at forfølgelsen er kontinuerlig, dvs. ikke avbrytes. Det tekniske engelske uttrykk for denne fremgangsmåten er «Hot Pursuit». Rettigheten opphø-

rer om det utenlandske fartøyet kommer inn i eget eller annen stats territorialfarvann. Forfølgelsen kan bare foretas av krigsfartøy, militærfly eller av andre offentlige fartøyer som har særskilt myndighet til det.

Innenfor et visst område av farvannet, den såkalte *tilgrensende sonen*, har kyststaten rett til å utøve kontroll over utenlandsk sjøfart i den hensikt å hindre eller straffe overtredelser av dens fiskal-, sanitær-, immigrasjons- og tollbestemmelser. Den tilgrensende sonen må ikke strekke seg over mer enn 12 sjømil fra de grunnlinjer som brukes ved beregningen av territorialfarvannets bredde.

Fiske innenfor territorialfarvannet er ikke tillatt for utenlandske fiskefartøyer uten særskilt tillatelse. For lufttrafikk gjelder helt andre bestemmelser som dog ikke fins i konvensjonen om territorialfarvannet. Prinsippet er det at fremmed flytrafikk over territorialfarvannet liksom over kyststatens landområde krever forut innhentet tillatelse.

Oskar Jæger

Kåseri for sosialekonomiske studenter 28. april 1960

Av professor Ragnar Frisch

Da min venn student Spildrejorde kom og meddelte meg at han hadde bestemt at jeg skulle holde kåseri for de økonomiske studentene over Oskar Jæger — han hvis byste studentene har satt på en murstensokkel i hyggerommet i første etasje i økonomenes høyborg i Frederiks gate 3 — så forsto jeg at dette måtte forberedes grundig og i tide. For det skulle være et virkelig kåseri, sa Spildrejorde.

Så satte jeg meg da ned og begynte å tygge på blyanten. Men det gikk heller tregt med å finne en begynnelse. For om mulig å få en inspirasjon slo jeg opp på *mursten* i konversasjonsleksikonet. Men de eneste assosiasjonene som kom var norske teglverk og deres årsproduksjon og geografiske fordeling, og det var ikke noen passende begynnelse.

Men, så kom jeg til å tenke på han som satt i selskap og ikke visste sin arme råd med å finne et konversasjonstema. Han løftet opp stolen sin, satte den hardt i gulvet og sa: «Hva var det? — et skudd? Apropos skudd — jeg kan en jakthistorie.»

Så vil da også jeg si apropos — apropos kåseri, hva er det? Det kan vel defineres som det å si mye rart som ikke har noe med saken å gjøre. Dog med den lille tilføyelse at det helst bare bør være tilsynelatende og ved første øyekast at det ikke har noe med saken å gjøre.

En behøver jo ikke alltid å gå så langt som mesteren i underfundighet, Haavelmo, når han sier noe som ingen skjønner før tre dager etter eller en måned etter, når de sitter hjemme hos seg selv og sier: «Ja så sannelig.» Det kan være nok å være bare så passelig underfundig.

Med utgangspunkt i denne definisjon av kåseri faller det naturlig å ta opp spørsmålet om *astronomi*.

Det er vanskelig for en lekmann å forstå hvordan astronomene kan finne ut hvor langt det er til stjernene og hvor store de er. Men det vanskeligste av alt er likevel å forstå hvordan i all verden de kan klare å finne ut hva stjernene heter.

Slik kan da vi lekmenn bli gående og undres over astronomiens problemer. Og ikke noen særlig stor skade er skjedd ved at vi går slik og undres.

Men hvis det skulle komme så langt som til at astronomene ville si at de trenger *større bevilgninger*, at vi må redusere veibyggingen og helsestellet for å få midler til å kunne intensivere denne spesielle grenen av forskningen som består i å finne ut hva de nyoppdagete stjernene heter — da ville det være grunn til å bli betenkt.

Når vi har grublet over dette en stund, begynner det å demre for oss at det gjelder å skille mellom virkelige problem og skinn-problem. Og da begynner vi å nærme

oss betydningen av de murstenene som Oskar Jæger står på.

Det budskapet Oskar Jæger og murstenene på nytt og på nytt skal bringe over til de økonomiske studentene er dette: Vokt deg for skinn-problemene! Denne siden av Jægers innsats er ikke kommet så tydelig til uttrykk i de delene av hans arbeid som nå er pensum. Det er derfor en særlig grunn til å trekke det fram ved denne anledning.

Jeg tror ikke det er noe område hvor det er så stor fare for å bli tuklet inn i skinn-problem som i økonomien. Fiksjonstenkingen har floreret og florerer fortsatt i ikke så liten utstrekning selv om vi forsøker å gjøre vårt beste for å utrydde den.

Nylig så jeg f. eks. i en avisartikkel at en egyptisk økonom i framtreddende stilling hadde sagt at Egypt måtte skyve noen av de økonomiske byrdene over fra den nåværende til den neste generasjon ved å legge ut et innenlandsk statslån. Og jeg var glad ved tanken på at i Norge er det iallfall i dette spesielle spørsmålet ikke lenger noen som tør vedstå seg offentlig et slikt fiksjonsprat, fordi i Norge sitter det nå så mange unge og skarpe økonomer rundt omkring at en slik fiksjonsteoretiker straks ville bli tatt ved vingebeinet. Hvis det er noen av de tilstedeværende som ikke skjønner at det er fiksjonsprat dette med å velte byrder på framtiden ved hjelp av innenlandske statslån, så bør de gå til lege. Og hvem som helst av lærerne i Frederiks gate 3 kan være lege i dette tilfelle.

Det er ikke alltid helt ufarlig å forsøke å avsløre fiksjonstenkingen i økonomien. Det finnes ikke noe som kan gjøre folk så *rasende* som det at de blir gjort oppmerksom på at de driver med fiksjonstenking. Og raseriet er desto større jo mer inngrodd og vanemessig denne tenkingen er. Det er mange hugg økonomene har måttet døy i tidens løp fordi de har forsøkt å si f. eks. slike enkle sannheter som at det ikke lar seg gjøre gjennomgående å øke enkeltpostene i et budsjett og samtidig bringe budsjettets totalsum ned.

Det var en inngrodd og dypt forankret fiksjonstenking Oskar Jæger stakk hull på og skapte raseri omkring da han en gang i mellomkrigstiden sa at det likegodt kunne ligget mursten i Norges Bank som gull.

Selvsagt visste Jæger godt at gull kan brukes til å betale litt import med om det skulle trenges og en virkelig ville gjøre bruk av gullet. Størrelsesordenen av denne virkningen får vi et bilde av hvis vi tenker oss at vi hadde brukt hele gullbeholdningen på ett år i et av de siste årene. Da ville Norge kunne betalt opptil flere prosent av det årets import. Og hvor stor promille

av årsimporten vi kunne betalt på denne måten om vi hadde passet på ikke å bruke mer enn noen prosent av gullbeholdningen, kan jo de rekne ut som har god tid. Hva promillen ville blitt den gang Jæger skapte raseri, husker jeg ikke, og det kan også være det samme, for det var ikke gulletts rolle i denne forbindelse han tenkte på.

Han tenkte på gulletts betydning som basis for et såkalt «sunt» pengevesen, og legg merke til at «sunt» her står i anførselstegn.

Det Jæger vendte seg mot var den inngrodd fiksjonstenkingen om at bare vi har full gulldekning, eller iallfall en passe stor gulldekningsprosent, så kan vi utstede så mye sedler vi vil uten at det skjer noe galt med prisnivået. Og omvendt: Hvis vi ikke har stor nok gulldekning, så er vi dessverre avskåret fra å skape nok penger til å holde landets produksjonsliv oppe. Det kan være sørgelig at det skal være slik, men det er dessverre ikke noe å gjøre ved det at gullet på denne måten tyranniserer oss.

Selv vakte jeg en gang raseri ved å kalle denne fiksjonstenkingen for «troen på nøkken». Og Jæger vakte altså raseriet ved å si at vi like godt kunne ha liggende mursten i Norges Bank.

Sannheten er naturligvis at det er helt andre faktorer enn gulldekningen som avgjør om pengene skal beholde sin verdi og som avgjør om de skal oppfylle sin misjon som et effektivt hjelpemiddel i produksjonslivet.

En annen av våre avdøde sosialøkonomer, professor Schönheyder, sa en gang at gullet som basis for pengevesenet er å likne med et livbelte som har den eiendommelige egenskap at det flyter utmerket så lenge det er på grunt vann, men synker så snart det kommer ut på dypet. Det er meget treffende sagt. Så lenge forholdene ligger slik til rette at det ikke trengs noe gull for å stabilisere pengevesenet, da virker gullet utmerket. Men så snart vi kommer ut i virkelige vanskeligheter, viser det seg at gullet er maktesløst.

Det er Jægers uvisnelige fortjeneste at han klart advarte mot den økonomiske fiksjonstenkingen i en tid da den florerte alle vegne og det slett ikke var ufarlig å si noe imot. Det gjaldt ikke bare det spesielle spørsmålet om gulletts betydning, men mange andre fiksjonsproblemer også. Dette skal de økonomiske studentene alltid huske, og dette skal murstenene minne dem om hver dag.

*

Av utdannelse var Jæger opprinnelig filolog. Først senere tok han opp studiet av jus og sosialøkonomi og ble professor i sosialøkonomi ved Universitetet i Oslo. Den filologiske bakgrunnen gjorde at Jæger ble i beste forstand en lærd mann. Ingen her hjemme har f. eks. i samme grad som han hatt kjennskap til og forståelsen av Adam Smith's og de andre klassikeres lærebygning. Dette ga en filosofisk og humanistisk bredde over hans framstilling som vi dessverre kanskje har mistet noe av under arbeidet senere med å gjøre vår disiplin til en mer moderne orientert vitenskap med tilknytning til naturvitenskapelige metoder.

Jæger hadde også en levende *sosial samvittighet*. Det har Gunnar Jahn gitt et godt og sympatisk uttrykk for i den minnetalen han holdt over Jæger, (trykt i Stats-

økonomisk Tidsskrift 1933). Jægers sosiale samvittighet og rettferdighetssans var også noe jeg trakk fram i en minnetale over ham jeg holdt i Studentersamfunnet, (trykt i Tidens Tegn, 23. september 1933).

Trass i sin filologiske og humanistiske innstilling hadde Jæger en åpen forståelse for de nyere retninger med sterkere aksentuering av statistiske og matematiske metoder. Det er karakteristisk hva han sa om de matematiske metoder. I boka «Socialøkonomiens Historie» som utkom i hefter i årene 1911—15, sier han f. eks.: «Alle erkjenner nu også at en matematisk betraktningmåte i mange tilfelle er nødvendig for å undgå ensidigheter og feilslutninger under behandlingen av den teoretiske socialøkonomis problemer.» Legg merke til at han bruker adjektivet nødvendig. Det er bemerkelsesverdig på en tid da de fleste ennå anså det matematiske symbolspråket nærmest som en slags selskapslek som en kunne bruke eller la være å bruke i sosialøkonomien ettersom en hadde lyst til.

Denne forståelsen av at økonomen må forsøke så langt han maktet å forene det humanistiske og det eksakte, finner vi også så tydelig uttrykt hos en annen av de nordiske økonomer fra den tiden at jeg må nevne det.

Den danske økonom Lauritz Birck gikk bort omtrent samtidig med Jæger, og Wilhelm Keilhau skrev i den anledning i Statsøkonomisk Tidsskrift i 1933. Om Bircks bok «Værditheori» sier Keilhau: «Den inneholder en underlig blanding av matematiske formler — og kunstnerisk utformede psykologiske tanker. Tilsynelatende er det noe ulogisk ved denne tvesidighet. Men trenger en dypere inn i fremstillingen, virker den som en åpenbaring av vår vitenskaps vesen. For økonomikken har nå engang et Janusansikt. — Derfor må den fødte sosialøkonomiske forsker både eie viljen til det eksakte og evnen til å se og forstå dette skiftende spill av den gruppe økonomiske krefter som har sin opprinnelse i det tidsbundne menneskesinn.» Det er så god en definisjon av kravet til en sosialøkonom som noen kan ønske.

Jægers vidsyn om matematikken i sosialøkonomien er så meget mer bemerkelsesverdig som han selv var rørende hjelpeløs når det kom til teknisk håndtering av matematiske begreper og formler.

En episode i denne forbindelse må jeg fortelle. Alle Oslo-boere kjenner det store bygget som nå ligger på hjørnet av Bygdø Allé og Frederik Stangs gate, det som inneholder kinoen Gimle.

Der var det i mine unge dager en stor dump ned i terrenget og der lå det en gammel trevilla. I første etasje der bodde Jæger. Fra entréen kom en gjennom stuen inn til venstre i Jægers arbeidsværelse. Jeg er sikker på at mange av de eldre — og kanskje noen av de middelaldrende — økonomene husker dette arbeidsværelset. Der foregikk det ofte diskusjoner til langt på natt i en atmosfære som var så tett av tobakksrøk at en kunne skjære den, for rommet var ikke stort og Jæger var kraftig til å røke. Ofte har jeg sittet der sammen med kolleger og enda oftere alene sammen med Jæger.

Særlig satt jeg der ofte i den tiden jeg skulle besørge en ny utgave av hans stensilerte forelesninger over Teoretisk Socialøkonomi. Det var den boka som ble

kalt «blåboka» etter det karakteristiske mørkeblå bindet. Jæger var overveldet av beundring for den moderne teknikk som gjorde det mulig å skrive på stensil. Og enda mer overveldet var han over at det ennogså gikk an å *rette* noe som var skrevet på stensilen. Det er imidlertid ikke denne hans beundring for moderne teknikk jeg først og fremst vil fortelle om, men om mitt arbeid med å forbedre enkelte punkter i framstillingen.

Særlig gjaldt det dette med overgangen fra totalnyttebegrepet til grensenyttebegrepet. Jæger hadde klart for seg at det her var noe som skulle gjøres mindre og mindre, men han var ikke helt stø når det gjaldt måten det skulle gjøres på. Men han forsøkte da. Han valgte som eksempel nytten av sukkeret — og det måtte være farin, altså puddersukker, ikke sukkerbiter. Her hadde han noe som kunne gjøres mindre og mindre. Først kunne vi gå fra en kilo ned til en halv kilo. Og derfra kunne vi gå videre ned til en kvart kilo og således videre inntil vi — for å bruke hans egne ord — «kommer ned til det minste sukkerkorn». Han uttalte disse slutningsordene «ned til det minste sukkerkorn» med patos og med et betydningsfullt, halvt alvorlig og halvt spøkefullt blink i øyet idet han rettet seg opp på sin karakteristiske måte. Når vi var kommet ned til dette siste sukkerkorn, *da* var vi kommet ned til grensenytten, mente han.

Jeg husker at jeg satt kveld etter kveld i den tette tobakksrøken og forsøkte å få rettet opp denne tankegangen. Jeg forsøkte å forklare at på denne måten ble det bare smuler tilbake — og til slutt ingenting, altså 0 i alle vanlige tilfelle. For å få fram et tall som ikke alltid blir 0, må vi gjøre noe annet *før* vi begynner å gjøre sukkerkornene mindre og mindre. Dette annet er å *dividere* totalnyttens med det godekvantum som totalnyttens refererer seg til. Først når vi har utført denne divideringen, kan vi begynne å gjøre sukkerkornene mindre og mindre. Da vil vi til slutt kunne få et resultat som kan bli et annet bestemt tall, f. eks. 2,7.

For oss i dag er det så enkelt å avfeie hele dette spørsmålet med å si at den deriverte er den grense som *forholdet* mellom tilveksten i funksjonens verdi og tilveksten i argumentverdien streber mot når tilveksten i argumentverdien går mot null. Men vi skal ikke være overlegne overfor dem som ikke uten videre innså poenget i denne tankegangen. Vi skal huske på at denne tanken i virkeligheten er framkommet som resultat av en av menneskeåndens største kraftprestasjoner og først på et meget sent trinn i utviklingen. Det var først i slutten av det 17. og begynnelsen av det 18. århundrede gjennom Newton's og Leibniz's arbeider at denne tenkemåten er blitt vitenskapsmenneskenes almene. Og først på et enda meget senere tidspunkt fikk vi en helt presis utforming gjennom begrepet grenseovergang. Nå ble de uendelig små tingene avskaffet som *størrelser* og erstattet av begrepet *prosess*, nemlig av en prosess hvor en endelig størrelse er i stadig bevegelse nedover mot 0. Og under denne prosessen skal det være slik at likegyldig hvilket fast positivt tall vi enn måtte velge, uansett hvor lite det måtte være, så vil det bevegelige tallet til slutt bli mindre enn det faste tallet vi valgte. Det er et slags maratonløp hvor det bevegelige tallet alltid er sikker på å vinne over det faste.

Det var ikke minst under inntrykket av hvor vanskelig det var å få forklart disse grunnbegrepene for filologen Jæger at jeg selv i mine forelesninger har lagt

så stor vekt på den grenseovergangen som fører til begrepet differensialkvotient eller derivert. Jeg kalte det den gang tilvekstgrad for å forsøke å skjule at det var et matematisk begrep vi hadde for oss. Nå er det heldigvis ikke lenger så stor skam og skjensel å vedstå seg det egentlige navnet.

I det tette tobakksfylte arbeidsrommet til Jæger foregikk det også andre former for samarbeid. Det hendte at Jæger og jeg kjempet sammen i avispolemikk mot et eller annet. Og da var det ofte at den kloke og erfarne Jæger kunne si meg nyttige ting. Jeg husker f. eks. tydelig hva han sa en gang vi drøftet opplegget til en eller annen avispolemikk. «Unge venn», sa han, «De kan si akkurat hva De vil, bare De passer på måten De sier det på.» Jeg har kanskje ikke alltid klart å holde meg dette etterrettelig, men jeg har da forsøkt så godt jeg har kunnet.

*

Oskar Jæger ga sine elever og medarbeidere meget både som lærer og menneske. Og den murstensokkelen som studentene nå har stillet ham opp på og satt navneplate på, skal daglig minne dem om noe av det viktigste og mest varige han har gitt oss: Advarselen mot skinnproblemene.

Ved å tegne

livsforsikring med familietillegg

kan De trygge familien med et beløp som virkelig monner mot et overkommelig utlegg til premie.

Eksempelvis kan en 28-årig økonom som nylig har giftet seg — eller som er klar over at det nu er på tide å gjøre det — for en årlig premie på *kr. 385,—* få en forsikring på *kr. 10 000,—* som utbetales ved hans 70. år eller tidligere død, med familietillegg som sikrer utbetaling av det femdobbelte beløp — *kr. 50 000,—* — ved død i de første 20 år.

Ved død innen 1. januar 1965 garanterer Norske Liv dessuten et tillegg som i dette tilfelle utgjør 15%, slik at den samlede utbetaling ved død før 1. januar 1965 blir *kr. 57 500,—*.

NORSKE LIV
Stiftet 1844

Mål og midler . . .

fartspolitikk. Denne har oftest langsiktige virkninger, men dens økonomiske betydning er ikke mindre for det. Den angår nemlig selve grunnlaget for vår eksistens som skipsfartsnasjon. Den internasjonale skipsfartspolitik er samtidig praktisk talt den eneste gruppe tiltak her i Norge som har til formål å øke næringens inntekter og utviklingsmuligheter. Gjennom bekjempelsen av flaggdiskriminering, dvs. andre lands preferansetiltak for å sikre transportene for egne skip, blir det vernet om vår *adgang* til å konkurrere om fraktene, en adgang som står i stadig fare for å bli innskrenket. Gjennom andre lands subsidier til sin skipsfart og gjennom foretelser som bekvemmelighetsflåter uten skatter og forpliktelser overfor det land som skipene er registrert under, står vår *evne* til å konkurrere i fare. Bekjempelse av slike forhold er en viktig side av norsk skipsfartspolitik som myndighetene etterhvert har tillagt stadig mer vekt. I de første etterkrigsår kunne man oppleve at de norske myndigheter av kortsiktige innenriksøkonomiske hensyn gjennomførte en politikk som det ville være meget skadelig for Norge om andre land skulle føre. Dette kunne ikke unngå å svekke norske protesters effekt overfor andre land. Men Norge har nå i en årrekke ført en skipsfartspolitik som ingen fremmede land kan ha hatt noe å utsette på. Med dette som bakgrunn har Norge med større iver og effekt kunnet samarbeide med likesinnede land til bekjempelse av andre lands diskriminasjon etc., og med sikte på å få i stand et nett av internasjonale overenskomster som sikrer en fri skipsfart i verden.

Til slutt kan det være grunn til å rette blikket litt fremover. Den prinsipielle målsetting for norsk skipsfartspolitik må ut fra økonomiske overveielser fortsatt være å opprettholde og å utbygge skipsfarten. Målene kan imidlertid presiseres mer nøyaktig ved å ta utgangspunkt i den aktuelle situasjon, utviklingstendenser i verdens skipsfart i dag og den påregnelige utvikling av verdenshandelens behov og skipsfarten i tiden fremover. Når man erkjenner at verdenshandelen er i hurtig utvikling, at tilfredsstillelse av verdenshandelens behov krever stadig nye skipstyper, både større skip, bedre utstyrte skip og mere spesialiserte skip, og at forholdene i de forskjellige trades og havner verden over stadig forandrer seg, må det utvilsomt være en hovedoppgave for norsk skipsfartspolitik å legge forholdene til rette for at skipsfarten kan følge med i denne utvikling. Dette peker spesielt i retning av at rederiene må få adgang til å kontrahere på de forretningsmessig sett riktige tidspunkter og til å kunne bortfrakte sine skip på hvilken måte de vil og når de vil. En annen hovedoppgave er å legge forholdene innenlands til rette for at rederiene kan ha økonomisk evne til å følge med i utviklingen. Her er det naturlig i dagens situasjon å fremheve tiltak som bidrar til å lette rederienes muligheter for å finansiere utbyggingen, hvor områder som kapitalmarked, beskatning og

valutaforhold peker seg naturlig ut. Det kan ikke være rasjonell skipsfartspolitik å regulere denne nærings investerings- og kapitalbehov ut fra hensyn som intet har med skipsfart å gjøre. Under vurderingen av tiltakene må selvsagt andre næringers interesser komme inn i bildet etter sin betydning på like fot med skipsfarten, men ikke ved tilsidesettelse av skipsfartens interesser. En tredje hovedoppgave er deltagelse i og påvirkning av den internasjonale skipsfartspolitik for å sikre en fri skipsfart i verden.

Når man skal foreta en totalvurdering av norsk skipsfartspolitik, er det viktig å være oppmerksom på at tiltak som virker til å hemme skipsfartens utvikling, praktisk talt er en ukjent foreteelse i andre land. Der er det tvertimot vanlig at skipsfartspolitikken og den økonomiske politikk direkte og indirekte søker å stimulere skipsfartsutbyggingen.

For fullstendighets skyld understrekes det at norsk skipsfartspolitik har en rekke andre viktige oppgaver å løse av mer indirekte økonomisk og utviklingsmessig betydning, f. eks. på det tekniske, sikkerhetsmessige og mannskapsmessige område, felter som imidlertid her er holdt utenfor, ikke fordi de har liten betydning, men fordi jeg har funnet å måtte begrense rammen for denne artikkel.

Redaktører :

Paal Bog — Erik Botheim

Redaksjonssekretær :

Arne Killingrød

Studentredaktør :

Hilde Bojer

Redaksjonens adresse: Frederiksgate 3, Oslo

Sosialøkonomen utkommer med 10 nummer pr. år og sendes gratis til medlemmene av Sosialøkonomisk Samfunn.

Abonnementspris kr. 30.- pr. år.

Løssalg kr. 3.- pr. nr.

Henvendelser om abonnement og forsendelse rettes til
UNIVERSITETSFORLAGET, Karl Johans gate 47, Oslo

Tel. 33 71 43 - Postgiro 15 530

ANNONSEPRISER :

Bakre omslagsside kr. 300.-

1/1 side kr. 250.-

1/2 side kr. 150.-

1/4 side kr. 90.-

1/8 side kr. 55.-

1/16 side kr. 35.-