

SOSIALØKONOMEN

9-10

NOVEMBER - DESEMBER 1962

AV INNHOLDET:



Norsk skipsfart



Manglerud contra California



Rentabilitet av
kraftkrevende industri



Etter høstkonferansen

Neppe noen næring har gjennom årene vært gjenstand for nordmenns begeistring og stolthet som skipsfarten. Ære og makt, har hvite seil oss brakt. Alle oppstillinger over vår betalingsbalanse med utlandet viser frakttinntektene som den saldopost som bringer det hele i balanse. I sin Finanstale i oktober i år kom statsråd Bjerve med endel synsmåter om skipsfartens bidrag til nasjonaløkonomien.

Med den utvikling vi har hatt på fraktmarkedene de siste år og det synkende bidrag man har følelsen av at investeringene i skip gir oss, har Sosialøkonomen stilt direktør *Johan Seland* i Norges Rederforbund flere nærgående spørsmål. Spørsmålene gjelder etter vår mening ett og samme høyst betydningsfulle problem — hvorvidt det investeringsnivå vi opprettholder i shipping er berettiget ut fra nøkterne privatøkonomiske og nasjonaløkonomiske vurderinger. Ved den inngående måte direktør Seland har besvart spørsmålene på har han bidratt til en utbytterik diskusjon om dette fundamentale problem.

Regjeringens lokaliseringspolitikken bygger på den forutsetning at samfunnsøkonomiske vurderinger kan føre til en annen bedømming av investeringsprosjekter enn en ren privatøkonomisk vurdering. Særlig i samband med statlige investeringsprosjekter er ofte samfunnsøkonomiske hensyn anført som en betydelig faktor i vurderingen av prosjektets lønnsomhet. I praksis vil det være svært vanskelig å avgjøre i hvilken retning de samfunnsmessige hensyn i virkeligheten drar. Kan det tenkes at investeringer som i hovedsak er begrunnet ut fra de samfunnsmessige fordeler de fører med seg i virkeligheten ikke er det spor mer lønnsomme om man legger reelle samfunnsøkonomiske lønnsomhetsbetraktninger til de privatøkonomiske kalkyler som det er vanlig å la utføre.

I dette nummer av bladet har konsulent *Ingolf Hæreid* kommet med et opplegg til en konkret gjennomføring av en samfunnsøkonomisk analyse av store investeringsprosjekter. Vi tror at Hæreids artikkel og en videre diskusjon om de problemer han tar opp vil være av viktighet for å vinne fram til sikrere metoder for analysing av de samfunnsmessige virkninger av forskjellige investeringer.

Med utgangspunkt i sine boerfaringer fra Manglerud og California gir cand. oec. *Per Schreiner* i dette nummer av Sosialøkonomen uttrykk for endel tanker omkring byplanlegging. Man kan si at forfatteren setter et ganske kraftig spørsmålsteget ved den filosofi som har preget byplanleggingen her hjemme.

Redaksjonen har mottatt brev fra cand. oec. *N. N.* med et oppsiktsvekkende forslag til løsning av Sosialøkonomisk Samfunns kontingentproblemer. Vi anbefaler alle å lese brevet som er gjengitt i dette nummer.

Ingolv Hæreid (c.o. 1955), konsulent i Økonomiavdelingen, Finansdepartementet.

Per Schreiner (c.o. 1958) stipendiat ved Sosialøkonomisk Institutt ved Universitetet i Oslo.

Dag Olsen (c.o. 1961), førstesekretær i Statistisk Sentralbyrå.

Innhold:

	Side
Leder	1
Sosialøkonomens konjunkturtermometer ..	2
Manglerud contra California	2
Økonomer og ekspertoppdrag i utviklingsland	6
Forståelse for eller misforståelser omkring norsk skipsfart	8
49—12. Engelske økonomer og F-markedet	33
Skisse til opplegg for rentabilitetsberegninger i kraftkrevende industri	34
Studentnytt	39
Brev fra leserne	40
Sosialøkonomenes høstkonferanse 3. omsl. side	

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

Redaksjonens adresse: Frederiksgate 3, Oslo

Abonnementspris kr. 30.- pr. år.

Løssalg kr. 3.- pr. nr.

Henvendelser om abonnement og forsendelse rettes til

UNIVERSITETSFORLAGET, Nils Juels gate 16, Oslo

Tel. 44 79 00 - 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.-

Lenger kom vi ikke med Sosialøkonomens Jul. Resten av dette nummeret er av vanlig sosialøkonomisk-seriøs karakter. Men la oss på denne måten ha markert at også dette året endte med en jul og et årsskitte. Vel møtt i 17. årgang.

Sosialøkonomens konjunkturtermometer

Norsk fagpresse og dagspresse gjengir mange aktuelle individuelle tallopplysninger for å belyse forskjellige sider ved konjunktursituasjonen. Statistisk Sentralbyrås Statistisk Månedshefte gjengir omtrent alt som fins i landet av aktuelle konjunkturdata. Men ingen steder fins det — etter det vi vet — noe forsøk på å gjengi noe slags samlet bilde av de aktuelle konjunkturtendenser. Byrået går — rimelig nok — så langt i retning av å bringe flest mulig opplysninger, at selve det aktuelle helhetsbildet ikke blir helt oversiktlig fra måned til måned. Dertil kommer — og det er kanskje det viktigste — at det kreves en noe avstumpet innstilling til de vitenskapelige krav å gi seg ut på månedlige konjunkturutsyn basert på et fåtall data, og en slik innstilling bør vel Byrået kanskje ikke ha.

Sosialøkonomens redaksjon er imidlertid såpass avstumpet i forhold til de vitenskapelige krav, at vi er villige til å prøve å lage et konjunkturtermometer. Vår hensikt er å finne noen ganske få indikatorer (hvor det fins noenlunde god og fersk statistikk) for viktige komponenter i produksjonen og i etterspørselen,

og gjengi disse fra måned til måned. Dels ved å bruke sesongkorrigerte tall, og dels ved å gjengi tall fra samme måneder året før, vil vi avlese konjunkturtermometeret fra måned til måned.

Det utvalget av indikatorer som vi har valgt, går fram av termometeret. Vi har ikke bestemt oss for disse, og bare disse indikatorene for all framtid. Hvis vi finner andre — eller hvis leserne overbeviser oss om andre — som er bedre, er det vår hensikt å skifte ut. Men det vi vil unngå, er å stadig føye nye indikatorer til, slik at vårt termometer til slutt blir en gjengivelse av Statistisk månedshefte.

Alle våre data unntatt to er hentet fra tallserier som i en eller annen form blir publisert, enten av Byrået, eller av Boligdirektoratet eller Arbeidsdirektoratet. De to unntakene er den sesongkorrigerte industriproduksjonsindeksen, som er egen serie som lages for Sosialøkonomen, og salgsstatistikken fra Vinmonopolet, som vanligvis ikke publiseres i form av månedsdata. Vinmonopolet har samtykket i at vi bruker deres tall i konjunkturtermometeret.

Manglerud contra California

I

Jeg sitter nå i en Obos leilighet på Manglerud. Vi har en liten blomsterkasse med noen petuniaer og lubeliaer i. Utenfor er en bakke med breskurte knauser og noen pene furuer. Der er én sandkasse og en sklie for barna. Barna er imidlertid mest glad i å leke mellom de parkerte bilene nede mellom blokkene. Vi har ikke noen hund eller katt. Det er det ikke lov til å ha, for noen av naboene kunne bli sjenert av det. Litt snekring om kveldene er det ikke plass til å drive med, og dessuten ville det jo bråke. Når barna skal ut og leke er det litt av et arrangement, bl. a. fordi heiseknepene er plassert høyt for at barna ikke skal kunne tøyse med dem.

Venner kommer sjelden innom til en prat og en flaske vin. Delvis er det ikke bra å snakke for høyt etter kl. 10, delvis er det vanskelig å arrangere når man ikke har telefon og attpåtil bor langt fra hverandre. Og det gjør folk gjerne, så utflytende og uttynnet som denne byen er.

Av cand. oecon.

PER SCHREINER

Prestige POOLS

858 EL CAMINO REAL • SUNNYVALE

PLAN YOUR POOL NOW!

Avoid the Spring Rush — SAVE NOW ...
With No Payment 'til May!

FOR THE FINEST QUALITY GUNITE POOLS AT THE LOWEST POSSIBLE PRICE.

CALL TODAY FOR FREE ESTIMATES

CH 5-1360 or LY 1-7575

Built by Bonded & Licensed General Engineering Contractors

II

I California hadde vi en liten enebolig for oss selv, med en liten smal have inn fra veien. Mot naboene var det høye, tette gjerder og hekker. Bak i haven var det en stor garasje med arbeidsbenk. Mye av havegrunnen gikk med til en asfaltert innkjørsel og gårds plass, fin for barna å leke på. Forøvrig var det et stort piletre, utepeis med grill og en løvhytte, alt omgitt av en eføynnhegning. Hund eller katt hadde vi ikke, men til gjengjeld besøk av naboenes. Våre venner bodde mer eller mindre på samme måten, og som vi i en rimelig avstand fra universitetet. Alle hadde telefon, og på grunn av den amerikanske skikken med sen middag var det enkelt og fordringsløst å stikke innom hverandre ut på kvelden, litt kaffe eller en flaske vin var alt som skulle til.

III

Manglerud er ingen by, for folk som bor her sier at de bor langt fra byen. Men det er ikke landet

Forts. s. 4.

SOSIALØKONOMENS

konjunkturtermometer

Høy innenlandsk etterspørsel og produksjon.

Økt vareeksport.

	1961			1962		
	Sept.	Okt.	Nov.	Sept	Okt.	Nov.
Arbeidsmarkedet:						
1. Arbeidsledighet	24,2	36,7	57,7	34,5	51,9	78,9
Produksjon:						
1. Sesongkorrigert industri- produksjon.	119,3	120,2	124,4	123,6	126,8	—
2. Totalt areal under bygging . .	110,7	—	—	114,6	—	—
Konsumetterspørsel:						
1. Total detaljomsetning	118,5	117,6	120,0	128,2	132,4	—
2. Vinmonopolets omsetning . .	113,5	110,4	114,3	117,7	116,0	119,6
Investeringsetterspørsel:						
1. Import av maskiner og utstyr	140,4	149,6	157,8	170,1	182,4	—
2. Ordretilgang innenlands for jern- og metallvareindustrien ¹⁾ . .	146,4	132,7	110,4	168,7	139,6	132,0
Utenrikshandel:						
1. Vareimport	126,6	129,7	137,7	134,7	151,5	140,3
2. Vareeksport	123,0	121,2	109,8	119,3	136,3	124,0

¹⁾ 1., 2. og 3. kvartal,

Alle indekser i denne oversikt har utgangspunktet 1959 = 100

heller. Her er ingen bondejorder, bare blokker og hus og ingen skikkelige steder å gå på tur. Men selv om all plass er okkupert av bebyggelse er avstandene lange, og her er åpent og forblåst og ingen gater. Vi har en kafe og en pølsebod og to bensinstasjoner. Men ingen kjøpmann på hjørnet, restaurant, kjellerskomaker eller rare butikker. Å komme på kino eller i teater er litt av et ork. Og alle folk er like. Bortsett fra blokkavår, som er tegnet med et snev av genialitet og har plass for eldre mennesker og enslige, bor her mest unge ektepar fra et begrenset sosialt lag, med barn.

Men bebyggelsen danner en enhet og den har et navn, vi vet hvor vi bor. Nå bygges det en kirke og snart får vi et forretningsbygg (shoppingsenter) som nesten kan nås til fots. Vi har en buss og en trikk som snart skal bli tunnelbane. Derved er man ikke hel avhengig av bil, og man får litt kontakt med mennesker når man reiser. Jeg er derfor glad for bussen og trikken, selv om de er mye forsinket og ofte så fulle at kontakten kan bli ganske intim.

IV

Bortsett fra den søndags formiddagen det lå sne i vinter, var det aldri noen mennesker ute i gaten vår i California, bare biler. Ikke det at der var noen gjennomgangstrafikk, men man gikk inn i sin bil inne i gården bak huset og kjørte derfra. Man hadde ingen ting på gaten å gjøre, der var ingen steds å gå, og derfor heller intet fortau. Barna måtte kjøres til skole og barnehage (om nødvendig fikk de sertifikat i 14 års alderen for å kunne kjøre dit selv), og butikkene lå også flere km unna — (bare en liten vinhandel lå heldigvis innen gangvidde). Våre naboer, pensjonister som var reist til California for å nyte sitt otium, måtte flytte fordi de ikke fikk sertifikat mer. Ellers var det bare fattigfolk som oss som hadde bare en bil, og da måtte kona kjøre mannen på jobben for selv å kunne klare innkjøp osv. Eller man kunne være sår og syk, som jeg gjorde. Buss kom bare sjelden på tale, der var noen forkrøblete ruter med minstetakst over 2 kr.

V

Mellom San Fransisco og en omtrent like stor by lenger syd, lå det tidligere nedover halvøya en 70—80 km lang kjede med små byer langs jernbanen og den gamle spanske kongeveien. De er nå grodd sammen til en nesten kompakt bebyggelse ca. 10 km bred, begrenset av bratte åser på en side og sumpig strand på den andre. Omtrent midt i denne bebyggelsen bodde vi.

Jeg vet ikke riktig hvilken betegnelse jeg skal sette på hele dette området. Ved første øyekast ville man si forstad, «suburb», fordi bebyggelsen har en viss likhet med den man finner på Bygdøy eller Tåsen. Men selv om det er en stor gruppe som reiser inn til jobb i San Fransisco er det selv fra gammelt av en rekke selvstendige virksomheter nedover halvøya, og nå er det en voldsom ekspansjon basert på produksjon av raketttinnmat. Rundt omkring i området er det grodd opp nye kontor- og fabrikkbygg som er kostbart utstyrt, og tegnet av de beste arkitekter. De er gjerne i en eller to etasjer og omgitt av nydelige beplantninger og gamle trær som er omhyggelig bevart. De har hver sin egen delikat oppmerkete parkeringsplass, ja der hvor et slikt «industriområde» er utbygget er det faktisk parkeringsplassene som dominerer. Jevnt over skulle jeg anta at et bygg på 750 kvm i 2 etasjer hadde en parkeringsplass på vel 3 mål, pluss plener og blomster.

Langs den gamle kongeveien er en sammenhengende forretnings- og restaurantvirksomhet. Hus over to etasjer er en sjeldenhet. Bruktbilsalgene dominerer med sine fargeskrikende flagg og plakater, men forøvrig bare en liten salgsbod innimellom alle bilene. Restauranter og forretninger langs veien er oftest bare brakker med en fasadekulisse av mursten eller planker. I den senere tid er det også kommet en rekke enorme shoppingssentra. De er ofte bygget langt fra eksisterende bebyggelse, for de er likevel basert på et meget stort oppland og på at kundene kommer i bil. De tjener altså ingen funksjon som lokalsentra.

Mot alt dette konkurrerer de opprinnelige småbysentraene nokså forgyves for å bevare sin vitali-

tet og identitet. Det viktigste middel er at de forretningsdrivende spleiser på å kjøpe opp hus, river dem og legger tomtene ut til parkeringsplass. Følgen er at det lille som kan minne om skikkelig by i europeisk forstand forsvinner. I stedet blir sentrum til et slags «shoppingsenter» det også, bare gammeldags og alt for spredt.

Andre steder vokser boligfeltene kompakt opp. Entreprenører bygger ut hver sine store felt. Alle er bygget etter samme idé som der vi bodde, men i forskjellige modeller naturligvis, akkurat som biler. Ranch style og country style, med og uten swimming pool, med og uten roser, med buete eller rette lokalveier, alt etter inntekt og sosial stilling til det publikum de er beregnet for. Og tilsvarende, når inntekt og posisjon stiger, skifter man hus og område på samme måte som man skifter bil. Alt sammen prektig og fortrinlig og utflytende over et område på 10x80 km. Vi var således omgitt av haver og trær, småhus og biler og parkeringsplasser i miles omkrets.

Etter å ha bodd slik en stund føler jeg at på en eller annen måte er den menneskenmodell som ligger til grunn for et slikt samfunn for enkel. Meningen med livet kommer ikke frem bare ved karriere, hagestell og restaurantbesøk eller kjeglespill. Folk bor i et masseprodusert hus i et område uten identitet og sammenheng og som de ikke føler noen tilknytning til, men som de har valgt fordi de der er omgitt av samme sort mennesker som seg selv, eller allerhelst litt finere. Om morgenen går de noen få skritt ut til sin bil og kjører alene i den kanskje en time for å komme til jobben. Parkerer så og går på ny noen få skritt inn til kontoret eller arbeidsplassen. I løpet av uken ser de ikke ansiktene til andre enn familie, kolleger og til dem som fyller bensin. Negerproblem, arbeidsløshet, alderdom og fattigdom forblir fenomener de bare møter i visse tidsskrifter såant de ikke uheldigvis er rammet selv. Dette forsterkes ved den høye mobilitet og spredte bosetting som fører til at man har liten kontakt med foreldre og annen familie.

Man lever i et samfunn der mye av det ubehagelige og skremmende

forsvinner ut av dagliglivet. Men også mange små gleder forsvinner. Når man går lite på gaten møter man sjelden artige mennesker og lekke jenter. Faktisk tror jeg at når man slik stadig ikke ser og møter folk, fører det til en sterk reduksjon i den umiddelbare følelse av tilhørighet og solidaritet med det samfunn man lever i. Tanker og fantasi beveger seg omkring jobb og hjem. Politikk i vid forstand blir lett betraktet bare som et felt for yrkesmessig utfoldelse, muligens på linje med andre felter, men ikke som en ting det er naturlig at alle engasjerer seg i.

VII.

Jeg står nå overfor et dilemma. På den ene siden er det klart at jeg foretrekker å bo som vi gjorde i California, i eget hus. Der er man sin egen herre og man har langt flere utfoldelsesmuligheter. På den annen side liker jeg ikke den livsform og de livsholdninger som bosettingsmåten der borte lett førte til. Nå er det naturligvis ikke noen helt nødvendig sammenheng mellom småhus og den utflytende bosettingen det var så meget av der borte. Og i alle fall vil jeg trekke én konklusjon: Hvis man ikke ser seg i stand til å bygge småhus, bør man bygge by i stedet.

De fleste ville nok likevel gjerne bo i enebolig ved Sognsvann. Men hvis alle skulle prøve på det, ville noen havne på Hedemark. Kanskje vi da alle sammen er best tjent med å klumpe oss sammen, særlig i den kolde årstid, og så heller satse på feriesteder spredt utover i et enda meget større område?

Jeg tror man i byplanleggingen må søke etter og understreke de særpreg som kjennetegner en by. Hittil har idealene vært preget av en enorm preferanse for gress. Jeg er sikker på at de er basert mer på dogmatikk enn på et studium av barn og ungdoms behov og lekevaner, for ikke å snakke om av ensliges og eldres preferanse for kort vei til trikken. Og bomaskiner med gress imellom er ingen by. I tillegg er det nå slik at man bygger såkalte lokalsentra. De ligger gjerne evig langt borte på den andre siden av forblåste jorder (plener). Der samles alt som hater butikker og møtelokaler etc.

Dermed har man klart å skvise ut den siste rest av liv og variasjon i selve boligområdene. Disse sentraene er inspirert av de amerikanske supermarkets som imidlertid er enda et hakk verre, bl. a. fordi de er vesentlig større og derfor omtrent helt frigjort fra tilknytning til et bestemt bosettingsområde.

Utnyttelsesgrad (leieareal dividert med tomteareal) er et hensiktsmessig planleggingsbegrep. Men de nå vedtektsbestemte verdier for utnyttelsesgraden i de forskjellige strøk virker på meg ubegrunnet lave og samtidig lite varierte. Barnløse ektepar og enslige f. eks. trenger ikke så mye plass rundt seg og er sikkert villige til å betale meget, i form av både penger og gress for å kunne bo nær hverandre, nær kino og teater osv., dvs. sentralt.

VIII

Jeg har ofte lurt på om det alltid vil være slik at det må misnøye og revolusjon til for å skape mening i tilværelsen. Tenk for eksempel på Oskar Bråtens byskildringer og den nye bebyggelsen på Lambertseter. Må det nødvendigvis være slik at de revolusjonære drømmer vil vendes til trivialitet når de realiseres?

En annen ting. Vårt samfunn består av både rike og fattige, og selv radikalere aksepterer ambisjon og inntektsulikhet som nødvendige og muligens ønskelige. Hvorfor later man da i Oslos planlegging som om denne ulikhet omtrent ikke eksisterer og bygger opp store byer med en eneste type leiligheter og en eneste standard. Mangelen på planlegging i denne retning har faktisk vært så konsekvent at den konsentrasjon av høyere funksjonærer vi har fått i nabokommunen Bærum er mer gjennomført enn noen planlegging kunne istandbrakt. En blanding, enten innen de enkelte bosettingsområder eller i alle fall av ulike bosettingsområder utover Oslodalen ville kunnet skape kontrast og variasjon. Men man har veket tilbake for de konflikter og den misunnelse som ville oppstå. Jeg tror forresten at den klare geografiske todeling av byen vi har i Oslo er noe ganske unikt i verden, og det burde være en klar politisk målsetting å utjevne den, for eksem-

pel ved en utbygging av de øst-vest gående kommunikasjoner.

Når det gjelder den egentlige sentrumsdannelse vil jeg gjøre kravet til tetthet tifold gjeldende. Nå driver Oslo og bygger ut et sentrum som strekker seg fra Vestre vika til Oscars gate. Selv om der kreves parkeringsplasser nok til å generere trafikk tilstrekkelig til å korke gatenettet er det tydeligvis ikke meningen at intern persontransport skal kunne skje med bil. På den annen side er avstandene for lange til at det kan funksjonere som et fotgjengersentrum. Og utvannet og sterilt må det jo bli når man tværer bebyggelsen ut over et så stort område.

På den annen side kan vi ta utgangspunkt i det i og for seg ypperlige nye bygget til Norsk Hydro. Utenfor er et kostbart hageanlegg med springvann og skulptur, men gatemusikanter og skopussere passer liksom ikke inn i bildet. Dessuten går det ikke så mye folk der, de kommer i bil og parkerer i kjelleren. Mange drømmer vel om at hele Oslo skulle bestå av slike bygg pluss noen enorme supermarkets eller «butikk-gater» i modernistisk stil. Hva slags *by* ville det bli? Jeg synes jeg ser for meg folk gå alene inn i sin bil i Askim, Sørkedalen, Jessheim eller hvor det nå blir, kjøre på flotte 4 eller antakelig 8 sporerte veier med fleretasjers kryss gjennom vide områder med oster og blokker i ulike variasjoner omgitt av springvann, plener og skulptur, for så å havne i en kjeller med bilen og ta heis opp til sitt lille kontoravlukke. Og lunch inntar de naturligvis i byggets egen kantine for at de også da skal slippe å se annet enn varianter av sin egen art.

Nei da takke meg til Manhattan. Der er nok ikke selv elementære krav til lys, luft og estetikk alltid tilfredsstillet, i alle fall ikke i den eldre bebyggelse, men der er liv og eksistens. Man maser og sliter og skubber, og mye er vel formålsløst. Men det er ikke for ingenting at New Yorkere har en utpreget partiotisme for sin by og sin måte å leve på. Jeg lurer på hvor meget patriotisme man vil komme til å finne hos folk som jobber i en by full av Hydro- og Phillipsbygg og som biler til jobben hver dag.

Økonomer og ekspertoppdrag i utviklingslandene

I årenes løp har en rekke økonomer vært på ekspertoppdrag i utviklingslandene, på prosjekter finansiert av FN's styre for teknisk bistand, av Verdensbanken, av den internasjonale arbeidsorganisasjon, av amerikanske institusjoner eller av andre organer. Selv om det etter hvert sirkulerer en rekke kunngjøringer om ledige stillinger til de viktigste institusjoner der en finner mulige kandidater, er det ennå ofte for mange tilfeldigheter når det gjelder å bringe sammen tilbudet og etterspørselen etter arbeidskraft. Norsk utviklingshjelp har nå tatt opp dette spørsmålet.

★ 1 ★

Formidlingen av ekspertoppdrag og rekrutteringen av norske kandidater har hittil ligget i Departementsutvalget for FN's tekniske hjelpeprogram i Sosialdepartementet. Virksomheten er i år flyttet over i den nyopprettede Norsk Utviklingshjelp, hvor førstesekretær Olav Svennevik er ansvarlig for dette arbeidet, og hvor det forberedes en effektivisering av dette arbeidet. Vi har stilt ham noen spørsmål om dette arbeidet.

«Sosialøkonomen er interessert i å bistå ved en slik effektivisering, men forstår at det er vanskelig for oss å annonsere hvert enkelt ledig oppdrag, idet vi bare kommer ut en gang i måneden, og søknadsfristen blir ofte for kort. Hva kan ellers gjøres — av Sosialøkonomen og andre — for å bringe de ledige oppdrag bedre ut til økonomene?»

«En effektivisering av ekspertrekrutteringen omfatter ikke bare bedre annonsering av de enkelte ekspertoppdrag, men kanskje først og fremst å skape bedre forståelse og større interesse for «ekspertyrket», ikke minst hos arbeidsgiverne, og tilrettelegging av forholdene slik at de eksperter man er ute etter, uten for store vansker og risiko kan påta seg slike oppdrag.

De forskjellige fagtidsskrifter kan gjøre en viktig innsats ved å ta inn stoff av mer generell art for å stimulere slik forståelse og interesse.

Annonsering av de aktuelle oppdrag kan i enkelte tilfelle være uhensiktsmessig når tidsskriftet kommer så sjelden som en gang i måneden, men man vil kunne få inn i hvert fall en rekke oppdrag med tilstrekkelig søknadsfrist. En annen ting som jeg antar

Sosialøkonomisk Samfunn kan gjøre for å holde sine medlemmer bedre orientert om de aktuelle oppdrag, i tillegg til annonsering i «Sosialøkonomen», er at man i forbindelse med meldinger til medlemmene (møteinnkallelser, kontingentkrav o.a.) legger ved en liste over aktuelle oppdrag for økonomer. Denne ordning praktiseres i andre foreninger.

Jeg kan kanskje nevne her at de søknadsfrister som settes i første omgang, ofte blir forlenget, spesielt selvfølgelig når de gjelder fagområder hvor det er mangel på folk — og dette gjelder i høyeste grad økonomer. På en liste som jeg har her over 105 FN-oppdrag som skal besettes, er den opprinnelige søknadsfrist for 55 — over halvparten av oppdragene — blitt forlenget, fordi FN ikke har fått kvalifiserte kandidater til stillingene.»

★ 2 ★

«Vi forstår at søkerne ofte går lang tid i usikkerhet hvorvidt de får jobben. Når de omsider får den, er det ofte med anmodning om å tiltre i løpet av meget kort tid. Dette skaper problemer, og gjøre det bl.a. vanskelig for dem å forhåndsorientere seg om oppdraget. Dessuten hender det også at søkere lar andre ledige oppdrag gå forbi seg, mens de venter på avgjørelse, og således risikerer å miste to tog på en gang. Kan det gjøres noe for å bøte på dette?»

«Den normale gang i rekrutteringen er at de kandidater som nomineres fra de respektive land blir intervjuet av FN's folk, søknadene gjennomgås av de respektive fagkontorer og det lages en innstilling fra FN til mottakerlandet. Som regel tar det ca. 1 måned før FN's innstilling foreligger. FN foreslår oftest 3—4 navn overfor mottakerlandet og mottakerlandet

selv foretar den endelige avgjørelse. Vanligvis går det ytterligere 5—6 uker før mottakerlandets avgjørelse foreligger. Tiltredelse skjer vanligvis 1—2 måneder etter at vedkommende er blitt uttatt.

Dette er som nevnt den normale gang. Ofte kan det bli tildels store forskyvninger i denne timeplan, og som regel er det avgjørelsen i mottakerlandet som

drøyer ut. Det kan være så mange grunner for slike utsettelse og det er antakelig ikke noe særlig som kan gjøres ved det. Det har av enkelte land gjen- tagne ganger vært foreslått overfor FN at FN bør sette en streng frist for mottakerlandet til å treffe sitt valg, når de har fått presentert kandidater. Av forståelige grunner er det vanskelig for FN å sette et slikt press på medlemslandene, og dette er da heller ikke blitt gjort.

Det er riktig at det som oftest ikke er så meget tid fra en kandidat er uttatt til han reiser ut. I dette tidsrom skal en mengde praktiske ting ordnes, av- vikling av arbeide, permisjon, reiseforberedelser, vak- sinasjon, pass og visum, utleie av hus eller leilighet

m.m., og det er vanskelig å få tid til å skaffe seg den forhåndsorientering som er ønskelig. Men en som sø- ker et oppdrag ute, vil vel i de fleste tilfelle allerede før han melder seg som kandidat ha orientert seg litt generelt om oppdragsstedet. Han får beskjed når han innstilles fra FN og vet da at han har en rimelig sjanse for å bli uttatt, og han har da ytterligere grunn for å søke nærmere opplysninger.

Vi holder nå på og bygge opp en slags dokumen- tasjonssentral i Norsk Utviklingshjelp for å kunne bistå ekspertene med å skaffe dem best mulig for- håndsopplysninger om de forskjellige hjelpeprogram- mer, om de internasjonale organisasjoners arbeide og om forholdene i de enkelte land.»

★ 3 ★

«Hva skal en økonom gjøre som ønsker å komme ut på et ekspertoppdrag — eventuelt som juniorekspert — for best mulig å komme i kontakt med etterspørselssiden på dette arbeidsmarkedet?»

«For å ta spørsmålet om juniorekspertene først.

Stortinget har vedtatt at det som en prøveord- ning skal sendes ut 5 norske juniorekspertene for et tidsrom av 12 måneder. Dette har vært utlyst i dagspressen. Norsk Lysingsblad og andre steder — og vi holder nå på med å ta ut kandidater. Det vil såle- des ikke være aktuelt å sende ut flere juniorekspertene foreløpig, før det blir vedtatt å forlenge denne prøveordning, eller å gjøre ordningen permanent. I så fall vil det bli aktuelt å sende ut nye juniorekspertene en gang neste høst og jeg antar at disse stillin- gene da vil bli utlyst på samme måte.

Ellers vil jeg anbefale at økonomer som fyller de generelle krav med hensyn til språkkunnskaper og praksis og som er interessert i å komme ut på opp- drag, sender et kort oppsett over sin erfaring og bak- grunn til Norsk Utviklingshjelp og gjør oss oppmerk- som på at de er interessert i slike oppdrag.

Vi håper nå etter hvert å kunne bygge ut et ordent- lig system for kartotek-føring av kvalifiserte kandi- dater og vi håper også å komme fram til et mer ef- fektivt distribusjonssystem slik at vi kan holde inte- resserte underrettet om de aktuelle oppdrag.»

Sosi-A-tetsnytt

Fritz Christian Holte (c.o. 1950), dosent ved Nor- ges Landbrukshøyskole er blitt kreert til Doctor philos. ved Universitet i Oslo.

Leif Vidvei (c.o. 1950) er kommet tilbake til Nor- ges Bank etter å ha arbeidet ved NATO i Paris i ca. 1 år.

Hans Gallis (c.o. 1949) er permittert fra konsulent- stilling i Arbeidsdirektoratet for å arbeide ved ILO's statistikkavdeling i Geneve ca. 1 år.

Sten-Ove Callander (c.o. 1952), Statistisk Sentral- byrå, skal fra nyåret tiltre et 3-måneders FN-opp- drag på Malta.

Jan Kristiansen (c.o. 1955), Arbeidsdirektoratet, skal på ekspertoppdrag i Pakistan fra 1963.

Henrik Johnsen (c.o. 1955), tidligere kontorsjef i Telegrafstyret er tilsatt som økonomidirektør sam- me sted.

Peter N. Pettersen (c.o. 1956) tidligere konsulent i Telegrafstyret er blitt tilsatt som kontorsjef ved kalkulasjons- og statistikkavdelingen samme sted.

Anne Margrethe Martens (c.o. 1957), konsulent i Statistisk Sentralbyrå, skal på FN-oppdrag til Ugan- da, foreløpig for 12 måneder.

TRYGGHET FOR FAMILIEN

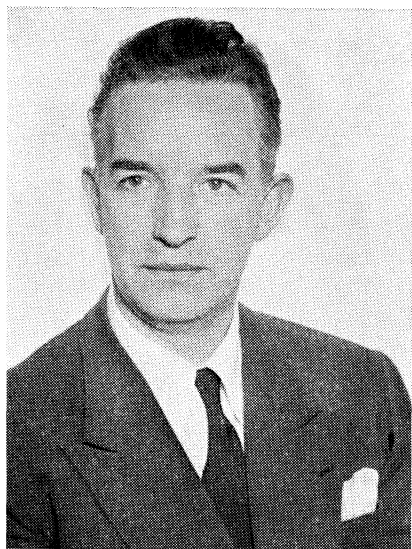
Ved å tegne livsforsikring med familietillegg kan De for en overkommelig premie trygge familien med et beløp som virkelig monner.

For nye forsikringer etter denne form yder vårt selskap allerede fra tegningen garanterte tillegg på 11—20% (etter forsikringens utløpsår). Ga- rantien gjelder foreløpig for de første 6 år. Eksempelvis kan en 30-årig familieforsørger for en årlig premie på kr. 414,— få en forsikring på kr. 10.000,— som utbetales ved hans 70. år eller tidligere død — med familietillegg som sikrer ut- betaling av det femdobbelte beløp, kr. 50.000,—, ved død i de første 20 år. I de første 6 år garan- terer Norske Liv dessuten et tillegg som i dette tilfelle utgjør 15%, slik at den samlede utbeta- ling ved død før 1. januar 1968 blir kr. 57.500,—. Henvend Dem til en av våre representanter, eller til vårt hovedkontor, Drammensveien 21, Oslo. Tlf. 44 39 50.

NORSKE LIV
Stiftet 1844.

Forståelse for eller misforståelser omkring norsk skipsfart

Av direktør JOHAN SELAND



Det har mann og mann imellom vært snakket adskillig om norsk skipsfart. Ville det ikke vært bedre for Norges valutastilling om skipsimporten hadde vært mindre? Dr. Aukrust var i fjor inne på om det ikke ville vært bedre om shipping-kapitalen var blitt satt inn i industri. Og det er blitt spurt om ikke den nu rommelige skipsbyggingskapasitet vil lede til mere eller mindre permanent lave frakter. På denne bakgrunn har «Sosialøkonomen» ønsket å stille **direktør Johan Seland** i Norges Rederforbund en del spørsmål for å røke ut skipsfartsnæringens eget syn på disse overmåte viktige problemer. Redaksjonen var oppmerksom på at spørsmålene var intrikate og ville kreve meget omfattende svar som ville legge beslag på stor spalteplass i bladet, men går ut fra at resultatet, slik det presenteres i det følgende, vil inneholde stoff som er av interesse. Han er ikke akkurat enig med oss slik vi har formulert våre spørsmål!

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Spørsmål

1

Nasjonalbudsjettet regner med at vårt betalingsunderskott overfor utlandet vil komme opp i om lag 1500 mill. kroner både i år og til neste år. Hvis vi holder import og eksport av skip utenfor beregningene, har vi imidlertid et driftsoverskott overfor utlandet, som for neste år er anslått til 275 mill. kroner.

Disse tallene avspeiler de store investeringene som skjer i skipsfarten. Vår flåte er nå på over 12 mill. brutto tonn og dens avkastning pr. tonn — både valutarisk og rent forretningsmessig — har vel gått jevnt nedover de senere år.

Ville det ikke i betraktning av våre betalingsbalanseproblemer og ut fra rene lønnsomhetsbetraktninger være bedre om investeringene i skip var vesentlig lavere enn de er idag?

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

De tall som er nevnt i innledningen til Deres spørsmål synes å stamme fra siste Nasjonalbudsjett, tabell 17, s. 31. Tabellen viser Norges driftsbalanse overfor utlandet, og er stilt opp slik at man får en siste linje kallet «Saldo på driftsbalansen uten eksport og import av skip». Lenger oppe i tabellen finner man følgende poster som angår skipsfart: «Import av skip», «Eksport av skip» samt «Nettovalutafrakter», et rart ord som formentlig med fordel kunne erstattes med «Skipsfartens netto valutainnseiling».

Den nevnte tabell og innledningen til Deres spørsmål viser at det er to forhold som først bør klarlegges:

a) Hvilken sammenheng der er mellom import av skip, eksport av skip og investeringer i skip.

b) Den eventuelle erkjennelsesverdi av tabeller som viser saldoen på Norges driftsbalanse ekskl. eksport og import av skip.

Ad. a.) I nedenstående oppstilling har jeg søkt å beregne nettoinvesteringen i skip i 1962 og 1963. De to første poster har jeg hentet nettopp fra siste Nasjonalbudsjett's tabell 17, og de to neste fra tekst eller andre tabeller i dette og det foregående Nasjonalbudsjett. For post 5 har jeg foretatt anslag over det ureparerte kapitalslit i skipsfarten (det realøkonomiske amortisasjonsbehov) etter de metoder og i lys av det prissystem som Byrådet bruker i slike beregninger. Eventuelle feil i disse anslag vil selvsagt gå igjen i de beregnede nettoinvesteringer i linje 6, men selv om feilene skulle være betydelige, vil de være av underordnet betydning for det foreliggende spørsmål.

	1962 (mill. kr.)	1963 (mill. kr.)
1. + Import av skip	+ 1 850	+ 2 100
2. ÷ Eksport av skip	÷ 325	÷ 325
3. + Herav nybygninger	+ 50	+ 50
4. + Nybygging i Norge for norsk regning	+ 748	+ 639
5. ÷ Ureparert kapitalslit (realøk. amortisasjonsbehov)	÷ 1 700	÷ 1 800
6. Nettoinvestering i den norske handelsflåte, (1 ÷ 2 + 3 + 4 ÷ 5) størrelsesorden	6—700	6—700

De tall som De henviser til, herr redaktør, et underskudd på Norges driftsbalanse 1963 på 1 500 mill. kr. mot et overskudd på 275 mill. kr. om import og eksport av skip holdes utenfor, gir en forskjell på 1 775 mill. kr. Denne forskjell er identisk med forskjellen mellom ovenstående poster 1 og 2 for 1963, $2\,100 \div 325 \text{ mill. kr.} = 1\,775 \text{ mill. kr.}$ Men det kan ikke være riktig å si, som De gjør, herr redaktør at denne forskjell «avspeiler de store investeringene som skjer i skipsfarten». Deres tall viser nettoimporten av skip, og intet annet. Bruttoinvesteringene er adskillig større, og nettoinvesteringene meget mindre. Deres tall reflekterer bare 2 av 5 nødvendige poster for beregning av nettoinvesteringene og har ikke med en av de største, nemlig kapitalslitet.

Hva man derimot kan utlede av tabellen ovenfor, er at med leveranser fra hjemlige verksteder på det nåværende nivå må Norge ha en *nettoimport* av skip

på ca. 1 000 mill. kr. pr. år, bare for å holde flåtens realverdi vedlike.

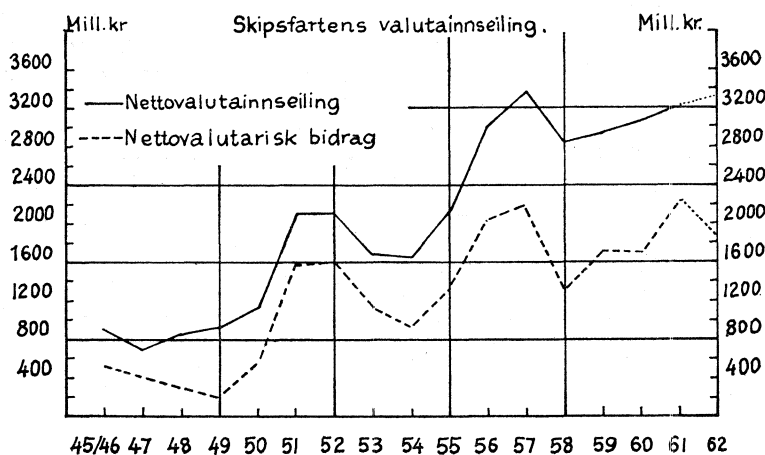
Ad. b) Som det fremgår av Deres spørsmål, har oppstillingen iallfall ledet til én misforståelse. Den kan også lede til andre. Jeg har i løpet av etterkrigstiden mange ganger støtt på lignende oppstillinger som har forledet ellers fornuftige mennesker til uttalelser av følgende type: «Se hvor stor skipsimporten er! Du og du hvor meget bedre Norges driftsbalanse overfor utlandet hadde vært om vi ikke hadde importert så mange skip!»

Da har man glad og fornøyd tatt skipsfartens netto valutainnseiling til kredit for det «generelle» valutaregnskap og gitt skipsimporten skylden for underskuddet på driftsbalansen.

Selv for ett enkelt år er en slik tenkemåte uriktig, og for en lengere periode blir den meget uriktig. Saken er jo den, at valutainnseilingen er en funksjon av flåtens størrelse og dermed av skipsimporten, dels i vedkommende år, men i meget høy grad av skipsimporten i de foregående år. Man hadde ganske enkelt ikke hatt såpass store »nettovalutafrakter» som dem der i Nasjonalbudsjettets tabell 17 støtter opp under Norges driftsbalanse om man ikke hadde hatt skipsimport til erstatning og utvikling av flåten.

Hva den totale valutainvestering angår, viser jeg til figur 1. At der ville komme et tilbakeslag etter høykonjunkturen 1956/primio 1957, var hva man måtte vente. Tross depresjon har valutainnseilingen etter tilbakeslaget 1957/58 vist ny vekst og ligget nær rekordnivået.

Fig. 1.



«Skipsfartens nettovalutariske bidrag», hvori også skipsimport, skipseksport og nettoopplåning i utlandet er innregnet, har også holdt seg bra oppe under depresjonen.

Men det er riktig at valutainnseilingen *pr. tonn* etter et sterkt fall fra 1957 til 1958 har fortsatt å falle med ca. 4 % pr. år, en nedgang som er sterkere enn hva der naturlig følger av omlegningen til større enheter. Og som det fremgår av det følgende, er valutainnseilingen minus driftsutgifter i Norge for tiden for lav til å gi noen rimelig kapitalavkastning.

Den *bedriftsøkonomiske lønnsomhet* ble meget sterkt redusert ved omslaget fra 1957 til 1958, og er senere blitt ytterligere svekket. Alt etter beregningsmetode for det realøkonomiske kapitalslit kan man komme til noe avvikende tall for dettes fordeling over tiden. Byråets metode innebærer at kapitalslit måles i de priser som gjelder for skipsimporten i året, hvilket nokså nøye tilsvarer «*faktisk kostpris for leverte, tidligere kontraherte skip*». Etter denne metode har Byrådet funnet at «*eierinntekten*» i skipsfart var blitt negativ i 1961. «*Selskapsinntekten*» må følge-

lig ha vært enda mer negativ, da både arbeidsinntekten for «selvstendige» og bedriftenes renteutgifter inngår i «eierinntekten». — Hvis man fordeler kapitalslitet over tiden på basis av «forventet pris for skip kontrahert i de enkelte år», vil man før 1958 få høyere og etter 1958 lavere tall for kapitalslitet enn ved Byråets metode. Da vil man fremdeles finne positiv «eierinntekt», skjønt neppe lenger helt tilstrekkelig til dekning av gjeldsrenter etc. Avkastningen på egenkapitalen blir altså for depresjonsårene gjennomsnittlig omtrent null, beregnet etter denne metode.

På tross av dette, kan det, herr redaktør, ikke gis et samtidig kort og dekkende svar på Deres spørsmål. Spørsmålet henspiller på «investeringene i skip — i dag». Jeg har oppfattet ordene derhen, at de gjelder de tonnasjeervervelser som har funnet sted hittil under depresjonen og de som vil finne sted på grunnlag av eksisterende kontrakter. Men det dreier seg her om investeringer som er et resultat av kontraheringer under to vidt forskjellige sett av omstendigheter.

Til belysning av valutasiden har jeg søkt å beregne

a) de valutamessige konsekvenser av skipsimporten 1958—62.

Til belysning av den bedriftsøkonomiske lønnsomhet av skipsinvesteringene i de senere år har jeg søkt å vurdere

b) lønnsomheten av de kontrakter som ble inngått ute og hjemme før nyttår 1958; de fleste av dem har resultert i leveringer i 1958—62, — noen gjenstår fremdeles. Metoden innebærer et forsøk på å skille denne tonnasjegruppe ut fra totalflåtens. Resten vil temmelig nøye tilsvare lønnsomheten etter nyttår 1958 av den flåte vi dengang hadde.

Endelig skal jeg si noen ord om

c) de kontrakter som er inngått under depresjonen, og som noe nær tilsvare den i dag utestående kontraktsmasse.

Først imidlertid noen få ord om den historiske bakgrunn for den nuværende fraktdepresjon.

Etter drøyt 2 års depresjon var der fra slutten av 1954 oppgang på fraktmarkedene, og om begynnelsen av 1956 er «høykonjunktur» et dekkende uttrykk. Denne utvikling ledet til omfattende kontrahering, stimulert også av at oljeselskapene og andre store befraktere søkte å dekke sine fremtidige transportbehov ved langtidsbefraktning både av eksisterende skip og av nybygningskontrakter.

Suez-krisen ledet til akutt tonnasjemangel, ytterligere fraktstigning, ytterligere befrakterinteresse for lange certepartier og ytterligere kontrahering. Sommeren 1957 var verdens kontraktsmasse (ekskl. kontrakter i Østblokk-land) ca. 35 mill. brt. I transportkapasitet var tankkontraktene lik med ca. 90 % av den eksisterende flåtes; for tørrlasteskip var det tilsvarende tall ca. 30 %. Det er i alt vesentlig kontraktene fra 1955/57 som har bestemt leveransene av nybygg 1958/62. Disse leveranser har hvert år ligget over 8 mill. brt. (inkl. nybygging i Østblokk-land).

Våren 1957 ble Suez-kanalen igjen åpnet, og fraktmarkedet brøt sammen. Dessuten sviktet verdenshan-

delen fra 1957 til 1958 — forøvrig den eneste gang verdenshandelen etter krigen ikke har vist vekst fra ett år til det neste. Store leveranser av nybygninger og sviktende verdenshandel tvang henved 10 mill. brt. i opplag i 1958/59 (i tillegg til den amerikanske reserveflåte på 12—14 mill. brt. i permanent opplag.)

Etter 1958 har verdenshandelen vært i ny vekst; den aktive verdensflåte har øket sterkt. Men tilgangen på ny tonnasje har bevirket at tonnasjeoverskuddet har fortsatt, fraktdepresjonen likeså. Opphugningen har etter 1958 oversteget 3 mill. brt. pr. år, og opplagene var for et år siden kommet ned i 2,5 mill. brt. Senere har de fortsatt å avta for tank, men øket for tramp, så de idag totalt er ca. 3,5 mill. brt.

Under depresjonen er der i verden blitt kontrahert over 20 mill. brt.; noe av dette er allerede levert. På den annen side gjenstår litt av kontraktsmassen fra 1955—57 fremdeles. Men den nuværende kontraktsmasse i verden — ca. 17 mill. brt. — er i alt vesentlig kontrakter inngått under depresjonen.

Den norske kontraktsmasse høsten 1957 var ca. 5,6 mill. brt., og er nu i alt vesentlig levert. Tallmessig svarer den norske kontraktsmasse ultimo 1962, ca. 3 mill. brt., meget nøye til kontraheringene i 1958/62.

Ad. a) De valutariske konsekvenser av skipsimporten 1958—62.

Dette er en del av Deres «Spørsmål 1» som lar seg besvare med høyest grad av nøyaktighet.

I alt utgjorde skipsimporten 1958—62 (inkl. budsjettall for 1962) henved 4 600 000 brt., til et kostende av ca. 9 850 mill. kr.

Selv om denne skipsimport ikke hadde funnet sted, ville norske rederier i 1958—62 ha måttet avdra praktisk talt hele den utenlandske gjeld som hvilte på flåten pr. 1/1 1958.

Pr. 31/12 1962 vil rederiene ha en gjeld til utlandet på ca. 5 500 mill. kr. Det er plausibelt å anta at praktisk talt intet av denne gjeld ville eksistert, om der i 1958—62 ikke var importert skip. Litt av gjelden i dag er ganske visst faktisk knyttet til skip bygget i Norge eller til skip kontrahert i utlandet for levering i 1963 eller senere, men det ville ikke ha foreligget vesentlige behov for eller forpliktelser til opp- tak av slike lån om der i 1958—62 ikke hadde funnet sted noen stor skipsimport.

Rederiene har i årene 1958—62 betalt ca. 1 100 mill. kr. i gjeldsrenter til utlandet. Av disse kan 400 mill. kr. løselig anslås å angå lån på skip levert før 1/1 1958, og følgelig ca. 700 mill. kr. å være et resultat av skipsimporten 1958—62.

Et forsøk på å beregne hva de i 1958—62 importerte skip har seilt inn i valuta i de samme år, gir som resultat over 4 000 mill. kr.

Man får da følgende tallfestede størrelser til bedømmelse av den valutamessige effekt av skipsimporten 1958—62:

Skipsimport:	9 850 mill. kr.
Økning av renteutgiftene:	
(valuta)	ca. 700 mill. kr.
Sum:	ca. 10 550 mill. kr.

Netto valutainnseiling fra de im-	
porterte skip:	over 4 000 mill. kr.
Utenlandsk kreditt som følge av	
skipsimporten:	ca. 5 500 mill. kr.
Sum:	over 9 500 mill. kr.

Det foreløpige resultat er m.a.o. at der pr. 31/12 1962 vil mangle ca 1 000 mill. kr. på at skipsimporten 1958—62 har finansiert seg selv valutarisk via låneopptak og innseiling.

For en fullstendig vurdering må imidlertid også følgende faktorer tas med i betraktning:

1. At den oppslutning av eksisterende skip som fant sted i 1955—57 i meget høy grad var motivert av den kontrahering som den gang fant sted. Hvis man ville ha lange certepartier for å sikre finansieringen av nybygninger, var det jo for rederiet likegyldig om det var nybygningene selv eller allerede eksisterende skip som ble sluttet opp. En stor del av de lange certepartier som ble inngått for den eksisterende flåte var således *ledd i samme plan som kontrahering av avsluttede nybygninger*. Hvis langtidscertepartiene begynte å løpe allerede i 1955/56, mistet rederiene en ellers mulig løsfartinntekt under boomen, men vil fra og med 1958 ha tjent bedre på de nevnte certepartier enn oppnåelig i løsfart.
2. At der i perioden har funnet sted en skipseksport for over 1 300 mill. kr. Litt av dette gjelder nybygninger direkte fra norske verksteder, litt gjelder hvalfangst, men storparten er secondhand handelsskip. Skipsimporten har utvilsomt i adskillig grad vært motiverende for denne skipseksport, som utvilsomt har bragt inn mer valuta i perioden enn hva der ville vært oppnådd om skipene var beholdt.

Under hensyntagen til disse to faktorer anser jeg det sannsynlig at der i årene 1958—62 har stått like meget valuta til disposisjon for annen import som der ville ha gjort om vedkommende skipsimport ikke hadde funnet sted. Ved bedømmelsen av tallene må det dessuten tas i betraktning at vedkommende skip hittil gjennomsnittlig har gjort tjeneste i snau 2,5 år.

Jeg har da ikke trukket inn i bildet de norske årsverk bemanningen av disse skipene har krevet. Hvis man — urealistisk — antar at de ikke har øket den relative bruk av utlendinger, dreier det seg om 35 000 norske årsverk, men faktisk utvilsomt mindre. Hva den valutamesige konsekvens ville ha vært av en alternativ beskjeftigelse av denne norske arbeidskraft, får stå hen; det samme gjelder den alternative anvendelse av andre norske tjenester og varer som er medgått til disse skips drift.

Hvis vi så ser fremover, har skipsimporten 1958—62 på den ene side resultert i en utenlandsk gjeld på ca. 5,5 milliarder kroner som må forrentes og avdras i årene som kommer.

På den annen side har den resultert i en tilgang til flåten på henved 4,6 mill. brt., eller ca. 38 % av den utenriksflåte Norge vil ha pr.

31/12 1962. Selv om denne tilgang domineres av store enheter, representerer den en langt større del av flåtens verdi. Dens gjennomsnittsalder (inkl. importert secondhand tonnasje) vil pr. 31/12-62 bare være litt over 3 år. De øvrige 62 % av utenrikstonnasjen, dvs. gjenværende skip i 1/1 1958-flåten pluss nybygg i Norge 1958—62, vil ha en gjennomsnittsalder på ca. 11 år. Uten den nevnte skipsimport ville Norges flåte i 1958—62 ha blitt redusert i tonnasje, fått sterkt økende gjennomsnittsalder, en langt ugunstigere typefordeling og blitt meget sterkt redusert i realverdi.

Til utfylling av det valutamessige bildet kan nevnes at de nevnte 4,6 mill. brt. selv ved fortsatt fraktdepresjon kan ventes å gi en netto valutainnseiling på over 1 400 mill. kr. i 1963. «I betraktning av Norges betalingsbalanseproblemer» synes disse tall å tyde på at det har vært en fordel at skipsimporten 1958—62 har funnet sted.

Ad. b) Lønnsomheten av de i 1958—62 nyervervede kontra de eldre skip.

Vi er enige om at skipsselskapene under ett, etter dekning av kapitalslit og gjeldsrenter, men før skatter, praktisk talt ikke har hatt fortjeneste under depresjonen, ja at de etter visse metoder for tidsfordeling av kapitalslitet har hatt nettotap. Det følger imidlertid ikke med nødvendighet herav at det ut fra lønnsomhetsbetraktninger hadde vært bedre om investeringen hadde vært mindre. *Skal spørsmålet kunne besvares, må man undersøke nærmere hvilke grupper av skip det er som i perioden har gitt fortjeneste, og hvilke det er som har gitt tap.*

Vi skal operere med to tonnasjegrupper: De skip som inngikk i flåten pr. 1/1 1958, og de som er tilkommet etterpå.

Først skal vi se på inntektsforholdene for hver enkelt tonnasjegruppe med de til hver gruppe direkte knyttede langtidscertepartier.

Hva angår utviklingen på fraktmarkedene i 1958—62, skal vi ta denne som gitt «utenfra». Som forholdene lå an i 1955/57 er det nemlig lite trolig at den samlede kontrahering i verden i vesentlig grad ble påvirket av de norske kontraheringer. Kontraheringsinteressen var dengang så stor, og i så høy grad bestemt av store transport-brukeres ønske om å sikre sine fremtidige transportbehov gjennom egen eller tidsbefraktet tonnasje, at man må anta at «andre» dengang ville kontrahert omtrent tilsvarende mer som norske rederier eventuelt hadde kontrahert mindre. Og det er kontraktsmassen dengang som har bestemt praktisk talt hele tilgangen til verdensflåten 1958—62, og som dermed sammen med den eldre flåte og sammen med verdenshandelens utvikling har bestemt forholdene på fraktmarkedet.

Det er uomtvistelig at en del av de investeringer som har funnet sted i norsk skipsfart har vært ulønnsomme. Hvis et avsluttet skip, bestilt f.eks. i 1956/57 og levert i 1961 har kostet 40 mill. kr., mens omsetningsverdien for slike skip i 1961 var 30 mill. kr., er det klart at denne investering *isolert bedømt* har medført et tap på 10 mill. kr. sammenlignet med en

annen disponering som historien har vist ville vært mulig.

Der er skjedd mange slike tap. Gjennomsnittlig ligger kontraktsprisene (faste) nu 20—25 % lavere enn kostprisene (inkl. glideskalatillegg) for tilsvarende skip kontrahert 1955/57, og for visse grupper nye skip har markedsprisen under depresjonen endog vært vesentlig lavere enn hva verkstedene idag er villige til å bygge slike skip for.

De fleste menneskelige handlinger bør imidlertid ikke bedømmes isolert, men i forbindelse med andre som har vært ledd i samme plan. Hvis kontraheringen av et avsluttet skip foregikk som ledd i en plan som også omfattet oppslutning eller salg av et eldre skip f.eks. vinteren 1956—57, kan planen som helhet ha virket gunstig sammenlignet med alternativet å holde det gamle skipet i løsfart. I dag — « i ettertid » for å bruke Keilhaus uttrykk — kan vi dog si at det hadde vært gunstigere om bare en del av planen var blitt realisert.

Vi skal så se på skip som både ble kontrahert og sluttet opp i 1955/57. Rederienes handlinger kan i disse tilfelle betraktes som direkte sammenkoblede ledd i samme plan.

I en rekke tilfelle kan vi *konstatere* sluttresultatet av slike forretninger. Det gjelder for det første de spredte tilfelle hvor forretningen allerede er avviklet, f.eks. ved salg av kontrakt eller skip med påhvilende certeparti. I noen av tilfellene kjenner jeg prisene; disse salg har skjedd med fortjeneste, varierende fra småbeløp og opp til 10—20 mill. kr.

I de aller fleste tilfelle har rederiene beholdt kontraktene og overtatt skipene. Samtlige certepartier av minst 5 års varighet, påbegynt etter 1/1 1958, løper fremdeles. I disse tilfelle kan man ikke konstatere *noyaktig* hvor lønnsomme forretningene har vært, men man har godt grunnlag for å vurdere det. (Vurderingsmetoden kan også brukes hvor certepartiet var såpass kortvarig at det i dag er utløpet.)

Lønnsomheten før skatter kan f.eks. vurderes ut fra følgende beregninger:

i) Anta at skipet ved levering var fullt ut finansiert ved egenkapital. Trekk driftsoverskuddene i certepartiperioden fra kostprisen. Se hva skipet etter certepartiperiodens utløp vil « stå i » og sammenlign med den markedsverdi skipet da vil ha. Er markedsverdien størst, har investeringene gitt positiv kapitalavkastning.

Såvidt jeg kan se er det meget få, om noen, av de i 1955/57 inngåtte og oppsluttede kontrakter som ikke tilfredsstiller dette beskjedne lønnsomhetskriterium.

ii) Anta at skipet ved leveringen var 100 % belånt og regn rente etter f.eks. 6 %. (I den grad skipet faktisk ikke var belånt, blir der altså regnet 6 % rente av investert egenkapital.) Anta at en del av driftsoverskuddet som ikke medgår til slike renter blir benyttet til avdrag, hvorved den årlige renteutgift reduseres.

Hva vil skipet da ha i « beregnet gjenstående gjeld » ved certepartitidens utløp? Og hvordan stiller denne seg i forhold til markedsverdien? — Ved slike sammenligninger kan man få fastslått om investeringen har gitt større eller mindre avkastning enn vanlig rente.

Det blir adskillig flere investeringer som ikke har tilfredsstillet dette vesentlige strengere lønnsomhetskrav. Ganske visst synes den slik beregnede restgjeld for skip på 5-års-certepartier sjelden å være større enn 50 % av historisk kostpris. Under stabile prisforhold og vanlige verdirelasjoner mellom pris for 5 år gammelt skip og kontraktspris for nytt, ville investeringer som dekket forrentning samt halve kostprisen i løpet av 5 år ha vært godt lønnsomme. På grunn av fallet i kontraktsprisene, vil man imidlertid i et sådant tilfelle komme ut med en « restgjeld » lik 60—65 % av mulig kontraktspris for nytt skip.

« Normalt » ville også dette holde. Forholdene i dag er imidlertid ikke normale. Store tankskip er vel selv i dag 5 år gamle verd 60—65 % av kontraktspris for nytt; bulkcarriers likeså eller var det iallfall inntil for noen måneder siden. Men for mange andre skipstyper ligger prisen for 5 år gamle skip i dag lavere i forhold til mulig kontraktspris. Ugunstigst er forholdet for « hendige tankskip ». For slike er vel verdien av et 5 år gammelt skip bare tredjeparten av mulig kontraktspris.

Etter sistnevnte lønnsomhetsvurdering, som er den relevante for høyt belånte skip, blir der altså adskillige investeringer som ikke har vært gunstige. Men de fleste oppfyller også disse strenge lønnsomhetskrav. Det er faktisk ikke så helt få skip, kontrahert og oppsluttet 1955—57 som etter rentebelastning vil være helt inntjent i løpet av en 5 å 8 års certepartiperiode.

For de i 1955—57 kontraherte og oppsluttede skip som gruppe ser det ut til at certepartiinntektene vil dekke mer enn 6 % forrentning pluss verdiforringelse p.g.a. elde og prisfall, og ha noe « til overs » til å støtte opp under de øvrige kontrakter som ikke har tjent like godt. Også de skip som var kontrahert før 1/1 1958, men som dengang *ikke* ble oppsluttet, har gitt overskudd på den daglige drift. Bulkcarriers, som utgjør en vesentlig del av skipene i denne kategori, har lidt sitt prisfall, men har iallfall i 1959/61 (ikke 1958 og 1962) greid å tjene ca. 10 % p.a. på dagens kontraktspris. Dette er ingen strålende forretning, men basert på annuitetsprinsippet og 6 % rente ville det gi full inntjening i løpet av 15 år.

Men hvis lønnsomheten for de i perioden nyervervede skip etter ovenstående totalt sett skulle være noenlunde bra, selvsagt med store individuelle utslag i begge retninger, hvordan kan det da ha seg at skipsfarten som helhet etter 1957 knapt har tjent til gjeldsrenter og dekning av det realøkonomiske amortisasjonsbehov?

Vi må da se på forholdene for resten av flåten, de drøye 8 mill. brt. som utenriksflåten bestod av dengang depresjonen begynte.

En sjettedpart av dette var skip i linjefart. Linje-flåten som helhet har *intet* tjent til forrentning av egenkapital og lånekapital i årene 1958—62, men bare til dekning av *en del* av det realøkonomiske amortisasjonsbehov.

En annen sjettedpart av 1/1-1958-flåten gikk allerede dengang i løsfart. Disse skip ble umiddelbart rammet av depresjonens fulle styrke. Våre dengang største og mest moderne stortrampskip, stort sett shelterdekkere på 12—13 000 dwt., vil i løsfart gjen-

nom depresjonen ha tjent til dekning av sitt kapital-slit, men neppe stort mer. Hele resten av våre løsfart-skip, bygget før 1958, har under depresjonen gjort det *meget* dårligere, og gitt *sterkt* negativ «eierinntekt».

To tredjedeler av flåten gikk pr. 1/1 1958 på certepartier hvis *totale* (men ikke nødvendigvis *gjensstående*) varighet var over 12 måneder. For tank var certepartiernes totale varighet oftest 5 år, men sjelden lenger. Mange av tankskipene var dog sluttet opp for nye 5 år etter utløpet av de certepartier de dengang seilte på. For tramp var certepartiperiodene gjennomgående kortere enn for tank.

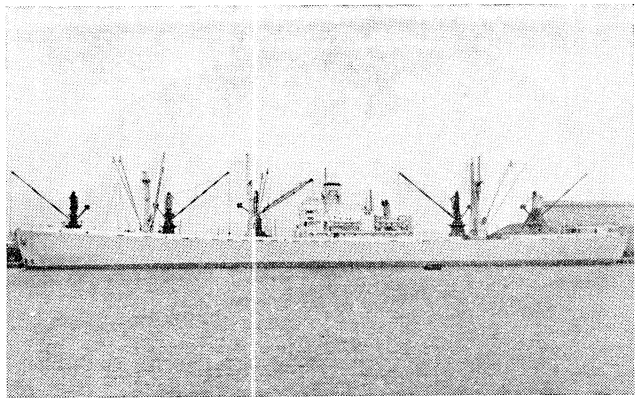
Denne del av flåten tjente i 1958 fra bra til meget godt. Men gruppen er blitt stadig mindre etter hvert som disse certepartier utløp. Mens som nevnt to tredjedeler av Norges flåte pr. 1/1 1958 var slik sluttet opp, var det antagelig «bare» omkring fjerdeparten av 1958-flåten som var oppsluttet med virkning også for 1962. Etter hvert som certepartiene utløp er denne tonnasjegruppe kommet over i de samme ulønnsomme forhold som den der straks hadde rammet løsfart-flåten.

Etter dette skulle årsakene til den utilfredsstillende lønnsomhet for norsk skipsfart 1958—62 hovedsakelig være å søke i forhold som har gjeldt den tonnasje vi allerede hadde da depresjonen satte inn, og bare i liten grad i forhold knyttet til den tonnasjegruppe som er blitt ervervet (levert fra verksteder, etc.) under depresjonen.

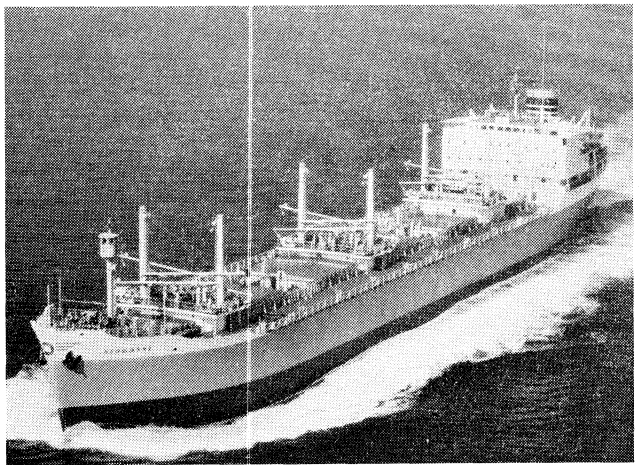
Dette er ganske visst en yttert grov generalisering; der har vært overmåte store forskjeller i lønnsomheten også *innen* de to grupper. Men hvis synspunktet er berettiget, kan det spørres hvorfor der har vært en slik forskjell. Årsakene er flere:

1. Omfanget av oppslutning på lange certepartier. Der var, med virkning etter 1/1 1958, oppsluttet flere «tonnår» for de kontraherte 5,6 mill. brt enn for de dengang eksisterende 8,2 mill. brt.
2. Linjeflåten har hatt dårlige inntektsforhold og spesielle problemer. Storparten av linjeflåten har hele tiden bestått av skip ervervet før 1/1 1958. Investeringene (leveransene) etter denne dato har ikke vært nevneverdig større enn hva der trengtes for remplasing.
3. Depresjonsforholdene for skip i løsfart har rammet eldre skip meget hardere enn nyere. Dette har dog *ikke ved denne anledning* i første rekke vært en effekt av selve aldersforskjellen. Det har fremfor alt vært en effekt av type- og størrelsesfordelingen. Det er en strukturkrise som har bevirket at de pr. 1/1 1958 eksisterende skip er blitt så overmåte hardt rammet. Og denne strukturkrise skyldes ikke de norske skipsinvesteringer med levering etter depresjonens utbrudd.

En reise-rate som gir null til dekning av kapitalomkostningene for libertyskip og konkurransemessig likestilte typer, dekker kapitalslitet og gir en viss forrentning for moderne stortramp. En rate som gir null til dekning av kapitalomkostningene for et tankskip på 16 000 dwt., er lønnsom for en supertanker.



På bildet ovenfor sees et libertyskip, en type som ble masseprodusert i USA under krigen, ca. 10 700 dwt. Det har stempeldampmaskin, og bruker ca. 27 tonn fyringsolje pr. døgn ved en fart på ca. 10 knop. Under er en ny bulkcarrier på ca. 15 700 dwt. Den har dieselmotor, men den olje den bruker er ikke særlig meget dyrere. Den bruker ikke mer olje pr. døgn enn libertyskipet, selv om farten er ca. 14 knop. Pr. tonn last pr. reise blir oljeforbruket under det halve. — Hvis begge skip ble satt inn i kullfart mellom jeks. Norfolk (Virginia) og Rotterdam, med returreise i ballast, ville libertyskipet trenge ca. 35 kroner pr. tonn last for å dekke driftsutgifter før renter og amortisasjon, mens bulkcarrieren ville klare det for ca. 22 kroner. Fikk den 35 kroner pr. tonn last, ville den gi over 2 mill. kr. pr. år til amortisasjon og kapitalavkastning, eller over 10 % p.a. av hva den idag kan bygges for.



Av Norges tanktonnasje pr. 1/1 1958 bestod ca. 75 % av enheter på under 20 000 dwt., mens ca. 75 % av kontraktsmassen for tank gjaldt enheter over denne grense (et tall som ble ytterligere forøket ved konvertering av kontrakter).

Av Norges trampflåte pr. 1/1 1958 bestod 66 % av enheter under 12 000 dwt., mens ca. 80 % av kontraktsmassen gjaldt skip over denne grense.

Strukturkrisen har vært aller hardest for de «hendige» tankskip, si gruppen 12—20 000 dwt. Om et rederi i 1950—51 kontraherte en motortanker på 18 000 dwt., så var det med den tids mål et stort skip. Nesten hele den dengang seilende flåte bestod av enheter på under 17 000 dwt. Levert ca. 1955 ville 18 000-tonneren ha kostet ca. 25 mill. kr., og i 1956/primio 1957 kunne den ha vært omsatt for langt mer. I dag vil antagelig verksteder være villige til å bygge slike

skip for drøye 20 mill. kr., men ingen vil falle på å bestille dem. Siden 1958/59 har et slikt skip, med alder økende fra 3—4 til 7 år, hatt en omsetningsverdi synkende fra ca. 12 til 5—6 mill. kr. Atskillige etterkrigsbygde tankskip på 13—16 000 dwt. er blitt solgt til opphugging, enkelte bare 10 år gamle, til priser til dels under en million kroner.

Tillat meg et sidesprang: *For beregning av nasjonalregnskapstall kan ulike beregningsprinsipper lede til en noe forskjellig fordeling av denne verdiforringelse over tiden, men den må i alle tilfelle medregnes.*

Forholdet kaster imidlertid også lys over de krav som man av bedriftsøkonomiske grunner og rettferdsgrunner må stille til skattesystemets avskrivningsregler: De må være rommelige og elastiske, slik at verdifallsrisikoen kan avdekkes mens der tjenes penger. Etterpå kan det være for sent.

Ad. c) Til slutt noen kommentarer til de norske kontrakter som er blitt inngått under depresjonen, stort sett i 1959—61, nesten ikke i 1958 og 1962. Storparten er enda ikke levert, men vil komme i 1963/64. De er inngått til lave og faste priser. Det kan selvsagt ikke helt utelukkes at man i fremtiden vil kunne kontrahere enda billigere, men utviklingen i 1962 peker ikke i den retning. Tross ytterligere skjerpelse av verkstedenes kamp om nye kontrakter, har de på forhånd billigste verksteder ikke redusert sine prisindikasjoner i år.

M.h.t. størrelse- og typevalg, er disse nye kontrakter i pakt med hva man må tro vil være fremtidens behov.

I motsetning til hva der typisk gjaldt våre kontrakter i 1955—57 kan det om de norske kontrakter 1958/62 sies at de i noen grad vil bidra til å påvirke

tidsfordelingen av den totale tilgang til verdensflåten, og dermed innvirke på markedsforholdene. Noen sterk, selvstendig depresjonsforlengende effekt kan man dog neppe tilskrive den norske kontrahering på snau 3 mill. brt. i disse årene, når kontraheringen i verden som helhet har utgjort adskillig over 20 mill. brt. Men det gjelder for enhver bedrift at det ville vært gunstig om konkurrentene investerte mindre!

En del av disse kontrakter er allerede blitt sluttet opp på tidscertepartier. Særlig interessant er kanskje oppslutningen ifjor av 8 tankkontrakter (fire 53 000-tonnere og fire 80 000-tonnere) over den usedvanlig lange periode av 20 år. Den totale investering i disse 8 skip kan dreie seg om 500 mill. kr. De avtalte tidsfrakter utgjør ialt ca. 2 000 mill. kr. for disse skipene. I tilfelle som disse blir det i liten grad skipenes verdi ved certeperiodens utløp som vil bestemme lønnsomheten. Avgjørende blir driftsutgiftene og disses utvikling.

For den avsluttede del av kontraktsmassen — og det er langt den største del — blir det markedsutviklingen generelt som vil avgjøre lønnsomheten. Se neste spørsmål og svar.

I tilknytning til hva der annetsteds i intervjuet er sagt om skattemessig betingede motiver for kontrahering, skal her bemerkes at der etter 1957 bare for få selskaper har foreligget *akutte* behov for å skaffe «nye avskrivningsobjekter»; problemet har tvert imot vært å tjene nok til å gjennomføre de tillatte avskrivninger på de skip og kontrakter man allerede hadde. Av skattemessige grunner har de fleste således rolig kunnet vente til senere med å kontrahere. Dette som en kommentar til den påstand man iblant kan støte på, om at det er skattemessige motiver som har ligget bak kontraheringen i depresjonsårene.

Spørsmål

2

Det vil ofte være særs vanskelig å diskutere lønnsomheten av investeringene i skip på grunn av nasjonalregnskapstall. Ett moment i denne forbindelse er de store fluktuasjoner som har vært på fraktmarkedet. Men har ikke det forhold at skipsbyggingskapasiteten nå er så uendelig mye større enn tidligere den konsekvens at det ikke lenger er reelt å regne med at fremtiden kan bringe lange perioder med lukrative drømmerater?

Er det ikke mer sannsynlig at dagens rater vil holde seg, la oss si, i minst 10 år fremover?

Vil ikke dette etterhvert føre med seg en omvurdering av investeringsvirksomheten i skipsfartsnæringen?

Jeg er enig i at det kan være meget vanskelig å diskutere lønnsomheten i skipsfart på grunnlag av nasjonalregnskapstall, bl.a. av den grunn De anfører, og p.g.a. den dermed sammenhengende sterke variasjon i skipsprisene. Jo lengere periode man betrakter, desto mindre blir dog vanskelighetene. — Hvis det er den *nasjonaløkonomiske* lønnsomhet man vil frem til, tør det imidlertid være enda vanskeligere å diskutere lønnsomheten av investeringene på *andre* felter på grunnlag av hittil kjente nasjonalregnskapsdata. Skipsfartstallene har iallfall den fordel at de refererer seg til verdensmarkedets priser og er temmelig fri alle de forstyrrelser som skyldes skatte- og avgiftsoverveltning, tollbeskyttelse og subsidier, derunder de «subsidier» som tar form av «grunnlagsin-

vesteringer» fra det offentliges side, og som i vesentlig grad finansieres via beskatningen. Hvis det er den *bedriftsøkonomiske* lønnsomhet man vil frem til, er nasjonalregnskapstallene mangelfulle. *Prinsipielle* vanskeligheter for en utbygging foreligger neppe, men foreløpig er tallene ikke detaljerte nok, så man må bruke kunstgrep i jakten på løsningene, se under svar 3 nedenunder.

Jeg liker ikke smør på flesk, og heller ikke uttrykket «lukrative drømmerater». Men man kan jo forstå hva der menes. — Nei, jeg tror ikke at man bør regne med «lange perioder med lukrative drømmerater» i fremtiden. Vi har heller ikke hatt det i fortiden. Tank var alene om en kort boom i begynnelsen av

1948; både tank og tramp hadde høykonjunkturer omkring 1951 og 1956, i begge tilfelle med påbegynnelse i det foregående og slutt i det følgende kalenderår. Men man tar hårdt i om man sier at boom-periodene tilsammen har utgjort en femtepart av etterkrigstiden. — Over halvparten av de siste 17 år har derimot vært depresjonstider. Resten må få en mer moderat karakteristikk: de første par etterkrigsår var således noe over middels bra. Den siste konjunkturoppgangen vi hadde, var etter shippingmålestokk langvarig, ca. 3½ år, med begynnelse fra depresjonsnivå høsten 1954. Men så sent som for 1955 var regnskapsresultatene i underkant av et middelårs.

For at skipsfart skal være en lønnsom næring, tren- ges heldigvis ikke «lange perioder med lukrative drøm- merater». Næringen kan klare seg bra, selv med kort- varige og mer moderate høykonjunkturer, hvis de bare inntreffer ofte nok, så det ikke blir altfor lange depresjoner mellom dem. Ser vi på høykonjunkturerne etter krigen, og f.eks. også på tankmarkedets bølge- topper i 1920-årene, har betydningen ikke bare ligget i de dengang oppnåelige frakter i løsfart. Like viktig er det at det nettopp er i oppgangstider at befrak- terne viser noen større interesse for inngåelse av langtidscertepartier, og at det praktisk talt bare er da de er villige til å by rater som fra rederi-syns- punkt er tilferdsstillende.

I et foredrag om «Verdens skipsfart og Norges» i Statsøkonomisk Forening 18. september 1956 (trykt i Statsøkonomisk Tidsskrift nr. 1, 1957), behandlet jeg nokså inngående sammenhengen mellom trans- portbehovets, fraktmarkedenes og handelsflåten ut- vikling, i en ikke-matematisk utformet «modell». Etter å ha presentert modellen og vist hvordan den ville virke i en tid med rommelig skipsbyggingskapasitet, og etter å ha presisert at jeg ikke hadde trukket inn i den to spesielle faktorer (kontraheringsstimulans p.g.a. raskt teknisk fremskritt, eller som resultat av reinvesteringssyklus) fortsatte jeg:

«Men modellen belyser enkelte viktige forhold:

«a) Skipsfartens konjunkturfølsomhet, hvor ved re- lativt full kapasitetsutnyttelse, en forskyvning på et par prosent i forholdet mellom transportkapasitet og transportbehov avgjør om det kommer fraktboom eller depresjon.

«b) Fraktmarkedenes konjunkturer og forventnin- ger forplanter seg til skipsbyggingsindustrien. På grunn av skipenes byggetid og ordrestokkens størrel- se kan det bli et «lag» mellom fraktkonjunkturerne og kapasitetsutnyttelsen ved verkstedene. Men på mange vis minner skipsbygging om marginspekulasjon: Er verdenshandelen stabil i en årrekke, vil det hvert år kreves en ny bygging lik 3—4 % av verdenstonna- sjen for å dekke utskiftningsbehovet. Øker verdens sjøtransportbehov så med 3—4 % pr. år må skipsbyg- gingen fordobles. Synker derimot transportbehovet med 3—4 % eller mer pr. år vil skipsbyggingen deri- mot praktisk talt stoppe opp.

«c) Kontraheringen foregår i enn mer markerte bøl- ger enn skipsbyggingen endog i perioder hvor verk- stedene ikke kommer opp i full kapasitetsutnyttelse.

«Derimot har jeg ikke i modellen tatt med «flaske- halsproblemet», hva der vil skje.

«d) Hvis verdens sjøtransportbehov over en lengere periode viser så sterkt økende tendens at verkstedka- pasiteten blir en minimumsfaktor. Da vil verkstedene kunne få ubrutt «prosperity». Fraktmarkedet kan fremdeles ha sterkt markerte (om korte) konjunktur- bølger fordi transportbehovets vekst i det korte løp kan være ujevn mens skipsleveransene vil skje nesten helt jevnt. Av samme grunn kan man få markerte kontraheringsbølger. Men disse vil sikre verkstedene så store ordreserver at de vil kunne produsere for fullt den hele tid, og samtidig gi dem så sterk stra- tegisk posisjon at de kan sikre seg ved glideskala- klausuler i kontraktene.

«Jo knappere verkstedkapasiteten er i forhold til transportbehovets vekst, desto lengere leveringstid vil rederiene måtte akseptere, og — innen visse grenser — desto større vil også den samlede kontraktsmasse i verden bli.

«e) Hvis verkstedskapasiteten utbygges, så den blir større enn nødvendig for å dekke transportbehovets langtidsvekst og remplaseringsbehovet, vil man *etter en overgang* komme tilbake til de markerte bølger i skipsbyggingen som under b). Ordreservene vil, selv under høykonjunkturer, bli mindre enn under d), leveringstiden kortere og den forhandlings-strategis- ke situasjon stille seg i rederienes favør. Men samti- dig vil fraktmarkedets topper bli kortvarigere, og de- presjonene lengere, enn under d).

«Jeg fremhevet ordene: *etter en overgang.*

f) For selve overgangen fra situasjon d) til e), fra knapphet til overflod av nybyg- ningskapasitet, vil kunne skape en mangeårig depresjon på fraktmarkedene. Det bemerkel- sesverdige — og skremmende — er at denne fraktdepresjon kan inntreffe selv om verdens sjøtransportbehov viser fortsatt vekst. Det er nok at det inntreffer en endring i forholdet mellom byggekapasitet og vekstrate for trans- portbehovet, slik at kapasiteten muliggjør en litt raskere vekst i flåten enn i transportbe- hovet. Hvis byggekapasiteten f.eks. skulle øke så den gir flåten en bruttotilgang i kapa- sitet på 8—9 % pr. år mens transportbehovet øker f.eks. med 5 %, vil vi få tonnasjeoverflod og lave frakter. Er alle verksteder på forhånd «booked» f.eks. for 6 år, vil vi få mer enn 6 års fraktdepresjon og samtidig en «frivillig kon- traheringsstopp» av tilsvarende lengde. Opp- hugging i et slikt omfang at den er en vesent- lig «balanseskapende faktor» vil man med flå- tens nuværende aldersfordeling bare få på et lavt fraktmarked med adskillig opplegg.

«Jo større ordreservene på forhånd er blitt på grunn av almen antagelse om at nybygningskapa- siteten vil være en minimumsfaktor, desto lengere vil fraktdepresjonen bli når «flaskehalsen» blir fjernet gjennom avslapning i verdenshandelen eller økning i byggekapasiteten.

«Som jeg senere skal vise, synes verden i dag å be- finne seg i situasjon d). Så lenge denne situasjon vedvarer, har verkstedindustrien ubrutt høykonjunktur og fraktmarkedene vil gjennomgående være gode om enn utsatt for sterke korttidsvariasjoner. Men

mens det i konjunkturteorien generelt sett kan være grunn til å tvile på den populære læresetning om «jo lenger oppgang, desto kraftigere tilbakeslag», synes sentensen å ha adskillig for seg ved betraktning av «flaskehalsbetonte» konjunkturer som den skipsfarten i dag er inne i. Det som særpreger den er nettopp den store ordrestokk og lange leveringstid for nye driftsmidler, forhold som neppe i tilsvarende omfang eksisterer i andre næringer.»

Hva jeg søkte å få frem var m.a.o. at der vil være:

én markeds mekanisme når byggekapasiteten er en minimumsfaktor, en annen, når der er rommelig byggekapasitet, og endelig at der ville oppstå en spesialsituasjon, som kunne innebære en usedvanlig lang og sterk fraktdepresjon når skipsbyggingskapasiteten gikk over fra å være en limitasjonsfaktor til å bli rommelig.

Det er nettopp dette som nu er skjedd. Men av samme grunn bør man ikke se på den fraktdepresjon som nu har vart i 5½ år som en «normaltilstand», og heller ikke som et fenomen som «normalt» bør ventes repetert i fremtidige konjunkturbølger.

I hvilken fase av denne «spesialdepresjon» befinner vi oss idag? Og hvordan kan man vente at konjunkturmekanismen i shipping vil stille seg i fremtiden, «la oss si, i minst 10 år fremover?»

Den store kontraktsmassen fra 1955/57 som nesten alene låste leveransene fast på over 8 mill.brt. 1958/62, uansett markedsforhold ved leveringene, er nu i alt vesentlig avvirket. — Der vil ganske visst ved utgangen av 1962 fremdeles foreligge en kontraktsmasse på 16—17 mill. brt., og leveransene er også for 1963 fastlåst til ca. 8 mill.brt. Men derpå vil de avta raskt, om nye kontrakter ikke snart blir inngått.

Oppleggene var i 1958/59 oppe i nesten 10 mill. brt. svarende til 8—9 % av verdensflåten (ekskl. US-reserveflåte). De er nu ca. 3,5 mill. brt., svarende til under 3 % av verdensflåten og teller enda mindre i transportkapasitet. Opphugningen har fra og med 1959 hvert år oversteg 3 mill. brt. pr. år.

Verdenshandelen har siden 1958 vokst såpass raskt, at den aktive tonnasje, fra sommeren 1958 til i sommer, har øket med over 26 mill. brt. eller 6,5 mill. brt. pr. år.

Om veksten i sjøtransportbehovet elskverdiggst vil fortsette i samme tempo etpar år til, vil denne faktor pluss naturlig avgang fra flåten absorbere både dagens kontraktsmasse og dagens tonnasjeoverskudd. Det eneste som, ved sådan fortsatt vekst i transportbehovet ville kunne hindre en bedring i fraktene, ville være at der ble kontrahert så sterkt i håp om fraktbedring, at denne ikke ble realisert. Bortsett fra det sovjetiske statsrederi og japanske rederier, har imidlertid verdens rederier i år vært meget tilbakeholdne m.h.t. bestillinger.

Jeg kunne fristes til å si at vi bak oss har de markedsforhold som måtte følge av spesialsituasjonen: overgang fra knapphet til overflod på skipsbyggingskapasitet. Foran oss har

vi fortsatt depresjon, som kan være kort eller lang, især avhengig av verdenshandelens utvikling. Men «den statistiske situasjon» på fraktmarkedets tilbudsside: opplegg, kontraktsmasse og fastlagte leveringer, er langt mindre ugunstig enn i 1958/60. Den er relativt ikke verre enn sommeren 1954, like før den siste konjunkturoppgang satte inn. — Når de nærmeste måneder eller år kan bli særdeles vanskelige, skyldes det således ikke bare «den statistiske situasjon», men fremfor alt den særlig store økonomiske belastning som de siste 5 år har medført for rederiene.

«Verdens skipsbyggingskapasitet» kan ikke uttrykkes i et enkelt tall. Med tilstrekkelig tilgang på materialer og arbeidskraft vil der antagelig uten ekstraordinær bruk av den amerikanske kapasitet, kunne bygges 12—14 mill. brt. pr. år om byggingen hovedsakelig skulle bestå av store tankskip og bulk-carriers. Hvis meget skulle bestå av cargoliners, småskip, gass-tankskip, fruktskip eller passasjerskip, blir tallet lavere. I USA er der en stor aktuell og/eller potensiell skipsbyggingskapasitet, men byggeomkostningene der ligger nær dobbelt så høyt som i Vest-Europa og Japan. Med opphugging på et minimum, skulle det kommersielt være mulig å øke verdensflåten transportkapasitet med 12—14 % på ett år.

Byggetiden fra kjølstrekking til levering varierer sterkt verftene imellom, og for ulike skipstyper. Gjennomsnittlig er den ca. 12 måneder. Og man må regne med at tiden fra kontrahering til levering typisk må være noe lenger, selv når verkstedene har ledige bedrifter når kontraktene tegnes.

Opphuggingen er meget ujevnt spredt over tiden, liten når fraktene er gode, stor under depresjon. Det ville imidlertid forutsette gjennomgående gode fraktforhold om opphuggingen i de nærmeste 10 år skulle bli under 25 mill. brt. pluss opphugging av skip i USA's reserveflåte.

Hensyn tatt til nybygningenes større fart, vil der m.a.o. bare for å holde flåten transportkapasitet vedlike, måtte bygges iallfall 2 mill. brt. pr. år.

Utover dette vil der måtte bygges for dekning av den økning vi vel må ha lov til å vente i transportbehovet. Foreløpig kan vi vel si at der må bygges 1 mill. brt. pr. år for hver prosents vekst i verdenshandelen, altså med 3 % vekst $2 + 3 = 5$ mill. brt. pr. år, med 6 % vekst $2 + 6 = 8$ mill. brt. pr. år.

Hvordan vil markedsmekanismen virke om der er rommelig skipsbyggingskapasitet og om verdens sjøtransportbehov i årene fremover vil ha en stigende langtidstendens? Om man f.eks. antar at de årlige endringer i transportbehov i de aller fleste tilfelle ligger innen grensen 0—10 og aldri utenfor $\div 5$ og $+ 15$ %, mens «trenden» har en stigning på noe mellom 3 og 6 %?

Det synes naturlig først å undersøke historien om man vil finne svaret.

Det var akkurat en slik situasjon man hadde i desenniene før 1913, med markerte bølgebevegelser både i frakter og skipsbygging. Variasjonene i skipsbyggingen hang i sin tur sammen med at kontrahering

gen skjedde i bølger, men der ble formentlig dengang ytterst sjelden bestilt skip med fjernere levering enn 2 år. Man fikk derved relativt korte «lag» mellom bølgebevegelsene i rater og leveranser. For de redier som fulgte med i den tekniske utvikling, var

lønnsomheten gjennomgående god i denne periode. Figur 2 viser den karakteristiske forskjell mellom skipsbygging før 1913 og etter 1945, perioder preget henholdsvis av overskuddskapasitet og knapphet m. h.t. skipsbyggingskapasitet.

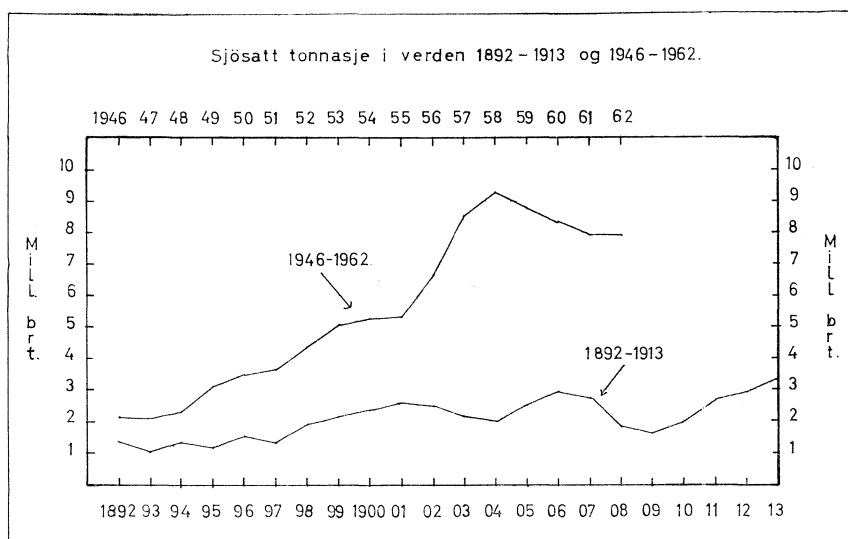


Fig. 2. Illustrasjon av sammenhengen fraktmarked/sjøsetninger ved rommelig og knapp skipsbyggingskapasitet. — I 1892—1913 var skipsbyggingskapasiteten rommelig og leveringstidene korte. Fraktdepresjoner ble med et «lag» fulgt av redusert nybygning, ialt 5 tilbakeslag på opptil 50 % i leveransene i løpet av perioden.

I 1946—57 var byggekapaasiteten knapp, leveringstidene lange. Leveranse- ne øket uavbrutt, uten hensyn til fraktdepresjoner og sterkt nedsatt kontrahering medio 1948 — medio 1950 og medio 1952 — ultimo 1954. Etter at den nuværende fraktdepresjon begynte i 1957 er sjøsetningene bare redusert med ca. 15 % fra rekorden i 1958, og sterk nedgang kan ikke inntreffe før 1964.

Tørrelastmarkedet i mellomkrigstiden gir få holde- punkter for bedømmelse av fremtidsutsiktene. Som- meren 1921 lå halve verdensflåten i opplag, og ton- nasjeoverskuddet var ikke helt absorbert så sent som i 1929 da stordepresjonen satte inn, hvorunder ver- denshandelen i tørrelast falt til langt under 1913-nivået. Etter 1919/primo 1920 skulle det vare helt til 1936/37 før man fikk en høykonjunktur for tørrelastfarten.

Tankmarkedet i mellomkrigstiden gir derimot et bilde av en utvikling på fraktmarkedet under forhold hvor man på den ene side hadde rommelig byggekapa- sitet og korte leveringstider, men på den annen side hadde et transportbehov hvor trenden var klart sti- gende.

Gjennomsnittlig vekstrate for sjøtransportbehovet for olje («ton-miles») kan på grunnlag av Koopmans' beregninger settes til 8 % p.a. for årene 1921—35. Som det fremgår av Figur 3 hadde man for tankfrak- tene i mellomkrigstiden meget sterke svingninger, og for perioden som helhet utvilsomt god lønnsomhet. Skulle man bruke erfaringene fra dengang til bedøm- melse av fremtiden, bør man formentlig regne med at transportbehovet for olje vil få en prosentvis noe lavere vekstrate enn dengang, men at man skulle kunne håpe å unngå depresjoner av den intensitet og varighet som man opplevde i første del av 1930-årene.

Hittil har transportbehovet for olje i etterkrigstiden vist en prosentvis sterkere stigende trend enn i mel- lomkrigstiden, og man har helt unngått direkte til- bakeslag i transportbehovet. — For tørrelast har de sjøverts skipninger 1950—60 vist en gjennomsnittlig vekst på over 5 % pr. år, en vekst som bare to ganger har vært avbrudt av tilbakeslag (1951/52 og 1957/ 58).

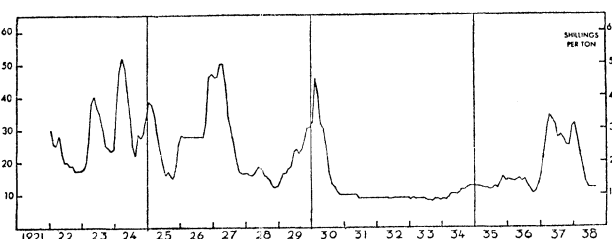


Fig. 3. Illustrasjon av fraktutvikling under rommelig byggekapasitet og raskt økende transportbehov. Tank- frakter (clean) US Gulf — UK/Cont. 1921—38. — Den lange depresjon i begynnelsen av 1930-årene hang sam- men med 10 % svikt i transportbehovet 1930/31 kom- binert med rekordleveranser av nybygg i de samme år. Så sent som i 1933 var transportbehovet bare ubetydelig over 1930-nivået.

Overskuddskapasitet i skipsbyggingsindustrien vil bevirke at vi i årene fremover får en annen «konjunktur-mekanisme» på skipsfartens område enn i tiden 1945—57—62, men for skipsfartens lønnsomhet ikke nødvendigvis en dårligere «mekanisme». For verkstedsindustrien vil den derimot bli overordentlig mindre gunstig.

Frem til 1957/58 og med virkning for de fleste leveranser frem til i dag stod verkstedsindustrien i en strategisk meget gunstig forhandlingsposisjon, som ikke bare ga seg uttrykk i «basisprisene», men som med korte unntak ledet til at rederiene måtte akseptere glideskalaklausuler, som veltet risikoen for utgiftsstigning over på rederiene.

De lange leveringstider øket rederienes risiko også i en annen relasjon. Hvis de ville slutte nybygningene opp på tidscertepartier, f.eks. som ledd i finansieringen, påtok rederiene seg risikoen også for økning i driftsutgiftene, ikke bare i certepartiperioden, men også i de ca. 3—6 år som ville gå frem til nybygningens levering og certepartiperiodens påbegynnelse. Selv om både befraktere og redere har hatt disse risiki i tankene under forhandlingene om rater for langtidscertepartier, kan det ikke være tvil om at skipsfartens lønnsomhet er blitt sterkt redusert som følge av rederiene har måttet bære de nevnte risiki. Jeg tillater meg i den forbindelse å gjengi også et annet avsnitt av det før siterte foredrag:

«Rederiet kan her altså sies å være i den stilling at det handler i et «forward»-marked, kjøper skip med f.eks. 4 års levering på glideskala, men selger tjenester «forward» med 4 til 9 års levering til fast pris. Med den prisutvikling som har funnet sted, er resultatet blitt en kraftig «squeeze» av rederiene. Hadde det ikke kommet glideskalatillegg på kontraktprisene og hadde driftsomkostningene holdt seg konstante, ville 5 års certepartier inngått i 1947 for skip levert 1951 resultert i brutto driftsoverskudd — før gjeldsrenter, skatter og amortisasjon — på bortimot

20 % pr. år av byggeprisene, hvilket avgjort er en god forretning. Med 25 à 50 % glideskalatillegg og 50 % økning i driftsutgiftene, er resultatet typisk kanskje blitt 10—11 % driftsoverskudd på kostpris. I stedet for en god forretning er det blitt en snau margin. I forhold til gjenanskaffelsesprisene som har fortsatt å stige, er inntektsforholdet blitt enda magrere.»

Som det vil forstås, er jeg enig i at der vil skje en «omvurdering av investeringsvirksomheten i skipsfartsnæringen». Omvurderingen synes især å ville bli en følge av overskuddskapasiteten i verkstedsindustrien. De viktigste konsekvenser av omvurderingen antar jeg vil være at der normalt ikke vil bli kontrahert skip med mer enn 2—3 års leveringstid, og at leveringstider på over 3 år vil høre til sjeldenhetene. Klausuler om glideskala i byggekontraktene vil være unntak mens de i 1946—57 var regelen, og så vidtgående klausuler som dengang vil ikke bli akseptert. Tilsvarende antar jeg at det sjelden vil bli inngått tidscertepartier med påbegynnelse mer enn 2—3 år frem i tiden.

Hvis der sjelden kontraheres med mer enn etpar års leveringstid, vil man ikke på nytt komme opp i kontraktsmasser som dem man hadde i 1957, og dermed heller ikke få levert så megen ny tonnasje etter at en fraktdepresjon har satt inn. Hvis verdenshandelen utvikler seg noenlunde pyntelig, skulle man derfor heller ikke vente repetert en depresjon av samme lengde som den nuværende.

Jeg har her særlig trukket frem de faktorer som fra et skipsfartssynspunkt vil være gunstigere ved rommelig enn ved knapp skipsbyggingskapasitet. *De synes meg å være så viktige at man minst like gjerne kan anse en rommelig skipsbyggingskapasitet som fordelaktig for rederiene, som det motsatte.*

~~~~~

## Spørsmål

3

*Det blir ofte fremhevet at selv om investeringene i skip ofte ikke kaster like meget av seg — så er det tross alt vedkommende investors egen business. Og at disse investeringer finansieres ved kreditter fra utlandet som ellers ikke ville komme landet til gode. Vi vil gjerne i den sammenheng ha Deres merknader til følgende innvendinger:*

*a) Det er ikke riktig at disse investeringene bare er redernes egen business fordi hele deres utenlandsgjeld til syvende og sist er valutaforpliktelser for landet. Om kortsiktige lån i utlandet — bundet til finansiering av skip — ikke lenger kan fornyes så vil dette innebære en belastning ikke bare for redernes, men også for landets valutabeholdninger og kredittsystem.*

*b) Investeringer i nye skip er i realiteten bare lønnsomme ved at de kan nyttes som avskrivningsobjekt for den fortjeneste som inntjenes på andre skip beskjeftiget i gode certepartier. Det kan for såvidt ikke bebreides noen at de nytter de muligheter skattelovene gir — men realiteten blir vel da at både rederne og landet kunne ha tjent mer om deres kredittverdighet var nyttet til investeringer på andre områder enn i shipping.*

~~~~~

Svar 3 a):

Det er utvilsomt slik at mange av de handlinger hver eneste fysisk eller juridisk person foretar seg har konsekvenser ikke bare for aktøren, men også for

andre. Ja, det kan vel hevdes at dette i et moderne samfunn bl.a. gjelder samtlige handlinger som inngår i «økonomisk virksomhet» i begrepet videste forstand. Jeg skal ikke her ta opp i full bredde det sen-

trale politiske problem, om hvilke konsekvenser dette bør ha for «andres» rett til å begrense «aktørens» handelfrihet, men holde meg til den delen av spørsmålet som gjelder valutasiden.

Jo, det er utvilsomt slik at det kan innebære en belastning for landets valutabeholdninger og kredittsystem om kortsiktige lån i utlandet, bundet til finansiering av skip, ikke lenger kan fornyes. De innbød til nettopp dette svaret, herr redaktør, og De har fått det. Men jeg må få lov til å utfylle det litt:

Den samme risiko foreligger også i forbindelse med enhver annen kortsiktig valutaforpliktelse. Ja, det gjelder jo helt generelt, at om et land hverken over sin driftsbalanse eller ved «andre kapitaltransaksjoner» kan skaffe midler til å innfri sine valutaforpliktelser ved forfall, langsiktige såvel som kortsiktige, da må der trekkes på valutabeholdningen. Bortsett fra betalingsnektelse finnes der ikke noen tredje mulighet.

I så måte står ikke de betalinger som har sammenheng med innfrielse av skipsfartens lån i noen særstilling. Deres innvirkning er nøyaktig den samme, på valutabeholdning og kredittmarked, som de betalinger der skyldes import av mat, maskiner, biler eller andre varer, og nøyaktig den samme som den der skyldes Mallorca-reiser.

Det er m.a.o. ikke her forskjellen ligger. Forskjellen ligger i at der forut for innfrielsen av et valutalån har foregått et opptak av lån i fremmed valuta. Dette låneopptak har innvirket positivt på landets valutaforhold med samme beløp som tilbakebetalingen virker negativt. Når lånet har vært knyttet til import av skip, har dessuten selve driftsmidlet alltid virket økende på Norges valutariske driftsinntekter, noe som ikke gjelder all øvrig import og slett ikke Mallorca-reisene.

Jeg vet ikke om innledningen til Deres spørsmål er slik å forstå at De mener man på skipsfartshold har gitt uttrykk for tanker om «å melde skipsfarten ut av Norge». Personlig har jeg på det hold sjelden støtt på slike tanker. Derimot har myndighetene i en rekke henseende «meldt skipsfarten ut av Norge» hva rettigheter angår, men holdt den i Norge m.h.t. plikter, ja særbyrder, ikke minst på de felter De har tatt opp, valutaforholdene og kredittforholdene.

Enhver import skaper en betalingsforpliktelse overfor utlandet. For enhver annen import enn import av skip er det blitt gitt adgang til betaling ved hjelp av kroner, fritt omvekslet i valuta. Også dette har «innebåret en belastning for landets valutabeholdninger og kredittsystem». I den første etterkrigstid ble denne «belastning» regulert via et system med importlisenser. Restriksjonene er imidlertid blitt utviklet etter hvert, og importen av de fleste varer har nu i 8—10 år vært fri — i de siste par år for praktisk talt alle varer. Skipsimporten ble etter krigen straks gjort til gjenstand for regulering. Importlisens og kontraheringslisens ble gjort avhengige av at rederiet forpliktet seg til å låne i utlandet. Vinteren 1947/48 ble det generelt krevet «100 % valutarisk selvfinansiering» for alle kontrakter. Dette krav ble for tørrlastskip lempet på i 1951 og opphevet i 1952, men det gjelder fremdeles for «spesialskip», inkl. tank. (I kontraheringsstoppens tid, fra sommeren 1948 til høsten

1950, fikk man ikke lisens, selv mot «100 % valutarisk selvfinansiering».) — Slike krav er ikke stillet til noen annen næring eller blitt knyttet til noen annen import.¹⁾

I sin «kredittpolitikk» har myndighetene også på andre måter søkt å tvinge skipsfarten til å foreta kapitalimport, bl.a. ved begrensning av skipsfartens adgang til det norske kapitalmarked. Dette kapitalmarked har man søkt å forbeholde «andre», hvilket har medført større «annen import». Endelig har skatteforholdene resultert i at skipsfarten har hatt en særlig liten evne til å finansiere sine nettorealinvesteringer ved bedriftssparing.

Kravet om valutarisk selvfinansiering har hatt store skadevirkninger for skipsfarten. I beste fall har restriksjonene «bare» virket som sand i maskineriet ved å vanskeliggjøre disposisjonene. Især i de første 7 å 12 etterkrigsår ble imidlertid skipsfarten dessuten påført en stor netto rentebyrde; rederiene satt med lavt forrentede eller uforrentede kronebeløp, mens de måtte betale renter av utenlandske lån som de forretningsmessig ikke hadde bruk for.

Skipsfarten ble på denne måte tvunget til å subsidiere det norske kapitalmarked og led tilsvarende rentetap på hundrer av millioner kroner. Dessuten ble næringen påført store agiotap i 1947, 1949 og 1961 p.g.a. endring i kronens og/eller utenlandske valutaers verdi. I de siste ca. 10 og især de siste ca. 5 år er rentetapet blitt vesentlig mindre, i og med at rederiene har hatt bedriftsøkonomiske behov for de fleste av sine lån og fordi renten på det norske marked er steget slik at den omtrent er på linje med Vest-Europa og USA.

Myndighetene har ustanselig etter krigen pekt på ønskeligheten av kapitalimport.

Om man betrakter Nortraship-midlene ved krigens slutt som et ledd i skipsfartens tilgodehavender i utlandet, har skipsfarten etter krigen og frem til 31/12 1961 foretatt en nettoopplåning i utlandet på ca. 6 milliarder kroner. (Bruttoopplåningen har vært flere ganger så stor.) Om man ser bort fra den hjelp det offentlige har mottatt i form av gaver, har derimot «alle andre sektorer enn skipsfart, sett under ett» praktisk talt ikke foretatt noen netto kapitalimport i det nevnte tidsrom. Direkte utenlandske investeringer i Norge pluss «lån opptatt av andre enn rederier» har balansert mot «andres» økning av tilgodehavender og tilbakebetaling av gjeld. Kravet om kapitalimport er m.a.o. et krav staten bare har stillet overfor skipsfarten, men praktisk talt ikke til seg selv eller «andre».

Hvis der foreligger en risiko for at oppfyllelsen av Norges betalingsforpliktelser overfor utlandet vil føre til «en belastning for landets valutabeholdninger og kredittsystem», er det naturlig at myndighetene gjennomfører tiltak for å redusere denne risiko, f.eks. ved å føre en antiinflasjonistisk politikk, offentlige låneopptak i utlandet, osv.

¹⁾ Dog har myndighetene rent unntaksvis diskriminert så sterkt også mot enkelte andres adgang til det norske kapitalmarked at lånutakerne er blitt tvunget til å låne i utlandet; det gjelder et par kommuner og en del kraftverk.

Men jeg kan, herr redaktør, ikke se noen berettigelse i at en sådan risiko skulle lede til spesielle forholdsregler overfor skipsfarten. Tvert imot burde de særlige restriksjoner overfor denne næring forlengst vært avviklet. En næring som etter krigen har stillet 23—24 milliarder kroner i valuta til disposisjon for allminnelig vareimport og derunder foretatt hele Norges kapitalimport i perioden, burde vel heller ha krav på velvilje enn — som i dag — å bli påført ytterligere finansieringsvanskeligheter gjennom myndighetenes forsøk på å regulere skipsfartens lån og tilbakebetalinger ut fra alle mulige andre hensyn enn hensynet til skipsfarten.

For ordens skyld skal tilføyes at skipsfartens kapitalimport er nøye knyttet til skipsimportens størrelse. På grunnlag av hittil inngåtte kontrakter synes 1963 å bli det siste år med stor netto-opplåning i utlandet. I løpet av 1964 må man vente at gjeldsavgangene vil bli minst like store som opplåningen, og i 1965 vil der skje en stor netto tilbakebetaling av gjeld, om der ikke skulle finne sted en betydelig kontrahering i løpet av de nærmeste 12—18 måneder.

Svar 3 b):

De ber meg kommentere følgende innvendinger mot skipsfartsinvesteringer:

«Investeringer i nye skip er i realiteten bare lønnsomme ved at de kan nyttes som avskrivningsobjekt for den fortjeneste som inntjenes på andre skip beskjeftiget i gode certepartier.»

Som det vil fremgå av det følgende, har denne innvending hittil generelt sett vært uberettiget. Jeg håper og tror at forholdene også i fremtiden vil stille seg slik at den også da vil vise seg uberettiget.

De fortsetter:

«Det kan forsåvidt ikke bebreides noen at de nyter de muligheter skattelovene gir — men realiteten blir vel da at både rederne og landet kunne ha tjent mer om deres kredittverdighet var nytt til investeringer på andre områder enn shipping.»

Hvis innvendingen hadde vært berettiget, ville jeg langt på vei vært enig i sistnevnte anførsel; den ville dog trenge en viss nyansering og visse forbehold, enkelte av dem endog meget vesentlige. Men når innvendingen ikke er berettiget, bortfaller også konklusjonen.

Jeg vil imidlertid nødig avvise Deres spørsmål med disse korte bemerkninger. For selv om Deres spørsmål ikke «treffer», så «sikter» det dog mot meget viktige problemer i norsk økonomi, derunder forvriddinger i investeringenes retning som har kunnet og kan oppstå som følge av den prisutvikling som har funnet sted og de nugjeldende regler og satser for norsk bedriftsbeskatning.

Hvordan er så de faktiske forhold? Jeg skal først søke å belyse skattereglenes virkninger gjennom ei skipsfarts-eksempel, og ta lønnsomheten til slutt.

For å få et noenlunde enkelt eksempel skal jeg bygge på følgende forutsetninger:

i) Det dreier seg om et skipselskap som eier ett skip; dette er nytt ved periodens begynnelse.

Bemerkning: At det regnes med et ett-skipselskap,

er gjort av hensyn til enkelheten. Forutsetningen om at skipet var nytt er ikke nødvendig, men forenkler drøftelsen av erstatningsspørsmålet.

ii) Skipets kostpris var lik aksjekapitalen. Selskapets gjeld og tilgodehavender balanserte.

Bemerkning: For alle skipsselskaper under ett var stillingen pr. 1/1 1940 at deres samlede tilgodehavender var lik eller litt større enn den samlede gjeld. Skipsverdi og formue var følgelig lik. Den motsvartes av aksjekapital og fonds. For enkelhets skyld er det her regnet at motverdien motsvartes bare av aksjekapital. En effekt av forskjellen mellom aksjekapital og fonds blir likevel belyst i det følgende.

iii) Umiddelbart etter utgangsposisjonen skjer der en 5-dobling av alle priser. Derpå holder prisene seg konstant.

Bemerkning: Denne forutsetning er brutalt forenkende i forhold til den faktiske utvikling siden 1938/39. Hva byggepriser for skip angår, belyses utviklingen godt gjennom Byråets importprisindekser, gammel og ny indeks sammenkoblet via 1948. Man får da, med 1938 = 100 en indeksserie som viser praktisk talt ubrutt stigning til 749 for 1959, fulgt av et fall. Kontraktsprisene under den nuværende depresjon har enda ikke slått gjennom for fullt i indeksen, men jeg antar at de svarer til noe mellom 500 og 600.

Andre driftsmidler har utvilsomt hatt avvikende prisutviklinger. Derfor er forutsetningen ikke relevant om man ville diskutere valget av det prismessig gunstigste tidspunkt for eventuelle omplaseringer av kapital fra en type driftsmiddel/næring til en annen.

Men for belysning av de skattemessige konsekvenser av et fall i pengeverdien, skulle forutsetningen være akseptabel.

iv) Formue, aksjekapital og skipsverdi settes i utgangstillingen til 1 mill. kr.

Bemerkning: Dette tilsvarer førkrigsprisen på et nytt trampskip på ca. 3 000 dwt. Hvis man heller vil regne med de størrelser som dengang var vanlige i stortrampfart eller tankfart får man å gjøre med førkrigspriser mellom 2,5 og 4 mill. kr., men dette blir bare en multiplikasjonsfaktor som er uten betydning for illustrasjonen av de skattemessige effekter.

v) Der regnes for selskapet med innteksskatter på 50 % og formuesskatter på 0,5 %.

Bemerkning: Dette er de i dag gjeldende satser. I mesteparten av etterkrigstiden har selskapsskatten ialt vært høyere.

(1) Først skal undersøkes de skattemessige konsekvenser av at skipet selges like etter prisstigningen.

(2) Derpå skal undersøkes forholdene om skipet beholdes.

Ad (1): Hvis skipet selges like etter prisstigningen, blir forholdet som følger:

En realkapital på 1 mill. «forinflasjonskroner» realiseres for 5 mill. dårlige kroner. Nominell gevinst 4 mill. kr., skattekrav 2 mill. kr.

Selskapet er reelt ikke blitt rikere p.g.a. prisutviklingen, men der fremkommer et skattekrav som reelt betyr inndragning av 40 % av dets formue.

Hvis aksjonærene ønsket å oppløse selskapet, f.eks. med tanke på å sette de frigjorte midler inn i nye bedrifter i andre næringer, ville selskapet før oppløsning ha til disposisjon 1 mill. kr. i aksjekapital og 2

mill. kr. i fonds. Ved oppløsningen ville aksjekapitalen bli tilbakebetalt skattefritt, mens fondet ved oppløsningen ville bli inntektsbeskattet på aksjonærenes hender. Regnes det her med gjennomsnittlig 50 % marginalsatt, ville der gå bort en ny million i skatter, slik at aksjonærene bare ville få frigjort 2 mill. dårlige kroner, eller 40 % av den kjøpekraft de hadde satset.

Det norske skattesystem kan med andre ord etter en inflasjon innebære en så brutal formueskonfiskasjon at det virker som et forbud mot oppløsning av selskaper, selvom det nasjonaløkonomisk kunne ha vært fordelaktig at midlene i andre kombinasjoner var blitt satt inn som risikokapital i andre bedrifter.

Ville man beholde selskapet intakt, men gå over i annen virksomhet, ville det ikke bare vært nødvendig å endre statuttene; inntil 1957 ville man ha måttet betale inntektsskatt av den nominelle gevinst. Ganske visst var der adgang til å avsette denne «betinget skattefritt», men betingelsen var at salgssummen ble benyttet til anskaffelse av skip og at «gevinsten» ble avskrevet på dette, — en løsning som jo ikke ville bli aktuell om selskapet ville gå over i annen virksomhet.

Det ville m.a.o. bli stillet overfor valget mellom å ha til disposisjon 3 mill. kr for annen virksomhet, eller 5 mill. kr. om det fortsatte i shipping. I sistnevnte tilfelle ville der ganske visst hvile et latent skattekrav på 2 mill. kr. på selskapet, men inntil kravet ville forfalle til betaling, disponerte selskapet motverdien.

Reglene ville m.a.o. kunne gjøre det privatøkonomisk lønnsomt for selskapet å fortsette i shipping, selv om avkastningen pr. investert krone her skulle være vesentlig lavere enn i annen virksomhet.

Etter 1957 har en «gevinst» oppbeholdt ved salg av én type driftsmidler med å få innskrenkninger kunnet brukes til nedskrivning av også andre typer driftsmidler. I praksis virker imidlertid også de nugjeldende regler sterkt hemmende på norsk selskapskapitals geografiske og næringsmessige bevegelighet. En alternativ investering burde kanskje finne sted i en ganske annen del av landet, og/eller kreve fagkunnskap på ganske andre felter enn hva man hadde i skipsselskapets ledelse og administrasjon. Det ville da sjelden være hensiktsmessig at investeringen skjedde i den samme skattyters (det samme selskaps) regi. Men dette ville være en betingelse for at det nevnte skattekrav også etter 1957 ikke skulle bli aktuelt. Skulle man alliere seg med annen kapital og administrasjon for prosjektet, ville man måtte anvende sameie-formen, om gevinsten skulle kunne overflyttes. Men denne form kan ofte være upraktisk og innebærer en betydelig risiko.

Det norske skattesystem legger m.a.o. fremdeles sterke hindringer i veien for selskapskapitalens geografiske og næringsmessige bevegelighet. Disse hindringer kan lede til nasjonaløkonomisk uheldige investeringer. Hvis man ønsker at kapitalen skal strømme til de felter hvor rentabiliteten er størst, bør disse hindringer fjernes.

Ad (2): La oss gå tilbake til skipsselskapet, og anta at det beholder sitt skip. La oss anta at det beskjefteges i 15 år til rater som realøkonomisk gir en

moderat lønnsomhet, f.eks. driftsoverskudd før avskrivninger svarende til 10 % p.a. av gjenanskaffelsesverdien, hvilket etter annuitetsprinsippet gir 6 % p.a. på den i skipet bundne kapital. La oss videre, for enkelhets skyld, anta at skipet derpå er verdiløst.

I løpet av 15 år seiler skipet m.a.o. inn 7,5 mill. dårlige kroner, hvorav 5 mill. kr. vil trenge til reimplasering, mens 2,5 mill. kr. er reell inntekt. Skattemessig tillatt avskrivning er imidlertid bare 1 mill. kr. Der blir over tiden oppkrevet inntektsskatt av 4 mill. kr. som bare er nominell formuestilvekst. Etter en skattesats på 50 % inndras m.a.o. ikke bare 50 % av inntekten, men også 40 % av selskapets opprinnelige formue. Hertil kommer formuesbeskatningen som i eksemplet vil ta over 8 % p.a. av den reelle inntekt.

For aksjonærene vil denne løsning dog normalt være mindre ugunstig enn umiddelbar oppløsning av selskapet, og mindre ugunstig enn realisasjon av skipet, betaling av «gevinstskatt» og plasering av midlene i annen virksomhet, hvis sistnevnte ikke gir en reell nettoavkastning på *adskillig* mer enn 6 %.

Både selskap og aksjonærer vil imidlertid som følge av samgripping av prisstigning og skatter være vesentlig dårligere stillet enn om skattereglene hadde vært de samme og inflasjonen *ikke* hadde funnet sted.

Hvis selskapet ikke utdelte utbytte, ville formuesbeskatningen av aksjonærene representere en netto-utgift for disse. Om selskapet selv plaserte alle midler som ble frigjort via driften, minus skatter, til 6 % rente, ville selskapets reelle formue etter 15 år være mindre enn i utgangsstillingen. Selskapsskattene ville m.a.o. ha andratt til mer enn hele den reelle inntekt, og så kommer aksjonærbeskatningen på toppen.

Det er ikke bare overfor skipsfarten at det norske skattesystem som følge av prisutviklingen har slike uheldige og urettferdige virkninger. Effekten av utilstrekkelig amortisasjon er imidlertid vesentlig sterkere for skipsfart enn for nesten all annen næringsvirksomhet.

Anta f.eks. at to bedrifter A og B begge er gjeldfrie og har den samme reelle formue, og videre at de har den samme reelle inntekt, 100 svarende f.eks. til 6 % formuesavkastning. Hvis A har sin formue plassert i skip, vil den samtidig ha et reelt kapitalslit på ca. 150, m.a.o. et driftsoverskudd på 250. — På basis av visse britiske tall antar jeg at man tar meget hardt i om man setter det tilsvarende tall for B, en «gjennomsnittsbetjening» i næringslivet for øvrig» til 40, altså driftsoverskudd 140.

Hvis avskrivningsadgangen bare svarer til halvparten av kapitalslitet, vil A få en skattbar inntekt på 175, B på 120. En skattesats på 50 % vil for A kreve 87,5 % av den reelle inntekt, for B 60 %.

Generelt kan det sies at den alvorligste del av skipsfartens avskrivningsproblemer etter krigen er en direkte følge av det norske skattesystems generelle (men dog ikke på samtlige felter gjennomførte) krav om at den nominelle vekst i førkrigsformuen som har funnet sted p.g.a. inflasjon og spesiell prisutvikling, prinsipielt betraktes som skattbar inntekt. Dette skattekrav har vært så stort, at det selv med meget lave utbytter og nesten uansett inntektsforhold tor de

skip som overlevet krigen ville vært umulig å bevare skipsselskapenes reelle formue intakt om det ikke var blitt foretatt nye og lønnsomme investeringer.

Jeg har foran vist hvordan *skattekravet i forbindelse med forlis- og salgsgevinster* for skip frem til 1957 bare kunne forhindres fra å bli akutt om skips-selskapet tok sikte på å erstatte vedkommende skip med et annet, og benyttet «gevinsten» til nedskrivning på dette. Etter 1957 har kravet ikke vært knyttet til det nye driftsmiddels art, men det er fremdeles knyttet til vedkommende skattyter. *At krav om inntektsskatt på «gevinst» i det hele kan gjøres betinget, følger at myndighetene har erkjent at «gevinsten» som oftest ikke representerer reell inntekt, men skyldes prisutviklingen.*

Også for skattytere som har beholdt sine driftsmidler, har der i selve skattesystemet ligget en oppfordring til fortsatte investeringer. Her har skattyteren imidlertid formelt stått fritt m.h.t. valg av driftsmiddel/avskrivningsobjekt, men der er, som nevnt, meget sterke praktiske begrensninger m.h.t. omlegning av et selskaps virksomhet.

En investeringsstimulans ville foreligge selv om avskrivningsadgangen på *det nye driftsmiddel* ikke var større enn det reelle kapitalslit. Eksistensen av «ellers skattbar inntekt» fra de eksisterende driftsmidler ville jo *redusere risikoen* for at man ikke skulle makte å dekke amortisasjonen av de nye driftsmidler såvel som gjeldsrenter pådratt ved investeringen.

Eksistensen av skattemessig betingede investeringsmotiver er således uomtvistelig, likeså at disse motiver av formelle og/eller praktiske grunner ville gi bedriftene en tilbøyelighet til å investere i samme art virksomhet som før, for skipsselskaper m.a.o. i skip. De skattemessige investeringsmotiver *kan* endog ha vært så sterke at de kan ha ledet til investeringer av så lav lønnsomhet eller hvortil der har vært knyttet så stor risiko at de ellers ikke ville blitt foretatt.

Men hva beviser så alt dette? Jo, det beviser at det norske system for bedriftsbeskatning kan ha en serie uheldige virkninger.

Men det følger jo dog ikke herav at alle de foretatte investeringer har vært uheldige, ei heller at skipsinvesteringene generelt har vært det, og ei heller at rederiene og landet hadde kunnet tjene mer om skipsselskapene hadde omlagt sin virksomhet! (Hvis «rederne» hadde kunnet låne like meget i utlandet om de hadde omlagt virksomheten, synes meget tvilsomt. Hvis de hadde kunnet gjøre det, må det offentlige samt bedrifter i annen virksomhet enten ha en liten kredittverdighet eller hittil ikke sterkt følt noe udekket kredittbehov så lenge skipsfarten gjennom frivillige eller påtvungne lån i utlandet har sørget for en for «andre» tilsvarende større lånemulighet på det hjemlige kapitalmarked.)

For ordens skyld skal tilføyes: Mens skattesystemet har stimulert investeringslysten, har det svekket finansieringsevnen. Forholdet har vært: for å unngå konfiskatorisk beskatning har man måttet foreta nettorealinvesteringer som har måttet finansieres ved lån. Men selv om nettorealinvesteringer er blitt foretatt,

har skattesystemet ikke tillatt nettosparing via avskrivninger, og ytterst liten bedriftssparing fra beskattede inntekter. Det er derfor en direkte sammenheng mellom skattesystemet og den overmåte sterke gjeldsøkning man har hatt i skipsfartsnæringen. Se forøvrig svarene på Spørsmål 4.

Svar 3 b)

Spørsmålet om *skipsinvesteringenes relative lønnsomhet* følte jeg meg provosert til å ta opp ifjor, som følge av visse uttalelser fra dr. Aukrust, som på grunnlag av visse nasjonalregnskapstall stilte spørsmålet: «Skal vi trekke den slutning at satsingen på skipsfarten i stedet for en fordobling av utbyggings-tempoet for industrien har vært etterkrigstidens største økonomiske feilgrep?» — Jeg svarte på dette i artikler i «Aftenposten» 11., 14. og 15. november i fjor, artikler som også foreligger i særtrykk tilgjengelig for eventuelle interesserte.

Deres spørsmål 3 b) er i realiteten en variant av dr. Aukrusts spørsmål i fjor.

Etter min mening, nærmere begrunnet i de nevnte artikler, var de tall dr. Aukrust nevnte og den måten han brukte dem på, ikke relevante for det spørsmål han stilte. Det er ikke nødvendig her å gjenta mine anførsler i så måte. På den annen side er det etter min mening, ut fra det samme grunnmateriale som dr. Aukrust bygget på, nemlig Byråets nasjonalregnskapstall, mulig å utlede en del som kan belyse hans og dermed også Deres spørsmål. De konklusjoner man kan trekke, blir nærmest de motsatte av hva der ble antydnet ved hans suggestive spørsmål, og skulle være like pålitelige som materialet.

Jeg pekte i «Aftenposten»-artiklene på at der *ikke finnes noe enkelt og uomtvistelig mål for en nærings «gunstighet for landet».* Man må nøye seg med visse indikasjoner og så vurdere disses utsagnskraft. To av de viktigste indikasjoner er den «lønnsinntekt pr. lønnet årsverk» som vedkommende næring gir, samt rentabiliteten av den investerte realkapital. Byrådet oppgir imidlertid ikke noe tall for kapitalavkastning, men for «eierinntekt» som i de aller fleste tilfelle er en *blanding av arbeids- og kapitalinntekt*. Vil man skille ut kapitalavkastningen, må man først «tilregne» de selvstendige i næringen en viss arbeidsinntekt, som trekkes ifra «eierinntekten». «Tilregningen» må nødvendigvis bli arbitrær, men hvor antallet av «selvstendige» er relativt lite skulle vi likevel få et relativt riktig tall for kapitalavkastningen. — De tall jeg skal bruke, er hentet fra eller utledet av Byråets stensilerte «Nasjonalregnskap 1938 og 1946—58», og gjelder 1950—58.

«Sjøtransport» er den næring som oppviser høyest gjennomsnittlig lønnsinntekt pr. årsverk.¹⁾ Lønnsinntektene i «Sjøtransport» lå i perioden 1950—58 systematisk ca. 5 000,— kr. pr. årsverk høyere enn rikets gjennomsnitt.

Hvilken utsagnskraft har dette? Det kan være viktig å være oppmerksom på at naturalytelser inngår i Byråets begrep «lønnsinntekt». Formentlig kan over 3 000 kr. henføres til denne komponent (proviant til

¹⁾ Bare to smågrupper, «kullgruber» og «lufttransport» med tilsammen 2—3 000 beskjeftigede, viser høyere lønnsinntekter.

kostpris). Det kan på den ene side sies at fordelene er enda større; hva sjøfolkene får, er jo ikke «proviant», men ferdiglaget mat. På den annen side kan det hevdes at en families tilleggsgifter for kosthold til en hjemmевærende mann ofte vil være mindre enn proviantutgiften pr. mann ombord. — Der er således rom for vurdering av hvor stor vekt man skal legge på denne naturalytelse, men den kan ikke ignoreres.

Andre momenter som bør tas med i vurderingen er «arbeidskraftens kvalitet», de offentlige utgifter til dens utdanning, «arbeidsofferet», osv. Idet jeg henviser til «Aftenposten»-artiklene skal her bare trekkes frem et par momenter:

Av ervervsbefolkningen i Norge er antagelig over 70 % «voksne menn». I utenriksflåten er tallet bare litt over 60 %. Lønningene i utenriksfart er høyere enn i kystfart. Man ville formentlig av disse grunner funnet en større forskjell i lønnsinntekt pr. årsverk om man hadde kunnet sammenligne «voksne menn i utenriksfart» med alle «lønnede voksne menn i riket». Beskjeftigelsen av nordmenn i utenriksfart er etter krigen nesten tredoblet, tross lett tilgang på arbeid i land. Dette tyder på at lønnsinntekten i utenriksfarten, alle forhold tatt i betraktning, ligger vesentlig høyere enn gjennomsnittlig i land.

Hva så med kapitalavkastningen? Da der i «sjøtransport» bare er 3 000 «selvstendige» (som sikkert er en økonomisk ytterst lite homogen gruppe), får man for kapitalavkastningen ingen avgjørende feil om man fra «eierinntekten» i «sjøtransport» trekker en «tilregnet» arbeidsinntekt for de «selvstendige» etter samme sats som lønnsinntektene. Med det forbehold at «kapitalavkastningen» er en sum av kroner av varierende verdi 1950—58, mens realkapitalen er uttrykt i 1955-kroner, finner man en gjennomsnittlig avkastning på realkapitalen i «sjøtransport» på ca. 7,7 % pr. år.

Hvordan er så forholdet for «riket for øvrig»? Man står her, som nevnt, overfor en rekke «tilregningsproblemer» for å få adskilt arbeidsinntekt og kapitalinntekt.

Man kunne f.eks. prøve hvilken avkastning man ville få for «rikets øvrige realkapital» om man tilregnet alle årsverk utenfor sjøtransport den samme arbeidsinntekt som lønnsinntekten i sjøtransport. For et år som 1955 blir tallene:

	Mill. kr.
Samlet faktorinntekt	19 659
Derav i «sjøtransport»	1 630
Annen faktorinntekt	18 029
Gj.sn. lønnsinntekt pr. lønnet årsverk i sjøtransport × årsverk utenom sjøtransport = 15 500 kr. × 1 457 000 =	22 583
Tilregnet avkastning all annen kapital ÷	4 554

Etter denne metode får man altså en negativ avkastning på 4,5 à 5 % på de 102 à 90 milliarder i realkapital som man i Norge hadde utenom skipsfarten ultimo 1955. (102 milliarder inkl., eller 90 milliarder ekskl. «offentlig konsumkapital».)

For at der overhodet skulle blitt noen positiv avkastning på all realkapital utenom «sjøtransport» måtte arbeidsinntekten vært under 18 029 mill. kr., eller minst 20 % lavere enn lønnsinntekten i sjøtransport.

Man kan også gå den annen vei ved løsningen av «tilregningsproblemet» og spørre: Hva måtte arbeidsinntekten vært pr. årsverk i «riket for øvrig» om man på realkapitalen (ekskl. «sjøtransport» og «offentlig konsumkapital») skulle fått den samme avkastningsprosent som i «sjøtransport»? Denne avkastningsprosent var for 1955 i sjøtransport 5,7 %, regnet av realkapitalen ved årets utgang. For de nevnte 90 milliarder kr. ville der tilsvarende kreves en kapitalavkastning på 5 130 mill. kr. I så fall ville der som «arbeidsinntekt» bare blitt tilovers (18 029 ÷ 5 130 =) ca. 12 900 mill. kr. Dette ville gitt 8 850 kr. pr. årsverk, 43 % lavere enn lønnsinntekten 1955 i «sjøtransport».

Året 1955 var ikke særlig lønnsomt for skipsfarten; kapitalavkastningen var da under gjennomsnittet for perioden 1950—58. Gjorde man regnestykket for hele perioden under ett, ville resultatet blitt enda mer flatterende for skipsfarten.

Hvis nasjonalregnskapet overhodet er anvendelig for sammenligninger av «nasjonaløkonomisk lønnsomhet» næringer imellom, må man av disse tall ha lov til å trekke den slutning at skipsfarten iallfall i 1955 og så sent som i perioden 1950—58 var en for Norge meget lønnsom næring.

Hvilken utsagnskraft utover dette man skal tillegge tallene, kan der være delte meninger om. For min egen del tillegger jeg dem dog større utsagnskraft enn de eksempler jeg har sett på, ved bruk av nasjonalregnskapstall, å så tvil om skipsfartens og skipsinvesteringenes nasjonaløkonomiske lønnsomhet.

For hva de måtte være verd, skal jeg nevne etpar resultater til av «tilregningsforsøk» for å finne den faktiske kapitalavkastning 1950—58 utenom sjøtransport.

Hvis man anvender «rikets gjennomsnittlige lønnsinntekt pr. lønnet årsverk» som tilregningsfaktor for alle årsverk utenom sjøtransport, ville man for realkapital utenom sjøtransport finne en gjennomsnittlig avkastning på ca. 2,5 % p.a.

Imidlertid er mange av de «selvstendige» beskjeftiget i jordbruk, fiske, etc., næringer med vesentlig lavere arbeidsinntekter enn rikets gjennomsnittlige lønnsinntekter. På denne bakgrunn kan man anslå den gjennomsnittlige avkastning 1950—58 på all realkapital utenom skipsfart til noe mellom 3 og 4 %.

Setter man for 1950—58 avkastningen på all realkapital utenom «sjøtransport og offentlig konsumkapital» til 3,85 % (halvparten av sjøtransportens), må «arbeidsinntekten pr. årsverk» ha vært nesten 6 000 kr. høyere eller gjennomsnittlig ca 64 % høyere i enn utenfor «sjøtransport».

Dr. Aukrust's spørsmål i fjor henspilte direkte på forholdet skipsfart/industri, og jeg antar at det i første rekke er dette også De, herr redaktør, har hatt i tankene.

En sammenligning skipsfart/industri blir i mange henseende meget vanskeligere å foreta enn en sammenligning skipsfart/«alt annet». Blant annet ville der måtte legges langt større vekt på den indirekte be-

skatning, på tollbeskyttelse og subsidier, og på hele spørsmålet om skatteoverveltning, som for industrien er overmåte komplisert. Effektene er for øvrig utvilsomt ytterst forskjellige for ulike deler av industrien, hva allerede en spaltning eksportindustri/hjemmeindustri sikkert ville vise. Mesteparten av disse spørsmål må jeg la hvile; jeg skal nedenfor bare trekke inn ett av dem, nemlig avkastningen på kapital i «grunnlagsinvesteringer».

Hva «lønnsinntekt pr. lønnet årsverk» angår, ligger tallene for «bergverk og industri» meget nær rikets gjennomsnitt, altså ca. 5 000 kr. pr. lønnet årsverk lavere enn for sjøtransport. På den annen side synes avkastningen på «realkapitalen i bedrifter» å ha vært høyere i «bergverk og industri» enn i «sjøtransport».¹⁾

Investeringen i bedrifter har imidlertid som forutsetning at der er eller blir foretatt visse «grunnlagsinvesteringer».

De for norsk skipsfart — og da især for norsk utenriksfart — nødvendige norske «grunnlagsinvesteringer» er kvantitativt meget beskjedne; viktigst er vel telekommunikasjonene.

Investering i industribedrifter har derimot som forutsetning store — om enn fra bransje til bransje høyst varierende — investeringer i elektrisitets- og vannforsyning, kloakk, jernbaner, osv. og i «offentlig konsumkapital».

En del av denne kapital tilregnes i Nasjonalregnskapet overhodet ingen avkastning. For andre deler er den lav, til dels endog negativ. Den kapital det her gjelder er ofte skaffet ved skattemidler, og slike midler brukes også til dekning av jernbanenes driftsunderskudd. «Eierinntekten» i «jernbanedrift» var i 1950—58 gjennomsnittlig minus 72 mill. kr. pr. år. For nasjonalregnskapets sektor «vann- og kraftforsyning», som domineres av elektrisitetsforsyningen, kan den reelle kapitalavkastning 1950—58 beregnes til ca. 3 % p.a.

Industrien er imidlertid ikke alene om å ha nytte av disse grunnlagsinvesteringer. De legger forholdene til rette også for andre næringer. Den lave reelle forrentning av kraftverkene og de ulønnsomme jernbanetakster kommer også andre til gode, derunder «publikum». Man kan derfor bare gjøre de løseste anslag m.h.t. hvilken del av kapitalen og kapitalavkastningen i disse sektorer det er relevant å se i sammenheng med industribedriftenes egen realkapital og dennes avkastning.

Om man likevel gjør visse kalkyleforsøk, synes det tvilsomt om man vil få som resultat at avkastningen på kapitalen «i og bak industri» 1950—58 var høyere enn for kapitalen «i og

bak» sjøtransport.¹⁾ Hva lønnsinntektene angår, var de som nevnt ca. 5 000 kr. høyere pr. årsverk i «sjøtransport» enn i «industri». En sammenligning av den nasjonaløkonomiske lønnsomhet av de to næringer kan derfor neppe falle ut i skipsfartens disfavør.

For årene etter 1958 finnes ikke offentliggjort tilstrekkelig mange nasjonalregnskapstall til beregninger av den type jeg har gjengitt foran. Det er utvilsomt at kapitalavkastningen i sjøtransport har vært meget lav i de følgende år, mens den for industri holdt seg bra frem til 1960. De for bedriftene ubehagelige konsekvenser av overskuddskapasitet i næringen som i 1958/60 især rammet skipsfarten, har imidlertid senere meldt seg også for mange andre deler av næringslivet, treforedling, elektrometallurgisk industri, skipsverfter, Statens Jernverk, osv., med sterk inntektssvikt og tildels direkte tap som følge. Såvel den aktuelle situasjon som erfaringene fra tidligere tider tør vise, at man ikke har noen garanti for at «industri» er mindre utsatt for å komme opp i bedriftsøkonomisk ugunstige perioder enn «skipsfart». M.h.t. å gi beskjefligelse, tør «skipsfart» historisk endog ha vist seg mer «krisefast» enn «industri».

For å besvare Deres spørsmål, herr redaktør, har jeg vært nødt til å foreta sammenligninger mellom en «næring» og «alt annet», og mellom to «næringer». Nasjonalregnskap og nasjonalbudsjettering gir tilskyndelse til slike sammenligninger skjønt opplysningene ikke er, og kanskje ikke kan gjøres, så nøyaktige og detaljerte som man — iallfall på enkelte felter — måtte ha dem for å trekke sikre slutninger. Utført med forsiktighet kan sammenligningene likevel kanskje være nyttige for enkelte formål, men de innebærer en stor fare for «sektortenkning» og «sektorpolitikk».

Beregninger basert på nasjonalregnskapsdata er således på mange måter egnet til å tilsløre de virkelige problemstillinger. Det er jo ikke slik at der kan overføres «arbeidskraft» og «kapital» fra «gjennomsnittlig skipsfart» til «gjennomsnittlig industri» eller vice versa. Hva der kan skje, er omlegning, nystarting eller avvikling av enkelte bedrifter, at der foretas investeringer av høyst forskjellig lønnsomhet og at mennesker med eller mot sin vilje skifter arbeidssted eller yrke.

Jo mer innektersert man blir i makroøkonomi og sektortenkning, desto lettere har man dessverre for å glemme at en «befolkning» bare er et statistisk samlebegrep for mennesker, at en «næring» er en rekke individuelle bedrifter og de individer som er knyttet til dem, osv.

¹⁾ Regner man boligkapital med i investeringene «i og bak» en næring, kan det overhodet ikke være tvil om at kapitalen «i og bak» industri, har hatt lavere avkastning enn kapitalen «i og bak» skipsfart. — Nu kan det jo anføres at folk må bo, uansett hvilken næring de arbeider i. Men industrireising har i mange tilfelle forutsatt opprettelse av hele bysamfunn eller i det minste en konsentrert nyreisning av boliger, — faktisk høyt subsidiert. I så måte er der en stor forskjell mellom de to næringer.

Men når der fra andre hold, ved bruk av nasjonal-regnskapstall, er sådd tvil om norsk skipsfarts nasjonaløkonomiske lønnsomhet, har jeg antatt at det

for «Sosialøkonomens» lesere ville være av særlig interesse å se innvendingene gjendrevet ved hjelp av det selvsamme materiale.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Spørsmål

4

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Allerede i det foregående spørsmål har vi vært inne på avskrivningsreglenes innvirkning på investeringene. Bedriftsledere og næringsorganisasjoner i de fleste land og næringer klager over avskrivningenes utilstrekkelighet og skattesatsenes høyde.

Hvilke virkninger antar De at det norske skattesystem har hatt for
a) norsk skipsfart i relasjon til det norske næringsliv forøvrig, og
b) norsk skipsfart i forhold til utenlandsk?

Svar 4 a):

Vi har i Norges Rederforbund foretatt meget omfattende undersøkelser over investeringer, finansiering, inntekts- og skatteforhold, avskrivninger, osv. Undersøkelsene gjelder norsk utenriksfart og er bl.a. basert på oppgaver fra skipsselskapene. En undersøkelse gjelder 1940—49, mens hovedundersøkelsen, hvorfra enkelte tall skal gjengis nedenfor, gjelder 1950—59. For denne periode bygger beregningene bl.a. på oppgaver for selskaper som tilsammen eier over 80 % av utenriksflåten.

I den grad der foreligger offisiell statistikk over poster som inngår i regnskapsundersøkelsen, stemmer Byråets og våre tall meget godt overens. Det gjelder f.eks. siden ca. 1951 tallene for skattbar formue og inntekt.¹⁾

Ett av resultatene av disse undersøkelser er at avskrivningene i norsk skipsfart har vært meget knappe i relasjon til det realøkonomiske kapitalslit.

Noen skipsselskaper har utvilsomt kunnet avskrive noe mer enn det løpende kapitalslit, men for andre har avskrivningene ikke dekket hele kapitalslitet. Om man ser alle skipsselskaper under ett, synes avskrivninger og kapitalslit å ha balansert temmelig nøyaktig i 1940—49 og 1950—59, mens der etter 1959 har vært en reell «avskrivningsmanko». Av plasshensyn skal jeg ikke her gjengi alle de beregninger og vurderinger som denne påstand bygger på.

Pr. 1/1 1950 var Norges utenriksflåte gjenreist til omtrent samme realverdi som pr. 1/1 1940. Skipsselskapene hadde pr. 1/1 1950 tilgodehavender som oversteg gjelden med ca. 500 mill. kr. (Disse midler stammet bare i liten grad fra selskapssparing i perioden, men skyldtes bl.a. kapitaltilgang ved nytegning, hvalselskapers investeringer i handelsskip, økning i påløpne men ikke ilignede skatter, osv. Sannsynligvis hadde selskapene også ved periodens begynnelse en viss «netto fordringsformue».)

Hvis man regner at avskrivningene totalt for 1950—59 akkurat dekket det reelle kapitalslit, må «eierinntekten» inkl. gjeldsrenter ha tilsvart følgen-

de poster (sum av beløp målt i løpende kroneverdier):

1. Skatter og avgifter	2 634 mill. kr.
2. Gjeldsrenter	1 468 mill. kr.
3. Fondsopplegg	845 mill. kr.
4. Utbytte	556 mill. kr.
5. Sum	5 503 mill. kr.

Jeg ber leserne se litt nærmere på disse tall. Uttrykket «eierinntekt» henleder jo tankene på inntekter som tilfaller bedriftenes eiere, f.eks. aksjonærene. Hva aksjonærene har fått lov å holde i hånden en tid, er tiendeparten av «eierinntekten». Hva de etter skatter har fått lov til å disponere, tør være noe mellom 2 og 4 %.

Kreditorerne ute og hjemme har i renter fått nesten 3 ganger så meget som hva aksjonærene har fått i utbytte, men har selvsagt i sin tur måttet betale skatter i sine hjemland, deriblant Norge, av dette.

Det offentlige har gjennom selskapsskatter alene lagt beslag på enda mer, nesten 5 ganger så meget som hva aksjonærene har mottatt fra selskapene. Nesten halve «eierinntekten» er gått direkte til det offentlige, svarende til over 65 % av selskapsinntekten («eierinntekt» minus gjeldsrenter).

Til sparing i selskapene er blitt tilbake et fondsopplegg på 15 à 16 % av eierinntekten (21 % av selskapsinntekten).

Til finansiering av nettorealinvesteringene er brukt:

1. Fondsopplegg, jfr. foran	845 mill. kr.
2. Tilgang på risikokapital «utenfra»	ca. 650 mill. kr.
3. Nettotilgodehavender pr. 1/1 1950	ca. 500 mill. kr.
4. Nettogjeld pr. 1/1 1960	ca. 3 500 mill. kr.
5. Sum, nettorealinvestering	ca. 5 500 mill. kr.

Tilfeldigvis er beløpet praktisk talt likt med eierinntekten i perioden, men det består definisjonsmessig av kroner som kan ha hatt avvikende verdier. M.h.t. post 2 skal bemerkes at den største del skyldes omlegning av hvalselskapenes virksomhet, litt faller på industribedrifters ervervelse av skip, dels for deltaelse i regulær rederivirksomhet, dels for transport av egne varer. Bare en liten del, antagelig under 100 mill. kr., skyldes aksjetegning etc. hos publikum.

¹⁾ Byråets skatte-statistikk for perioden 1940—ca. 1950 er sterkt misvisende hva skipsfart angår, idet «ute-flåten» under krigen ikke er med og fordi de skattytere som eide den først kom med i den offisielle statistikk etterhvert som ligningskontorene ble ajour etter Nortraship-oppgjøret.

Jeg skal ikke her gå i detalj m.h.t. avstemning av mine tall mot Byråets, men der er neppe noen avgjørende forskjeller.¹⁾

For en vurdering av skattenes innvirkning på skipsselskapenes økonomi, sammenlignet med andre norske bedrifter, tør det karakteristiske være at ca. 80 % av nettorealinvesteringene er finansiert ved «nettoopplåning» ($500 + 3\,500 = 4\,000$ mill. kr.), mens under 20 % er finansiert ved selskapssparing, og bare etpar prosent ved kapitaltilgang fra publikum.

(Jeg har da holdt utenfor den del av finansieringen som skyldes omlegning av hvalfangst, etc. til vanlig skipsfart, som jo er noe som bare har funnet sted i enkelte spesielle selskaper, og som historisk må betraktes som et engangsfenomen.)

Da nettorealinvesteringene i skipsfart 1940—49 var nær null, selskapssparingen likeså, kan tallene uten store modifikasjoner anvendes også for perioden 1940—59 som helhet.

Tilsvarende fordeling av finansieringskildene foreligger der ikke oppgaver over for andre næringer; man har bare meget svake holdepunkter. Men jeg tror det må kunne sies at skipsfarten i særlig høy grad har måttet finansiere sine investeringer ved nettoopplåning.

Etter at vi i 15 år stadig har hørt om de «enorme investeringer» i skipsfart, kan det være av interesse å se om den utilfredsstillende grad av egenfinansiering kan skyldes at nettorealinvesteringene i skipsfart har vært særlig store.

Fra siste Statistiske Årbok har jeg hentet tallene i nedenstående tabell:

Fast realkapital i bedrifter. Beløp i mill. 1955-kroner.

			Relative tall 1959, 1939 =
	31/12 1939	31/12 1959	100.
1. I alt	66 739	109 130	164
2. Ekskl. jordbruk, skogbruk, fiske, boliger	26 893	57 397	213

¹⁾ Byrådet regner at realkapitalen i «sjøtransport» fra 1/1 1950 til 1/1 1960 økte med 90 % eller med 7 157 mill. 1955-kr. Byråets «sektor» omfatter mer enn min, idet Byrådet også har med kystfart, fyr- og havnevesen, etc. Hertil kommer at nettorealinvesteringene jo faktisk har funnet sted til ulike prisnivåer, dels lavere, dels høyere enn 1955-nivået. Et prissystem basert på kontraherings- og markedspriser 1/1 1960 ville gitt lavere tall for nettorealinvesteringen i 1950-årene enn Byråets 1955-priser. — Gjelden må regnes å være en byrde i 1960-priser, som synes å ligge nær midten av de «løpende priser» 1950—59.

Nasjonalregnskapstallene ga som før vist en kapitalavkastning (eierinntekt minus tilregnet arbeidsinntekt for selvstendige) 1950—58 på 7,7 % (inntekt i løpende kroner, realkapital i 1955-kroner). Hvis man benytter mine tall, får man eierinntekt = 5 500 mill. kr. = nettorealinvestering. Hvis realkapitalen øket med 90 %, må kapitalavkastningen ha vært gjennomsnittlig ca. 7,5 % p.a., idet en kapital tillagt 7,5 % rente og rentesrente vil øke med 90 % i løpet av 10 år.

3. Sjøtransport	7 133	15 267	214
4. Hvalfangst	291	155	53
5. Sum (3 + 4)	7 424	15 422	208
6. Bergverk og industri	8 046	17 966	223
7. Kraft- og vannforsyning	3 363	8 029	239
8. Sum (6 + 7)	11 409	25 995	225

Uttalelsene om de «enorme investeringer» i skipsfart fortøner seg nokså pussige når realkapitalen i næringen akkurat har holdt tritt med veksten i den samlede «fast realkapital i bedrifter, ekskl. jordbruk, skogbruk, fiske og boliger». Ja, tar man hvalfangst sammen med skipsfart har veksten vært litt under gjennomsnittet. Man taler sjelden om «enorme investeringer» i industri eller kraftverk, og har aldri gitt slike investeringer skylden for underskudd på Norges driftsbalanse; men de har tross alt vært større enn i skipsfart, både absolutt og relativt.

Hva *satsene* for de direkte skatter angår, har de fleste vært de samme for skips- og andre aksjeselskaper. Skipsselskapene har dog hatt visse formelle fordeler, idet den kommunale inntektsskatt for disse er 15 % mot gjennomsnittlig bortimot 17 % for andre selskaper. Før 1955 var skipsselskaper fritatt for kommunal tilleggsskatt, som for andre selskaper tok mellom 4 og 5 % av den skattbare inntekt. Endelig har skipsselskapene betalt $2 + 3 = 5$ promille formuesskatt til stat og kommune, mot $2 + 4 = 6$ promille for andre selskaper.

De formelle fordeler er imidlertid blitt mer enn oppveiet av en spesiell effekt, nemlig den ulike fremgangsmåte som følges ved formuesansettelsen av realkapital. De 5 promille som skipsselskaper betaler, har således for årene 1950—60 tilsvart 8,3 inntektsskattøre, mens 6 promille for andre selskaper (eksl. Vinmonopolet) har tilsvart 5,1 inntektsskattøre. Fra og med 1955 har skipsselskapene systematisk måttet betale større skatter av sin skattbare inntekt enn andre. Før 1955 var det ingen systematisk forskjell; reglene virket i enkelte år moderat i skipsfartens favør, mens krigsskadeavgiften og verneskatten i 3 år virket voldsomt i dens disfavør.

Hva så med avskrivningsreglene?

For «næringslivet som helhet» (eksl. jordbruk, skogbruk, fiske og boliger) foretok Byrådet en undersøkelse for inntektsåret 1958. Denne viste samlede avskrivninger på 2 863 à 3 006 mill. kr. mot et realøkonomisk kapitalslit iflg. nasjonalregnskapet på 2 151 mill. kr. (se «Skattemeldingen» s. 169). — Denne beregning er så lagt til grunn for hele Skattemeldingens kapitel om bedriftsbeskatning, hvor det uttales at «det er neppe tvilsomt at skattereglene samlet gir adgang til betydelig større avskrivninger enn det som svarer til den faktiske verdiforringelse på grunn av slit og elde». Skattemeldingens forfattere antok at dette gjaldt generelt, ikke minst skipsfart.

Rederforbundet ba Byrådet spalte sin undersøkelse etter næring og iallfall søke å skille ut skipsfart. Man fant da at der for «skipsfart og hvalfangst» ikke var noen rommelighet. Etter skatteligningen var der avskrevet 1 280 mill. kr., mens nasjonalregnskapet viste et kapitalslit på 1 240 mill. kr. for de to næringer til-

sammen. (Såvidt jeg forstår, har man ved revisjon av sistnevnte tall nu kommet til noe over 1 300 mill. kr. for skipsfart alene.) Men i så fall må der ha foreligget en desto større rommelighet for «næringslivet for øvrig».

Nu har fortsatte undersøkelser vist at Byrådet i sitt tall for avskrivninger 1958 har tatt med ca. 200 mill. kr. som hadde sammenheng med de nye regler for varlagervurdering. (Lagrene måtte oppvurderes, men oppskrivningsbeløpet kunne brukes til ekstraordinær nedskrivning på driftsmidler.) Denne post burde vært holdt utenfor.

Likeså har Byrådet tatt med avsetninger under Nord-Norge-planen. Disse burde etter mitt skjønn ha vært behandlet separat. De har jo intet med de *generelle* avskrivningsreglers eventuelle rommelighet å gjøre.. De er jo etter sin natur ledd i en lokaliseringspolitikk, hvorunder visse bedrifter kan foreta avsetninger til finansiering av fremtidige investeringer i et visst område. Derimot er de relevante for en bedømmelse av bedriftenes evne til å *selvfinansiere* visse investeringer.

Det er således klart at de totaltall Byrådet først utarbeidet og som Skattemeldingen bygget på, trenger justeringer og kommentarer, og at det bildet de kan gi vil bli vidt forskjellig om man spalter det etter næring og bransje. For å få sikrere tall, tør det også være nødvendig å utstrekke undersøkelsen til å gjelde en lengre årrekke.

Hva man imidlertid kan fastslå er, at den eneste offisielle undersøkelse over forholdet avskrivninger/kapitalslit som er foretatt bekrefter de resultater vi i Rederforbundet er kommet til for skipsfartens vedkommende, nemlig at avskrivningene ikke har vært rommelige og netto ikke har muliggjort opparbeidelse av en «skattekreditt» som den Skattemeldingen omtaler.

Hva forholdet mellom avskrivninger og kapitalslit angår, i skipsfart på den ene side og «næringslivet for øvrig» på den annen, tør tallene iallfall illustrere at den eventuelle rommelighet ikke er å finne på skipsfartssiden.

Svar 4 b):

For en bedømmelse av virkningen av norsk skipsfartsbeskatning kontra utenlandsk, skal jeg først vise forholdet i relasjon til helt skattefri skipsfart.

Som nevnt var «eierinntekten» i norsk utenriks skipsfart i «løpende kroner» 1950—59 ca. 5 500 mill. kr., likeså nettorealinvesteringene i lignende, men ikke identiske kroner.

I utgangsposisjonen hadde skipsselskapene netto-tilgodehavender for 500 mill. kr., ved periodens slutt en nettogjeld på 3 500 mill. kr., nettoopplåning m.a.o. 4 000 mill. kr. I skatter og gjeldsrenter betalte de ca. 4 100 mill. kr. Utbyttene var ca. 556 mill. kr. og kapitaltilgangen utenfra (inkl. hvalfangst) ca. 650 mill. kr.

Hva kan man herav utlede om skattenes betydning? — Jo, hvis der hadde hersket skattefrihet ville en gruppe skipsselskaper

- i) med samme utgangspunkt som de norske pr. 1/1 1950,
- ii) med samme tilgang utenfra på ny risikokapital,
- iii) med samme inntektsforhold som den norske flåtes i 1950-årene,
- iv) etter å ha betalt de samme utbytter som de norske,

faktisk ha kunnet gjennomføre like store nettorealinvesteringer som de norske, praktisk talt uten å ha måttet foreta noen nettoopplåning.

Ved skattefrihet ville man nemlig heller ikke hatt bruk for å låne noe større, og dermed heller ikke fått noen vesentlige netto renteutgifter.

Man ville gjennom hele perioden hatt en netto fordringsformue som ville ha begrenset behovet for bruttogjeld. Og selv om renteutgiftene skulle blitt noe større enn renteinntektene, ville man etter ovenstående tall hatt litt å gå på.

Med samme utbytter som de norske, tilsvarende 10 % av «eierinntekten» ville man under skattefrihet ha kunnet pløye 90 % av «eierinntekten» tilbake i selskapene. Under norske forhold ble det bare mulig å pløye 15 % av «eierinntekten» tilbake i selskapene, idet 75 % måtte ut i skatter og gjeldsrenter.

En stor og raskt økende del av verdensflåten har arbeidet under praktisk talt skattefrie forhold.

Resten av verdenflåten har vært gjenstand for en beskatning betydelig lavere enn den norske.

Forholdene belyses best ved en historisk oversikt. Vest-Europa hadde tradisjonelt hatt en dominerende posisjon i internasjonal skipsfart. De europeiske handelsflåter ble sterkt redusert og nedslitt som følge av krigen. I den første etterkrigstid var skipsfartsbeskatningen i Vest-Europa meget høy — aller høyest i Norge. Gjennom kontraheringsrestriksjoner var der lagt hindringer i veien for ervervelsen av nye skip — aller sterkest i Norge. De vesteuropeiske rederier var under disse forhold ute av stand til å fremskaffe nok tonnasje til dekning av verdenshandels raskt økende transportbehov.

En meget vesentlig del av verdensflåtens vekst kom under disse forhold til å skje under de såkalte «bekvemmelighetsflagg», i første rekke Liberias og Panamas, men også under Honduras' og Costa Ricas. De to sistnevnte har i den siste tid ikke lenger ønsket å være «registreringsland», men til gjengjeld har Libanon, Monaco, Lichtenstein, osv. meldt seg.

Disse flaggs tiltrekningskraft skyldes dels en praktisk talt fullstendig operasjonsfrihet for rederiene, dels en fullstendig frihet for skatter i vanlig forstand. Hva rederiene betaler til flagglandene er en avgift ved førstegangsregistrering, samt en årlig avgift, begge deler fastlagt i relasjon til skipenes netto registertonasje. For en flåte som den norske ville avgiftene, om den hadde vært registrert i Panama eller Liberia, ha andratt til ca. 75 mill. kr. for perioden 1950—59, mens de norske skatter og avgifter på

skipsselskapene faktisk andro til 2 634 mill. kr. i samme periode.

Det var særlig amerikanske og «eksilgreske» interesser som startet og utviklet rederi-virksomheten under bekvemmelighetsflagg. Ved siden av skattefrihet har for amerikanske interesser muligheten for å bruke europeere og andre som besetning, til langt lavere lønninger enn for amerikanere, vært et viktig motiv for denne virksomhet. En del av de amerikanske investeringer i slike skip er foretatt av selskaper med store egne transportbehov som de har ønsket delvis å dekke ved egen eller datterselskapers tonnasje («industrial carriers»). Disse forhold kan ha vært et tilleggsmotiv for bruk av flags-of-convenience heller enn vesteuropeiske flagg.

For «eksilgrekerne» forelå de tilleggsmotiver at de ved krigens slutt hadde sin kapital utenfor Hellas og i de første etterkrigsår vanskelig hadde kunnet operere under gresk flagg eller fra Hellas, hvor det raste borgerkrig og inflasjon, og hvor lovgivningen i høy grad vanskeliggjorde benyttelse av utenlandske kreditter.

Før krigen var Panama's flagg det eneste «bekvemmelighetsflagg» av betydning; det vaiet over en flåte på ca. 0,7 mill. brt. eller 1 % av verdensflåten. — Hellas, hvis tonnasjeutvikling i de senere år på mange måter er kommet i en særstilling, hadde 1,8 mill. brt. eller nær 3 % av verdensflåten.

I 1947 var Panama fremdeles alene som «bekvemmelighetsland», og hadde 1,7 mill. brt.; Hellas hadde 1 mill. Tilsammen var deres andel fremdeles under 4 % av verdensflåten.

Bruken av Liberias flagg begynte ca. 1949. I 1958 var 10,1 mill. brt. registrert der og 4,4 mill. brt. i Panama, mens Hellas fremdeles bare var nådd opp i 1,6 mill. brt.

Derpå har veksten i Pan-Lib-flåten stagnert, mens der har funnet sted en overordentlig rask vekst i Hellas-flåten, en konsekvens av stabile interne forhold, en fullstendig revisjon av skipsfartslovgivningen, og innføring av spesielle skatteregler for skipsfart: Ingen direkte skatter, full avgiftsfrihet for en årrekke for skip som settes under gresk flagg, derpå en fraktavgift etter halve eller fulle satser. Disse regler leder til en internasjonalt bedømt og under midlere inntektsforhold meget moderat beskatning, skjønt den under depresjon kan bli tyngende nok for fullt avgiftspliktige skip. I høst var Hellas' flåte nådd opp i 6,6 mill. brt.

Ved siden av Panamas og Liberias flagg er en rekke andre bekvemmelighetsflagg kommet til i årenes løp.

I en særstilling står rederivirksomhet for selskaper registrert på Bermuda og Bahamas. Slike selskaper nyter skattefrihet, men flagget er britisk, med de plikter som derav følger. Der er etter hvert blitt en betydelig flåte i denne kategori: amerikansk kapital synes å dominere, fulgt av britisk.

Om man slår sammen tonnasjen under bekvemmelighetsflagg, Hellas' flagg pluss tonnasje eiet av Bahamas/Bermuda-selskaper, finner vi en vekst fra snaue 3 mill. brt. i 1947 til ca. 24 mill. brt. i dag og fra snaue 4 % til 18 % av verdensflåten. Veksten i denne tonnasjegruppe motsvarer 40 % av verdensflåtens vekst i de siste 15 år.

De fleste europeiske skipsfartsland har reagert på den trussel bekvemmelighets-flåten representerer. Den greske reaksjon er allerede omtalt.

I Storbritannia, Nederland og Vest-Tyskland er skattereglene blitt revidert, under særlig hensyn til Pan-Lib-problemet. Storbritannia hadde lenge den nest høyeste skipsfartsbeskatning i verden, overgått bare av Norge. Siden 1954 har man imidlertid der for nyinvesteringer i skip innrømmet en «investment allowance». Denne «allowance» var først 20 % og har siden 1957 vært 40 %, og kan avskrives så hurtig driftsresultatet tillater. I alt kan der således avskrives 140 % av skipets kostpris. Også for mange andre driftsmidler har man i U.K. innrømmet «investment allowance», med satser som har variert over tiden og driftsmidlene imellom, men ved utformingen av reglene er skipsinvesteringer, især etter 1957, blitt satt i en særstilling. Ved siden av PanLib-konkurransen og andre skipsfartspolitiske forhold har man også lagt vekt på at skipsfartsnæringen p.g.a. sin struktur er blitt særlig sterkt skadelidende under og etter en inflasjon, så lenge avskrivningene var begrenset til nominell kostpris.

Også i Nederland har man i en årrekke innrømmet «investment allowance», til dels med differensierte satser og da med skip (og fly) som den formelt særbegunstigede gruppe. I Nederland hadde man forøvrig allerede i de første etterkrigsår tatt hensyn til avskrivningsproblemet under og etter inflasjon, ved å tillate en engangs-oppskrivning av driftsmidler med det resultat at man i alt fikk avskrive mer enn den nominelle kostpris.

I Vest-Tyskland tar særreglene for skipsfart nu den form at rederienes skattbare inntekt deles i to, hvor etter den ene halvpart beskattes etter særlig lave satser.

Ved revisjon av de danske skatteregler har man sørget for at inntekter fra internasjonal skipsfart fortsatt beskattes vesentlig lavere enn etter de generelle regler.

Som følge dels av forskjell i generelle skatteregler og satser, dels av særregler for skipsfart i mange land, synes skipsfartsbeskatningen i de viktigste vesteuropeiske shippingland (utenom Norge) i de siste 8—10 år å ha tilsvart under to tredjedeler, tildels endog under en tredjedel av den norske skipsfartsbeskatning. For Nederland foreligger skattestatistikk som gjør det mulig å omregne de nederlandske skipsfartsskatter i kroner pr. bruttotonn. De var for 1950—58 gjennomsnittlig 13 kr pr. brt. pr. år, mot 43 kr i Norge.

Jeg vil gjerne ha understreket at de formelt gunstigere avskrivningsregler og/eller lavere skattesatser som i en rekke land gjøres gjeldende overfor de nasjonale skipsfartsnæringer, *ikke nødvendigvis og i alle fall ikke i sin helhet* medfører at skipsselskaper i vedkommende land betaler en mindre del av sin reelle inntekt i skatt enn selskaper i andre næringer. En betydelig formell forskjellsbehandling synes nødvendig allerede for å kompensere den diskriminasjon næringer imellom som faktisk melder seg under og etter en inflasjon, så lenge man begrenser de tillatte avskrivninger til den nominelle kostpris.

En konsekvens av den store internasjonale forskjell i skipsfartsbeskatningen og den overlegent høyeste norske skipsfartsbeskatning har vært at norsk skipsfarts evne til å finansiere sin utvikling med egenkapital har vært spesielt og overordentlig lav. Dette har ikke

bare bevirket sårbarhet under depresjonsforhold, en sårbarhet som bare delvis har kunnet avdempes gjennom bortfraktning på langtids-certepartier. Det betyr også at norsk skipsfarts evne til fortsatt utvikling er særdeles sterkt beskåret i relasjon til konkurrentenes.¹⁾

Spørsmål

5

Alle betraktninger omkring lønnsomheten til investeringer i skip må ta som utgangspunkt den konkurransesituasjon vi befinner oss i. Norske redere regner seg å være meget konkurransedyktige i internasjonal sjøtransport. Men vi vet at forskjellige land legger ikke ubetydelige hindringer i veien for fri konkurranse i skipsfarten. Hvilke er de mest betydningsfulle hindringer som eksisterer i så måte i dag og er det gjort noe anslag over hva disse hindringer koster skipsfarten vår i tapte inntekter?

Og for vurderingen av lønnsomheten innen næringen på lengere sikt: hva er tendensen med hensyn til konkurranseforholdene — går det mot større grad av liberalisering eller mot mer nasjonal beskyttelse?

På grunnlag av læren om de «komparative omkostninger» synes internasjonal skipsfart som næring å ligge særlig godt til rette for Vest-Europa, derunder ikke minst for Norge.

Prisen på selve driftsmidlene, skipene, er internasjonalt bestemt; import og eksport av skip er stort sett tollfri, og byggesubsidier som enkelte land yter er oftest ikke betinget av rederiets nasjonalitet. De fleste driftsutgifter er stort sett de samme for alle lands skip. Det gjelder laste- og losseutgifter, bunkerspriser, prisen på proviant, rekvisita og reparasjoner i de enkelte havner; sjøforsikringsmarkedet er temmelig internasjonalt, osv. I motsetning til hva der gjelder meget av vareproduksjonen, kommer produksjonsfaktoren «grunn» — som ofte ellers bestemmer den internasjonale arbeidsdeling — ikke inn i bildet.

De utgiftsposter som i høyeste grad er bestemt av den generelle økonomiske tilstand i skipsfartslandet er:

a) *Kapitalomkostningene*. Det tenkes her for lånekapital på renten, for egenkapital på en «opportunitet cost», altså den mulige kapitalavkastning ved alternativ plaserings.

Internasjonal långivning og tildels også direkte investering er dog så utbredt i skipsfart, at forskjellen i kapitalavkastning mange land imellom må antas å være mindre i skipsfart enn i de fleste andre næringer.

b) *Mannskapsutgiftene*. Det er her ikke bare et spørsmål om hyresatser, men også om besetningens størrelse og effektivitet. Der er selvsagt en vesentlig sammenheng mellom lønnsnivået ombord og i land. På

den annen side spiller internasjonale sammenligninger en klart større rolle ved fastsettelsen av sjøfolks enn landkrabbers lønninger.

En tredje faktor av betydning for konkurranseevnen, nasjonalt eller lokalt bestemt er:

c) «Miljøet». Miljøfaktoren omfatter tilstedeværelse av og samspill mellom sjømannsstand, rederi-administrasjon, meglere, skipsingeniører, verksteder, forsikrings- og bankvesen, rettsvesen, offentlig administrasjon, osv. Et gunstig «miljø» kan lede til betydelig «external economies», for å bruke Marshall's uttrykk.

Vest-Europas, derunder Norges konkurransedyktighet ligger i samspillet mellom faktorene a), b) og c).

Hva kapitalomkostninger angår, er de i Vest-Europa og Nord-Amerika blant de laveste i verden, med kommersielle renter for skipspantelån stort sett mellom 5,5 og 7 %.

Derimot er forskjellen mellom amerikanske og europeiske sjøfolks lønninger meget stor. Holder vi småskipene utenfor, kan vi si at hyreutgiftene på en flåte som den norske omtrentlig tilsvarer hva man må betrakte som rimelig «eierinntekt», altså avkastning på egenkapital og renter av gjeld. («Rimelig eierinntekt» varierer selvsagt meget sterkt med skipenes alder. Jeg har her i tankene en flåte med noenlunde jevn aldersfordeling.) — På nord-amerikanske skip er hyrene ca. 3 ganger så høye som på vest-europeiske. Uten beskyttelse ville m.a.o. nord-amerikansk bemannede skip gå med tap på et for vest-europeisk skipsfart tilfredsstillende fraktmarked.

Også forskjellen mellom europeiske hyrer etc. og hyrene for sjøfolk på «utviklingslandenes» skip er stor, prosentvis regnet, men absolutt sett langt mindre enn forskjellen Nord-Amerika/Vest-Europa. Forskjellen Vest-Europa/utviklingsland oppveies iallfall delvis, kanskje helt, av forskjell i arbeidskraftens effektivitet og besetningenes størrelse. Der blir således lite eller intet til kompensasjon for forskjellen mellom Vest-Europa og utviklingslandene i kapitalrente («opportunitet cost» for egenkapital). Selv i et land som Japan er rentene på det alminnelige kapitalmar-

¹⁾ Av våre konkurrenter er tyske og japanske rederier antagelig dem som har finansiert mest av sine investeringer ved nettoopplåning. Det henger bl.a. sammen med at mesteparten av disse lands tonnasje gikk tapt under krigen eller ble overført som krigserstatninger til de allierte. De tyske og japanske rederier fikk imidlertid ingen erstatning av sine myndigheter. Til gjengjeld har myndighetene i de to land lagt an på å tilføre rederiene lånekapital på spesielle betingelser.

ked så meget høyere enn i Europa at det mer eller mindre oppveier forskjellen i hyreutgifter.

Man kan vel si at Nord-Amerika for ca. 100 år siden gjennomgikk en så meget raskere velstandsutvikling enn Vest-Europa, at nord-amerikanerne dermed mistet sin konkurranseevne i shipping. Utviklingslandenes konkurranseevne er på den annen side fremdeles lav, både fordi de er for fattige til å være konkurransedyktige i sterkt kapitalintensive næringer og fordi de ikke har tilstrekkelig effektiv arbeidskraft. Dette siste gjelder kanskje i enda høyere grad for rederiadministrasjonen enn ombord.

Konkurranseforholdene er imidlertid ikke bare bestemt av ovennevnte faktorer, men også av en rekke politiske forhold og virkemidler, så som:

- I. Diskriminering og flaggpreferanse m.h.t.
 - a) fordeling av last,
 - b) fraktrater,
 - c) skipsutgifter.
- II. Statsrederier.
- III. Subsidier,
 - a) knyttet til skipenes drift,
 - b) renteutgiftene.
- IV. Inngrep i nasjonale (= hjemlandets) rederiers disposisjonsfrihet.
- V. Ulikheter m.h.t. skatteregler og skatteforhold.

Det er neppe mulig å foreta noen virkelig beregning over hva disse faktorer koster norsk skipsfart i tapte inntekter. Man kan ikke beregne hvordan forholdene ville stillet seg om disse faktorer ikke hadde påvirket situasjonen.

Der holdes igang i internasjonal skipsfart mange millioner brutto-tonn som følge av subsidier til private rederier og i statsrederier hvis underskudd dekkes av skattepenger. For rederier i øst-blokkland er opplysninger om de bedriftsøkonomiske forhold ikke alment tilgjengelige.

Jeg vil løst anslå den samlede tonnasje i internasjonal fart som enten er statseiet eller mottar driftssubsidier av betydning til 15—20 mill. brt. (Tok man arbeidet, kunne nok nøyaktigere tall fremskaffes, men grensen mellom statsrederi og privat rederi er ikke alltid klar, heller ikke hvilke subsidier man kan si er «av betydning».)

Rentesubsidier er meget utbredt i Japan og er nettopp innført i Vest-Tyskland som inntil nylig hadde stimulert långivning til rederier med andre midler. Disse to land har tilsammen ca. 13 mill. brt., og er ikke medregnet blant dem som gir driftssubsidier «av betydning», skjønt Japan subsidierer enkelte trades. Rentesubsidier forekommer i varierende grader og former også i en rekke andre land. Disse subsidier løper uansett om skipene seiler eller ligger i opplag, og påvirker derfor ikke det øyeblikkelige tonnasje tilbud på fraktmarkedene. Derimot påvirker de det totale tonnasje tilbud på lang sikt, likeså verdenstonnasjens fordeling landene imellom, via innvirkningen på rederienes lønnsomhet og finansieringsevne.

Inngrep i de nasjonale rederiers disposisjonsfrihet var temmelig utbredt i Vest-Europa i de første etterkrigsår, med den norske fraktkontroll 1946—48 og 1951/52 og den norske kontraheringsstopp 1948—50 som de mest vidtgående inngrep. Denne gruppe re-

striksjoner kom utvilsomt til å få stor betydning for verdenstonnasjens fordeling, særlig for fremveksten av Pan-Lib-flåter på Vest-Europas bekostning. Siden ca. 1952 er det dog i første rekke *ettervirkningene av restriksjonene* som har gjort seg gjeldende; andre vesteuropeiske land hadde senest da avvirket slike restriksjoner. Norge opprettholder dog fremdeles kravet om «100 % valutarisk selvfinansiering» ved import av «spesialskip», inkl. tank.

De faktorer som fremdeles gjør seg gjeldende, og som sterkest innvirker på norsk skipsfarts konkurransemessige stilling, er diskriminering og flaggpreferanse, samt skatteforholdene.

Der kan nok gis enkelte tall til belysning av flaggpreferansens utbredelse, men de forteller lite om dens betydning. Vi vet at over 40 land har bestemmelser i traktater, lover eller forordninger om flaggpreferanse, og man kunne vel finne ut omtrent hvilken andel av verdens sjøverts transporter det er som går til og fra disse land. En slik undersøkelse ville imidlertid være mer villedende enn opplysende. For der foreligger ytterst sjelden tall til belysning av i hvilken grad disse bestemmelser gjøres gjeldende. I noen tilfelle er preferanse-bestemmelsen neppe mer enn en sovende traktatparagraf, og hvor bestemmelsene praktiseres, kan de f.eks. bare gjelde enkelte varer, enkelte trades, eller statshandel, osv. som ikke nødvendigvis har stort kvantitativt omfang. Eller preferanse-landet kan ha så liten handelsflåte at bestemmelsene av den grunn bare i liten grad beskjærer lastetilgangen for annen skipsfart. *I andre tilfelle kan preferansebestemmelsene være meget omfattende og virkningsfulle.*

Et særtilfelle har man for land hvor hele utenriks-handelen skjer i statlig regi, som f.eks. østblokk-landene. I relasjon til tredje-land skjer handelen her i meget høy grad som fob-import og cif-salg, hvorunder vedkommende land bestemmer tonnasjevalget og utvilsomt bare dekker det marginale transportbehov med utenlandske skip. «Marginen» kan være stor eller liten. Østblokk-landene forfølger utvilsomt den politikk å søke å føre mest mulig av utenrikshandelen på egne skip. Den sovjetrussiske 7-årsplanen 1959—65 tar således sikte på at nasjonale skips andel av de utenriks transporter skal økes fra 58 % i 1958 til 75 % i 1965.

USA er det eneste land for hvilket der foreligger statistiske oppgaver over de skipninger som er gjenstand for flaggpreferanse, og disse skipningers fordeling på nasjonale og utenlandske skip.

Med linjeskip ble i 1960 fra USA eksportert 31.3 mill. tonn last. Derav var 3.6 mill. tonn gjenstand for amerikansk flaggpreferanse, mens 27.7 mill. tonn var fri sådan. De 3.6 mill. tonn ble fordelt i forholdet 64/36 % mellom US-flagg og andre flagg, mens de 27.7 mill. tonn ble fordelt i forholdet 26/74 %. Av eksportlaster med US-flagg linjeskip besto 25 % av last som var gjenstand for flaggpreferanse, mens 6 % av den last som ble skipet med andre linjer falt i denne kategori. — Mens ca. 30 % av linjefarten til og fra USA skjer under US-flagg, er andelen temmelig ubetydelig for tank- og trampfarten, som i motsetning til linjefarten ikke er subsidiert. Av de laster som overhodet gikk med amerikanske tramp- og tankskip i utenriks fart, besto dog en langt større pro-

sent av «preferanselast» enn for den amerikanske linjefarts vedkommende. — Ialt var 14.5 mill. tonn av en samlet amerikansk eksport på 95.5 mill. tonn underlagt amerikanske preferansebestemmelser. For importen var de tilsvarende tall 1.9 mill. tonn av 177.4 mill. tonn. Hvilken del av disse transporter det var som var underlagt preferanser fra USA's handelspartneres side, er ikke kjent.

Selv fullstendige talloppgaver på disse felter kan imidlertid vanskelig danne grunnlag for beregning av hva hindringene koster norsk skipsfart i tapte inntekter og muligheter.

For vår linjefart virker flaggpreferansene inn på den måte at våre skip får mindre last eller mindre lønnsom last. Et regne-eksempel vil belyse virkningsmåten. La oss si at en 10 000-tonner i en viss linje trenger en bruttofrakt på 10 mill. kr. pr. år for å dekke sine driftsutgifter, inkl. kapitalslit samt f.eks. 6 % forrentning av en verdi på si 17 mill. kr. (antydnet middelverdi for nye og eldre enheter).

Om flaggpreferansen skulle lede til en endring av lastens sammensetning som resulterer i 500 000 kr. lavere bruttofrakt, men like store utgifter, kan effekten sies å være en reduksjon på «bare» 5 % av bruttofrakten. Men dette betyr en halvering av «eierinntekten». Ja, hvis skipet var belånt til 50 % av verdien med rente 6 %, ville det fullstendig eliminere nettoavkastningen på egenkapitalen.

Tallene her bør bare oppfattes som et regne-eksempel. De faktiske virkninger i de enkelte tilfelle lar seg sjelden tallfeste. Hva man dog kan utlede av de spredte tilgjengelige regnskaper er følgende:

Etter kreditering av subsidier som tilsikter å dekke forskjellen i driftsutgifter, har amerikanske linjeskip kunnet oppvise langt bedre driftsresultater enn europeiske linjeskip i fart på USA. Sistnevnte skip synes gjennomsnittlig for de siste 10—12 år praktisk talt bare å ha tjent til dekning av kapitalslitet, mens amerikanske har gitt bra nettoinntekt.

Vi kan også konstatere at norske rederier har funnet å måtte nedlegge enkelte linjer p.g.a. flaggpreferanse fra ett eller flere av de betjente lands side, f. eks. for linjer mellom USA og visse «utviklingsland».

Flaggpreferansen har utvilsomt vært en hovedårsak til de høyst utilfredsstillende driftsresultater for ubeskyttede og usubsidierte linjer i de siste 12—14 år. Men den er ikke ene-årsaken. Endel kan tilskrives den generelle konkurranse situasjon og konjunktur utviklingen, samt samspillet mellom en stiv ratestruktur og en sterk og nesten ubrutt utgiftsstigning. Linjekonferansene fastsetter stykkgodsratene under sterk hensyntagen til utgifter, som i sin tur klarest lar seg fastslå på grunnlag av regnskapsmateriale, altså historisk materiale. De gir normalt flere måneders varsel om endringer i ratene. De prøver å la hver rate revisjon være relativt moderat, f.eks. et tillegg på 10 %, og de prøver å unngå revisjoner med korte mellomrom. Til dels vil konjunktursituasjonen forby selv meget velbegrunnede fraktøkninger. Når utgiftene så har øket sterkt (5 à 15 % pr. år synes i etterkrigstiden å ha vært «normalt»), så kan man om ratetilleggene si: «too little and too late».

Herav følger også, at der synes grunn til å håpe på bedre inntektsforhold i linjefarten om inflasjons-

presset verden over i fremtiden blir holdt mer i tømme enn hittil i etterkrigstiden.

Også internasjonale forskjeller i skipsfartsbeskattningen har sterkt påvirket vår linjefarts konkurranseevne på lang sikt. Ganske visst har skip under bekvemmelighetsflagg bare i meget liten grad trengt seg inn i linjefarten. På den annen side har formuesskattene på skipsselskaper — en skatt som Norge praktisk talt er alene om — virket særlig tyngende p.g.a. de meget lave inntekter i linjefarten.

Flaggpreferansen har vært en betydningsfull faktor også for tramp- og tankfarten, men effekten har her vært vesentlig svakere enn i linjefarten. For det første er preferansene utvilsomt blitt anvendt for en langt større del av de samlede skipninger av stykk-gods enn for bulk-artikler, og for det annet vil skip som ikke er bundet til faste trades lettere kunne finne alternativ beskjefligelse om de utestenges fra konkurransen om visse transporter.

For tramp- og tankfarten synes skatteforholdene å ha vært den enkelte politiske faktorgruppe som sterkest har påvirket lønnsomheten og konkurranseforholdene på lang sikt.

Med hensyn til konkurranseforholdene på lengere sikt er det selvsagt umulig å forutsi utviklingen. Der er to motstridende tendenser som gjør seg gjeldende, én i retning av proteksjonisme, en annen i liberal retning.

I USA ble flaggpreferanse erklært som «policy» på et begrenset felt i 1934 ved «Public Resolution No. 17», som gjaldt last finansiert ved lån i Eximbanken. Etter krigen er der blitt inntatt skipningsklausuler i lover angående Marshall-hjelp, våpenhjelp, etc. og også innført lov om flaggpreferanse for skipninger under hjelpeprogrammer generelt; den dekker også en del skipninger som vanskelig kan kalles «hjelp».

En rekke syd-amerikanske land med Argentina i spissen inngikk under og etter krigen avtaler om flaggpreferanse for sin samhandel, med 50/50-deling som mål. Slike avtaler er etter krigen også inngått av en del andre «utviklingsland». Like etter krigen så endog enkelte vest-europeiske land seg nødsaget til å godta slike klausuler med enkelte syd-amerikanske land.

De fleste europeiske land praktiserte en liberal skipsfartspolitik også i sine kolonier. Etter å ha fått sin selvstendighet, har enkelte av de nye stater slått inn på flaggpreferanse og/eller søkt å starte rederier med statlig medvirkning. Generelt må det sies at flaggpreferansen har vind i seilene i adskillige «utviklingsland», og at USA's politikk på dette felt anføres som forbilde eller unnskyldning. På den annen side burde de resultater som enkelte statsrederier i disse land kan fremvise, virke meget avskrekkende.

I Østblokk-land foregår befraktningen sentralisert, og deres (statseide) handelsflåter er under utbygging.

For så vidt må det sies at skipsfartsproteksjonismen i visse deler av verden er blitt stadig sterkere. Men også en liberal strømning har gjort seg gjeldende.

I Vest-Europa praktiserte de fleste land restriksjoner på importen av såvel varer som tjenester i de

første etterkrigsår, restriksjoner som også gjaldt betaling for frakttjenester og som til dels ledet til flaggpreferanser. Disse restriksjoner ble i alt vesentlig avvirket i løpet av de 4—5 første etterkrigsår. Liberaliseringen av omsetningen av skipsfartstjenester er fastlagt i OEEC-avtaler (opprettholdt av OECD), og fant sted meget raskere enn liberaliseringen av varehandelen.

Japan — hvis import i tonn nærmer seg 10 % av verdenshandelen — har praktisert valutarestriksjoner både for importen og for befraktning av utenlandsk tonnasje. Disse restriksjoner er i de senere år blitt lempet på, og synes å være under avvikling.

De «hvite» britiske dominions har alltid ført en meget liberal politikk overfor utenlandsk skipsfart.

Verdensbanken og Pengefondet er også tilhengere av liberal skipsfartspolitik.

OEEC-landene har som nevnt liberalisert sin egen skipsfartspolitik; de har også søkt å påvirke andre land til å følge den samme linje, og kan i så måte peke på enkelte suksesser. De har ikke lenger noen 50/50-avtaler, og det har lyktes dem å overtale bl.a. Argentina til å omlegge sin skipsfartspolitik i liberal retning. Men generelt gjelder det at OEEC-landene forhandlingsmessig har stått temmelig svakt overfor andre land; enkelte OEEC-land har dog skaffet seg lovhjælp mot «retaliation» mot flaggpreferanse, og i etpar tilfelle også iverksatt mottiltak.

En utvidelse av EEC til å omfatte de viktigste EFTA-land må ventes å styrke Vest-Europas forhandlingsposisjon og evne til å motvirke flaggpreferanse i andre land.

Hva skatteforholdene angår, antar jeg at man fortsatt må regne med at det vil være mulig å drive internasjonal skipsfart under bekvemmelighetsflagg, og at en rekke land vil innføre, beholde eller øke omfanget av gunstige spesialregler for den nasjonale skipsfartsbeskatning.

Ved en vurdering av fremtidsutsiktene for norsk skipsfart må man nødvendigvis ta i betraktning de farer som foreligger som følge av den økonomiske og politiske utvikling ute i verden, — og også i hjemlandet. Der er fare for redusert konkurranseadgang og redusert konkurranseevne.

Men det er ikke bare på skipsfartens område der er farer og risiko. Man kan ta for seg felt etter felt, og peke på lignende forhold. — Våre fiskerier er lite lønnsomme, tross subsidier. — Naturgrunnlaget for vår treforedlingsindustri er skoger med langsom tilvekst og tildels meget vanskelige driftsforhold. — Nye prosesser reduserer fordelene av billig kraft for våre elektrokjemiske industri. — Nye kilder for billig energi har redusert de naturgivne norske fordeler i den elektrometallurgiske sektor, — jordgass, billig utbyggbar vannkraft i tropiske land, osv. Og vi vet at vi snart, kanskje allerede om 10 år, vil ha utbygget storparten av de beste norske vannfall og derpå for stadig større deler av våre kraftforsyning må ta i bruk vannfall som det vil være vesentlig dyrere å utbygge. Marginalomkostningene for vår elektrisitetsforsyning vil stige såpass sterkt at det kan bli aktuelt å bruke andre kraftkilder enn vannkraft, kilder som vil stå like billig til disposisjon for konkurrenter i ethvert industriland. Da vil m.a.o. de «naturlige» norske fordeler på disse felter være uttømt: «grunn-

renten» for de gunstige vannfall vil øke sterkt, og de norske elektroindustriers konkurransemessige fortrinn vil bortfalle hvis de ikke får nytte godt av i det minste en del av denne grunnrente.

Farer og risiko foreligger således også for andre deler av vårt næringsliv.

Men der foreligger dog også muligheter, som gir fremtidshåp. Det gjelder også for norsk skipsfart. Enkelte har villet fraskrive den livets rett, f.eks. under den store seilskipsdepresjon for ca. 80 år siden og under stordepresjonen for 30 år siden, og De, herr redaktør, gir uttrykk for sterk tvil om dens muligheter idag og i fremtiden. Men selve de grunnleggende faktorer i dens konkurranseevne synes gode.

Hva det gjelder om, er at der føres en økonomisk politikk som styrker dens konkurranseadgang og konkurranseevne.

Hva konkurranseadgangen angår, betyr dette at Norge bør støtte de liberale tendenser i internasjonal økonomisk politikk. Selv om EEC's politikk ikke på alle felter er like liberal, synes en tilslutning til EEC sammen med Storbritannia og andre EFTA-land i så måte å by på de største muligheter, fulgt av videre arbeid gjennom EEC.

Hva konkurranseevnen angår, vil utbygging av sjømannsutdannelsen og velvilje overfor rasjonalisering være viktige ledd.

Aller viktigst på dette felt tør dog en revisjon av norsk skipsfartsbeskatning være.

Det kan sies at konkurransen fra skattefrie flåter vil presse den midlere kapitalavkastning i internasjonal skipsfart nedover, sammenlignet med investeringer i næringer som beskattes normalt i alle de land som teller på verdensmarkedene. Den kan bli lavere enn i private bedrifter i diverse andre norske næringer. Men den vil — jfr. de tall jeg har nevnt for 1950—58 — fremdeles kunne være vesentlig høyere enn for «all realkapital i Norge under ett», hensyn tatt til de store og lavt forrentede grunnlagsinvesteringer som trenges for meget av den øvrige norske virksomhet.

Rederforbundet har aldri foreslått at norsk skipsfart skulle gjøres skattefri. Den bør betale en rimelig del av de totale samfunnsutgifter. Men den bør ikke, og kan ikke i det lange løp, bære en urimelig del av dem. Det er imidlertid dette som har vært tilfelle helt siden 1939, og det er dette som har bevirket at den har hatt en særdeles ugunstig utvikling av sin egenkapital. Beregninger som jeg har foretatt for spredte år viser at skipsfarten (skipsselskaper, sjøfolk, andre ansatte samt aksjonærer) har betalt to til tre ganger så stor del av de norske direkte skatter som næringens andel av faktorinntekten. Så der skulle være adskillig å gå på m.h.t. lettelser, uten at denne næring ble særlig lavt beskattet i forhold til andre.

I noen grad kan det være nødvendig med særregler som *reelt* stiller skipsfart skattemessig gunstigere enn annen norsk virksomhet.

Men meget kan gjøres bare ved reformer som *fjerner den diskriminasjon mot næringen* som idag faktisk finner sted, og som jeg har gitt eksempler på foran (avskrivningsregler og formuesbeskatning), og ved den *generelle* lettelse i bedriftsbeskatningen og dobbeltbeskatningen selskap/aksjonær som forlenget burde vært gjennomført.

49 - 12

The Observer har foretatt en opinionsundersøkelse blant sosial-økonomiske professorer, og lederne ved enkelte økonomiske forsikringsinstitutter om hvorvidt Storbritannia bør slutte seg til Det europeiske økonomiske fellesskapet. Resultatet var et stort flertall for, slik tallene ovenfor viser. Dessuten var det 18 på gjerdet.

Den hjemlige opinion — særlig den sosialøkonomiske — kjenner meget godt våre universitetslæreres sterke innstilling mot norsk medlemskap i Det økonomiske fellesskapet slik den kom til uttrykk i en henvendelse til Stortinget i fjor. Vi skal ikke ta opp hvorvidt det var overraskende eller ikke å finne en slik flertallsinnstilling, men vi kan vel trygt si at det var overraskende at det var et så sterkt flertall.

På bakgrunn av det vi nå vet om innstillingen til de norske universitetslærere i sosialøkonomi, er det interessant å studere den opinionsundersøkelsen som The Observer har foretatt. Avisen har spurt alle professorer og «readers» i sosialøkonomi ved universitetene, dessuten minst én «fellow» ved hvert college i Oxford og Cambridge, og lederne ved enkelte forskningsinstitutter. I alt ble det sendt ut 127 spørreskjemaer. Av disse ble 83 besvart. Etter å ha lagt til side 4 svar, som ikke ga noe rimelig grunnlag for gruppering, fordelte de resterende 79 seg slik:

Very much against	3
Against	9
Evenly balanced	18
In favour	38
Very much in favour	11
	79

Det første som springer i øynene når man ser på tallene ovenfor, er at det i Storbritannia, i motsetning til i Norge, er et sterkt flertall for tilslutning til Fellesskapet. (Det er imidlertid selvsagt en mulighet for at de britiske økonomene ville vurdert et mulig norsk medlemskap annerledes enn de har gjort for sitt eget land, og en tilsvarende mulighet kan tenkes for de norske universitetsøkonomenes mening om Storbritannia og Fellesskapet.) Det andre hovedinntrykk som springer i øynene er den relativt sterke nyansering i oppfatning som svarene tyder på.

I Storbritannia har de Cambridge-utdannede økonomene vært ansett for å være de mest utpregede «mot-fellesskapsmenn». The Obser-

ver har også gruppert svarene etter hvilket universitet økonomene selv var utdannet. Denne grupperingen viser størst flertall blant dem som kommer fra London School of Economics (16—2 og 2 på gjerdet), dernest Redbrick (15—2 og 7 på gjerdet), Oxford (9—2 og 5 på gjerdet), og Cambridge som bekrefter sitt ry med den svakeste fellesskapsstemning (7—6 og 4 på gjerdet).

The Observer gjengir enkelte av navnene på de økonomer som var spurt, og som samtykket i å bli navngitt. Norske økonomer finner mange kjente navn blant «mot-mennene», f.eks. Nicholas Kaldor, Richard Kahn, Joan Robinson, Roy Harrod. De to siste var blant dem som var «very much against». Blant «for-mennene» finner vi Sir Robert Hall, C. F. Carter, Phelps Brown, Alan Day.

La oss slutte denne omtalen med å gjengi en kommentar fra en ikke navngitt brite: «It's the best Common Market we have. But how much nicer a Common Market one could invent.»

Skisse til opplegg for rentabilitetsberegninger i kraftkrevende industri

Av konsulent INGOLV HÆREID

Vurderingen av storindustriprosjektene ville være lettere, dersom den kunne bygge på bestemte kriterier for samfunnsmessig rentabilitet eller lønnsomhet. Slike kriterier kunne gi sikrere bakgrunn både for valget mellom ulike typer investeringsprosjekter og lokaliseringen av dem.

En bedrift vil som regel satse kapital på den investering som gir størst nettofortjeneste. Ut fra samfunnsmessige betraktninger ønsker en å ta hensyn til nettoeffekten på den totale økonomi av vedkommede investering. En må derfor også vurdere virkningene på økonomiske størrelser utenom vedkommende bedrift. Spørsmålet om målbarheten av disse virkninger reiser seg da. I praksis vil det være mulig å få kvantifisert enkelte av de virkninger det er tale om, mens andre ikke lar seg måle.

1. Samfunnsmessig rentabilitet.

Den samfunnsmessige avkastning av en investering kan kvantifiseres ved å se på nettotilveksten i nettonasjonalproduktet som følge av vedkommende investering. Rentabiliteten kommer en fram til ved å sette denne tilveksten i forhold til kapitalinnsatsen. Et teoretisk riktig utgangspunkt for rentabilitetsmålingen er å beregne størrelsen av den rentefot som må nyttes for at den neddiskonterte verdi av den fremtidige øking i nettonasjonalproduktet skal være lik investeringsinnsatsen. En slik fremgangsmåte krever imidlertid opplysninger som vanligvis ikke vil være tilgjengelige i praksis, f. eks. hvordan avkastningen fordeler seg på år, beregningsperiodens lengde (det tidsrom en kan regne med avkastning) m. v. For å forenkle problemstillingen innføres her forutsetningen om en gjennomsnittlig uforandret størrelse på avkastningen fra år til år. Dette innebærer på den annen side at produksjonsanlegg og utstyr må vedlikeholdes, slik at produksjonsevnen opprettholdes. Om beregningsperioden vil i alminnelighet måtte legges til grunn at den er evigvarende. Der en med bestemthet kan angi beregningsperiodens lengde kan dette legges til grunn for beregningene.

Den feil en begår ved å regne med en evigvarende rentabilitetsperiode ved en bestemt rentefot er som en kan vente, mindre jo lengre den faktiske periode er. Det er også slik at jo høyere rentefot en kan regne med, desto mindre blir avviket mellom de resultater en får når evigvarende periode legges til grunn og alternative perioder, uansett lengden av de alternative perioder. Den feilmargen som vil oppstå når en regner med evigvarende periode i stedet for en endelig periode med rimelig lengde vil, særlig ved forholdsvis lav rentabilitet, kunne bli såvidt stor at opplysninger om avkastningsperiodens lengde som kan trekkes inn, vil være av betydning for resultatet av beregningene.

Det vil som regel ta en viss tid fra et investeringsprosjekt settes i gang og til det er fullført. Under denne perioden vil produksjonen delvis kunne komme i gang, men først når prosjektet er fullført vil en kunne regne med normalavkastning av investeringen. Ved beregning av rentabiliteten bør en forsøke, såvidt mulig, å ta hensyn til det tidsrom som vil gå mellom det gjennomsnittlige investeringstidspunktet og til normal avkastning begynner. Dette kan gjøres ved å regne rentetapet fra middeltidspunktet for investeringene til igangsettingen av produksjonen som en del av kapitalinnsatsen. Hvis avkastningen til å begynne med bare er delvis bør, tidspunktet for normal avkastning korrigeres i samsvar med dette.

Et spesielt spørsmål ved rentabilitetsberegningen reiser behandlingen av utenlandsk kapital. Realøkonomisk vil utenlandsk finansiering av et investeringsprosjekt i stor utstrekning virke på samme måte som innenlandsk finansiering. Vi settes i stand til å øke landets produksjonskapital og produksjons- og aktivitetsnivået. Særlig vil det siste være tilfelle når økonomien ikke arbeider med full kapasitetsutnyttelse. I en slik situasjon vil en investering også i mindre grad behøve å gå ut over alternative muligheter for disponering av landets ressurser og vare- og tjenestetilgangen, noe som vil være tilfelle i en konjunktursituasjon med full kapasitetsutnyttelse. For utenriksøkonomien vil utenlandsk finansierte investeringer innebære en lettet valutasituasjon sammenliknet med innenlandsk finansiering. Vi settes i stand til å finansiere et større underskott i utenriksøkonomien enn ellers, og styrker dermed mulighetene for økt vare- og tjenestetilgang fra utlandet. Særlig i en konjunktursituasjon med press på utenriksøkonomien vil dette være av betydning. På litt lengre sikt vil på den annen side renter og avdrag på den utenlandske kapital innebære en belastning for utenriksøkonomien.

Ved vurderingen av et investeringsprosjekt er en interessert i å beregne rentabiliteten for hele prosjektet under ett, uavhengig av om finansieringen er utenlandsk eller innenlandsk. Det er imidlertid også av interesse å måle rentabiliteten for landets egen kapitalinnsats etter at den utenlandske kapital har fått sin belønning. Beregning av rentabiliteten eksklusive utenlandsk kapital kan gjøres ved å trekke renter og avdrag til utlandet fra den totale avkastning, og verdien av den utenlandske kapital som er investert fra den totale kapitalinnsats. For enkelhets skyld kan en forutsette at annuitetsprinsippet legges til grunn, dvs. summen av renter og avdrag er konstant fra år til år. Når renter og avdrag til utlandet er ferdigbetalt vil en vanligvis få et positivt skift i rentabiliteten eksklusive utenlandsk kapital.

På grunnlag av det som er sagt i det foregående summeres foreløpig opp med følgende uttrykk for

kvantifisering av den samfunnsmessige rentabiliteten inklusive utenlandsk kapital (prosent).

$$R = \frac{A}{ST \cdot K} 100$$

hvor A er tilvekst i nettonasjonalproduktet (evigvarende og konstant fra år til år), og K er verdien av den investerte kapital.

I de følgende avsnitt diskuteres nærmere de enkelte underposter i hovedpostene i rentabilitetsbegrepet.

2. Nærmere om den samfunnsmessige avkastning av kapitalen (telleren i brøken).

Som kvantitativt uttrykk for den samfunnsmessige avkastning av den nedlagte kapital er som nevnt valgt nettotilveksten i nettonasjonalproduktet. Nettonasjonalproduktet er definert som verdien av bruttoproduksjonen minus vare- og tjenesteinnsatsen fra andre sektorer og kapitalslitet. En vesentlig forskjell fra privatøkonomiske rentabilitetsberegninger, hvor nettooverskottet i alminnelighet legges til grunn, vil således bli at lønningene ikke i sin helhet trekkes fra i produksjonsinntektene. Skattene kommer heller ikke inn som fradrag i det en her ikke behøver å sondre mellom hvem som disponerer verdien av produksjonsskapningen, bedriften selv eller det offentlige.

Det er naturlig å skille mellom beregningen av nettoproduktet i den bedrift (sektor) som spesielt betraktes og virkningen på nettoproduktet i andre sektorer. Bedriftens bruttoproduksjonsverdi i den periode en ser på er lik summen av produsert mengde x pris for hvert av de produkter bedriften skal produsere. Oppgavene over produserte mengder og priser for produktene må bygge på en analyse av markedsforholdene, sammen med en vurdering av bedriftens kapasitet for så lang tid framover som mulig. En viktig del av dette arbeidet blir vurderingen av prisutviklingen for produktene. I denne forbindelse er det av særlig interesse å få vurdert produktprisene i forhold til hva en tror om prisutviklingen ellers.

I praksis vil en kunne løse dette problemet ved å få oppgaver over produktprisene etter dagens priser, og opplysninger om det er grunn til å vente en annen prisutvikling for produktene enn for innsatsfaktorene.

Ved vurderingen av vare- og tjenesteinnsatsen fra andre sektorer må en i prinsippet gå fram på samme måte som ved fastsettelse av bruttoproduksjonsverdien, dvs. ved vurdering av priser og mengder for innsatsfaktorene. Vurderingen av behovet for og prisene på leiet elektrisk kraft vil bli et ledd i dette arbeidet. Prisene på den kraft bedriften produserer selv kommer ikke inn i bildet fordi det er naturlig å betrakte bedriften og kraftverket som en og samme sektor. Egenprodusert kraft vurderes derfor ikke som levert fra annen sektor.

På samme måte kan en behandle de tilfelle der det er direkte sammenheng mellom bedriften og den råstoffleverende sektor.

Forutsetningen om kapitalprosjektets uendrede produksjonsevne eller avkastning over tiden innebærer at vedlikeholds- og remplasseringsutgiftene

forutsettes så store at de dekker det element i kapitalslitbegrepet som omfatter realkapitalens tekniske slit og forringelse. For å komme fram til stigningen i nettonasjonalproduktet må en fra bruttoproduksjonsverdien, foruten vare- og tjenesteinnsatsen fra andre sektorer, trekke fra disse vedlikeholds- og remplasseringsutgifter (heretter kalt vedlikeholdsutgifter).

Ved beregning av rentabiliteten eksklusive utenlandsk kapital trekkes som nevnt fra renter og avdrag til utlandet for å komme fram til det som er disponibelt for innenlandsk bruk.

Beregningene over nettoproduktet i bedriften vil måtte bli preget av stor usikkerhet, bl. a. som følge av at vurderingene skal strekke seg inn i framtiden. Med forenkende forutsetninger bør en imidlertid kunne klare en god del her. Betydelig vanskeligere ville det bli å lage brukbare anslag over virkningen på nettonasjonalproduktet i andre sektorer som følge av det nye prosjekt. Dette gjelder særlig de mer indirekte virkninger på nettoproduktet i andre sektorer som den økte inntektsskapning fører med seg via økt konsumentetterspørsel, men også virkningen av økte vareleveranser direkte til den nye bedrift. Ved hjelp av Statistisk sentralbyrås kryssløpsmateriale ville en kunne si noe om virkningen på bruttoproduktet i andre norske sektorer som følge av et beregnet behov for vareinnsats ved driften av prosjektet. En har imidlertid ikke materiale til å fastslå vedlikeholdsutgiftene for kapitalutstyret og dermed nettoproduktet i de leverende sektorer. Som hovedregel må en derfor også se bort fra virkningen på nettoproduktet i andre sektorer som følge av råvareleveranser. Dette kan forsvarer ved å vise til at hovedformålet med rentabilitetsberegningen er å sammenlikne med alternative investeringer, som også ville ha kryssløpsvirkninger på andre sektorer. Som en meget grov forenkling går vi derfor ut i fra at der hvor ikke noe annet bestemt kan sies er kryssløpsvirkningene på andre sektorer av samme størrelsesorden som ved eventuelle alternative prosjekter.

Det ville heller ikke være mulig å lage brukbare anslag over de utvidelser i realkapitalen som kan bli følgen av utvidet leveranse til den nye bedriften. Utbygging av produksjonsutstyret i de leverende sektorer kan det bli tale om ved full kapasitetsutnyttelse i disse sektorer.

I enkelte spesielle tilfeller vil det kunne være en direkte og forholdsvis lett påviselig sammenheng mellom virksomheten i den nye bedrift og bedrede avsetnings- og prisforhold i bestående bedrifter eller næringer. Dette bør en prøve å få med som produktøkning i «andre sektorer» selv om det vil by på store vansker i praksis. Her kan det bl. a. bli tale om å ta med i kalkylen differansen mellom den pris som betales for råstoffene, og den pris som kunne oppnås ved alternativ anvendelse.

Igangsettingen av en ny bedrift krever tilgang av arbeidskraft. Dette kan, foruten ved rekruttering fra nytilveksten av arbeidskraft, skje ved at ledige og underbeskjeftigede settes i arbeid, eller ved tilgang av arbeidskraft fra annen virksomhet. Dette vil kunne innebære en redusert inntektsskapning i andre sektorer, noe en i alle fall må prøve å ta et

visst hensyn til i beregningene. Det er antakelig ikke realistisk å regne med at tilgang av arbeidskraft fra annen tilsvarende virksomhet vil medføre tilsvarende mindre lønnsinntektsskaping der, idet arbeidskraften i alle fall for en del vil kunne bli erstattet av ny. Men også denne arbeidskraft må tas et sted fra. For enkelhets skyld kan vi forutsette at denne arbeidskraftforskyvning forplanter seg slik at det i siste omgang er underbeskjeftiget og ledig arbeidskraft som finner ny sysselsetting. Når det gjelder de underbeskjeftigedes og lediges tidligere eller alternative inntektsskaping skulle det være ganske realistisk å regne med at denne for størstedelen vil falle bort ved sysselsetting i ny virksomhet. Denne inntektsskaping skal derfor trekkes fra i den nye bedriftens nettoprodukt.

Til de praktiske beregninger på dette felt kreves opplysninger om tallet på lønnstakere i den nye bedrift. Dessuten må en forsøke å få oppgaver over hvor stor del av arbeidsstokken som kunne ventes å ha hatt tilsvarende sysselsetting og deres alternative inntekter, samt hvor stor del deres inntektsskaping som kan anslås å falle vekk ved opprettelsen av den nye bedrift. Videre trengs opplysninger om tallet på ansatte av alternativt ledige og underbeskjeftigede (inklusive tallet på de som «erstattes» i andre bedrifter) og deres alternative inntekter.

De alternative inntekter for arbeidskraft hvis virksomhet er subsidiert av det offentlige (eks. jordbruk) bør i prinsippet beregnes eksklusive subsidier. En overgang til ny usubsidiert virksomhet for slik arbeidskraft vil bety besparelser for det offentlige og tilsvarende høyere rentabilitet for prosjektet. Beregning av subsidievirkningen antas å bli meget vanskelig i praksis.

En bør forsøke å lage visse nettoproduktberegninger for den offentlige sektor (særlig kraftverk), selv om disse må bli preget av stor usikkerhet.

En oppsummering av de poster en tar sikte på å få med ved en kvantifisering av kapitalinnsatsens samfunnsmessige avkastning gir følgende:

- Bruttoproduksjonsverdi i den nye bedrift
- ÷ Vareinnsats fra andre sektorer
- ÷ Vedlikehold av kapitalutstyret.
- (÷ Renter og avdrag til utlandet)
- + Årlig stigning i det offentliges nettoprodukt.
- + Direkte påviselig inntektsbedring i råvareleverende bedrifter eller næringer.
- ÷ Lønninger til arbeidskraft som ville funnet tilsvarende sysselsetting, og som ikke blir erstattet av nye arbeidskraft.
- ÷ Alternativ inntekt for annen arbeidskraft (underbeskjeftigede og ledige, usubsidiert).

3. Nærmere om kapitalinnsatsen (telleren i brøken).

Ved vurderingen av den samfunnsmessige rentabiliteten bør en i prinsippet ta sikte på å få med de endringer i landets realkapital som er en direkte og indirekte forutsetning for investeringsprosjektet. Plasseringer i finanskapital bør en kunne se bort fra.

Ved et forsøk på å tallfeste verdien av endringene i landets realkapital vil en stort sett måtte nøye seg med å få med de kapitalendringer som er relativt

direkte knyttet til det investeringsprosjektet som vurderes.

Investeringene i forbindelse med den type industri som diskuteres her kan deles i 1) bedriftens egne investeringer, 2) offentlige grunnlagsinvesteringer og 3) andre investeringer.

Bedriftens investeringer vil omfatte tomter, bygge- og anleggsinvesteringer, (bygninger, kaianlegg, veger m. v.) og investeringer i maskiner, transportmateriell m. v. En vurdering av bedriftens egne investeringer i kraftverk og overføringslinjer vil også komme inn i bildet. Som en del av bedriftens kapitalinnsats vil en finne lagerinvesteringene. Et normaler bør derfor gå inn under den totale vurdering av kapitalinnsatsen. Investeringer i forbindelse med råstoffproduksjon opprettet direkte i sammenheng med bedrifter, faller også naturlig inn her. *De offentlige grunnlagsinvesteringene* omfatter bygging av veger, kloakker, kraftverk m. v. Med *andre investeringer* er her tenkt på de kapitalutvidelser, eventuelt innskrenkninger, i andre bedrifter eller næringer som kan bli følgen av byggingen og driften av det prosjekt som vurderes.

En er usikker på hvordan investeringer i de ansattes boliger bør behandles. Det vil som regel ikke være slik at boligbyggingen i forbindelse med et industrianlegg kan regnes som nettotilvekst til landets boligmasse, idet iallfall en del av boliginvesteringene ville blitt foretatt også uten prosjektet. Der hvor det er nødvendig med ny lokalisering av arbeidskraft er vel det mest riktige å ta med boliginvesteringer utover den boligbygging de ansatte ville ha satt i gang, selv om ikke investeringsprosjektet hadde kommet i gang. Denne andelen kan bli vanskelig å bestemme i praksis, med der hvor ikke annet bestemt kan sies kunne en f. eks. regne med halvparten av boligbyggingen som nødvendiggjort av prosjektet.

I den utstrekning økt boligbygging regnes med som nødvendiggjort av prosjektet, må den tilsvarende øking i boligjenestene med som øking i netto-nasjonalproduktet.

Av de typer kapitalinnsats som er nevnt ovenfor bør bedriftens egne investeringer kunne anslås noenlunde sikkert. Også de offentlige grunnlagsinvesteringer bør en ta sikte på å kvantifisere i størst mulig utstrekning, selv om en her vil støte på en rekke vanskeligheter. Det største problem blir antakelig å tilrekne vedkommende inddustriprosjekt en «riktig» andel av den offentlige investerte kapital, der denne går inn som produksjonsfaktor for andre sektorer eller bedrifter. Også her må en søke å finne frem til en praktisk framgangsmåte. Når det gjelder offentlige kraftverk skulle problemet kunne løses ved å skaffe opplysninger om utbyggingskostnader pr. kWh for vedkommende kraftverk og kraftbehovet i bedriften.

De indirekte krav til landets realkapital — utenom de offentlige investeringer og boliginvesteringene — vil etter den oversikt en har bli svært vanskelig å kvantifisere. I alminnelighet blir en nødt til å se bort i fra dette, på samme måte som en stort sett har sett bort i fra endringen i nettoproduktet i disse sektorer.

Som tidligere nevnt vil det vanligvis gå en tid mellom middeltidspunktet for investeringsinnsatsen

og igangsettingen av normal produksjon. I denne tomgangsperioden vil det oppstå et rentetap på den allerede investerte kapital. Dette renteutlegg lar vi komme i tillegg til den investerte kapital ved vurderingen av rentabiliteten.

Ved beregning av rentabiliteten utenom utenlandsk kapital trekkes opplåning ute som følge av prosjektet fra i den totale kapitalinnsatsen.

Alt i alt tar en ved kvantifiseringen av kapitalinnsatsen sikte på å skaffe oppgaver for følgende poster:

Direkte investering i prosjektet (herunder lager og direkte investeringer i forbindelse med råstoffproduksjon).

- + Direkte investering i kraftverk
- + Offentlige investeringer i kraftverk
- + Andre offentlige grunnlagsinvesteringer
- + Boliger (delvis)
- + Rentetap fra middeltidspunktet for investeringen til igangsetting av produksjonen
- (÷ Lån i ulandet).

4. Kapitalutvidelse i bestående bedrift.

I det foregående har en hatt i tankene at investeringen foretas i ny bedrift. Utvidelse av «skjemat» til også å gjelde utbygging av bestående bedrift vil komplisere beregningene, men en slik utvidelse kan være nødvendig i det vurderingene ofte gjelder valget mellom disse to alternativ.

Ved vurderingen av rentabiliteten ved utvidelsen av eksisterende bedrift vil hovedproblemet være at den nye del av bedriften som regel ikke vil kunne sees isolert fra den eldre del. Bl. a. vil produksjonsprosessen i den nye del av bedriften kunne ha fordel av den tidligere investerte kapital (eks. grunn, vegger, administrasjonsbygg), på samme måte som produksjonsforholdene i den gamle del av bedriften vil kunne bedres ved kapitalutvidelsen.

I prinsippet må dette problemet kunne løses ved å betrakte bedriften som en enhet, og rentabilitetsmålingen baseres på forholdet mellom den *totale* tilvekst i bedriftenes nettoprodukt og verdien av kapitalutvidelsen. En slik løsning bygger på det syn at det er den nye investering som er årsak til den bedre utnyttelse av bedriften som helhet.

5. Variabel-lste for rentabilitetsundersøkelsen.

I det følgende er gitt en *oppsummering* av de størrelser som kommer med ved de beregninger som er skissert i det foregående:

Symbol	Mill. kr.
A	Total endring pr. år i nettonasjonalproduktet som følge av det nye prosjekt
A ₁	Årlig bruttoproduksjonsverdi i bedriften
1.	Årlig bruttoproduksjonsverdi i bedriften vurdert til markedspriser:
a.	Produserte mengder pr. år av varene 1...n.
b.	Markedspriser svarende til a. (Dagens priser, eventuelt korrigert for en framtidig utvikling forskjellig fra prisene på innsatsfaktorene)

2. Verdien av vare og tjenesteinnsatsen pr. år fra andre sektorer
 - a. Volumet av de forskjellige innsatsfaktorer 1...m.
 - b. Priser svarende til a.
3. Årlige vedlikeholds- og remplasseringsutgifter for den investerte kapital i bedriften

(A₂ Årlige renter og avdrag på utenlandsk kapital. Forutsettes å være et konstant beløp i et endelig antall år).

- A₃ Årlig stigning i det offentliges nettoprodukt (særlig kraftverk)
- a. Produksjonsverdi (mengder og priser)
 - b. Innsatsfaktorer (mengder og priser)
 - c. Vedlikeholdsutgifter

A₄ Årlig stigning i nettoproduktet i «andre sektorer» som følge av prosjektet

1. Spesielle tilfelle hvor bedrede (avsetnings—eller) prisforhold for andre råvareleverende bedrifter eller næringer kan direkte påvises.
 - a. Sektorens råvareleveranser (mengde)
 - b. Diff. faktisk betalt pris og pris som oppnås ved alternativ anvendelse

2. «Lønnsvirkninger» i «andre sektorer»¹⁾ som følge av arbeidskraftsforskyvninger.

Opplysninger til beregning av dette:

- a. Tallet på arbeidere i den nye bedrift.
- b. Hvor mange arbeidere kunne hatt tilsvarende sysselsetting, og hvilken gjennomsnittlig alternativ lønn svarer til denne sysselsetting.
- c. For hvor mange av arbeiderne under pkt. b. betyr overflyttingen tilsvarende mindre inntektsskaping i «andre sektorer».
- d. Hvor mange av de ansatte arbeidere ville alternativt være underbeskjeftiget og ledige? (I dette tall regnes med de arbeidere i alternativ likeverdig virksomhet som antas å bli erstattet av nye arbeidere).
- e. Hva er alternativ gjennomsnittlig (usubsidiert) inntekt for arbeidere under pkt. d.

3. Virkningen på nettonasjonalproduktet (pr. år) av den økte boligbygging som regnes nødvendiggjort av prosjektet.

K Total investert kapital i forbindelse med prosjektet.

K₁ Bedriftens totale investerte kapital

- a. Egne investeringer i bygg og anlegg

¹⁾ Strengt tatt skulle det være virkningen på nettoproduktet i disse sektorer, men som en tilnærmelse må antakelig brukes arbeidsinntekt.

(grunn, veger, kaianlegg, bygninger m. v.)

- b. Egne investeringer i maskiner, utstyr m. v.
- c. Egne investeringer i kraftverk og overføringslinjer, direkte forbundet med det nye prosjekt.
- d. Egne investeringer i forbindelse med råstoffleveranser, direkte forbundet med prosjektet
- e. Bedriftens investeringer i et normal-lager.

K₂ Totale off. grunnlagsinvesteringer i forbindelse med prosjektet.

- a. Veger, kloakk m. v.
- b. Kraftverk = kraftbehov fra det off. i bedriften multiplisert med utbyggingskostnad pr. kWh (inkl. overføringslinjer)

K₃ Rentetap vurdert til markedsrente av den investerte kapital fra middeltidspunktet¹⁾ for investeringsperioden til igangsetting av normal produksjon.

K₄ Andre investeringer som følge av prosjektet

- a. «Ekstra» boligbygging nødvendig gjort ved prosjektet.

(K₅ Lån i utlandet i forbindelse med prosjektet.)

TM_j Middeltidspunkt for investeringsperioden (år). Kan beregnes ved gjennomsnitt av år i anleggsperioden veiet med investeringsbeløp for hvert år.

T_{NP} Tidspunktet for igangsetting av normal produksjon (år)

R Samfunnsmessig retabilitet inklusive utenlandsk
ST kapital (%)

$$= \frac{A}{K} \cdot 100,$$

hvor $A = A_1 + A_2 + A_3 + A_4$ og $K = K_1 + K_2 + K_3 + K_4$

($A_1 = A_{11} \div (A_{12} + A_{13})$ og $A_4 = A_{41} \div A_{42}$)

R Samfunnsmessig rentabilitet eksklusiv uten-
SN landsk kapital (%)

$$= \frac{A \div A_2}{K \div K_5} \cdot 100$$

A₂ er her forutsatt konstant fra år til år inntil den faller bort ved avdragstidens utløp. Da vil R_{SN} få

et positivt skift.

Ved valget mellom to eller flere investeringsprosjekter vil det rentabilitetsmål som er diskutert ovenfor kunne være til nytte som et felles sammenlikningsgrunnlag. Står en overfor ett bestemt prosjekt, vil det være behov for en standard for hva som skal forstås ved tilfredsstillende rentabilitet. En slik standard kunne en komme fram til ved å

foreta beregningene for en historisk periode for en eller flere bestående bedrifter som en på forhånd synes tilfredsstillende de krav en bør stille til en rasjonell virksomhet.

6. Ikke kvantifiserbare faktorer.

I det foregående har en drøftet hvilke størrelser som det kan komme på tale å trekke inn i den kvantitative beregning av den samfunnsmessige rentabiliteten. En rekke faktorer som det ikke er relevant å ta med i en slik beregning, vil imidlertid ved siden av rentabilitetsmålingen kunne bli avgjørende for valg mellom investeringsprosjekter. Det synes bl. a. å være av betydning å få trukket følgende forhold inn i vurderingen:

1. Opplysninger i forbindelse med lokalisering og produksjonsprosess. Herunder hører selvsagt spørsmålet om hvor bedriften skal ligge, om det er veg, jernbane eller kaianlegg m. v. Videre kommer her en nærmere beskrivelse av produktframstillingen, markedsforholdene for produktene og hvor råstoffene skal framstilles.
2. Opplysninger om befolkningsforhold, arbeidsmarked og næringsgrunnlag. Opplysninger om arbeidsmarkedet og tallet på nye arbeidsplasser vil gå summarisk fram av de kvantitative beregninger. Her ligger imidlertid også et ikke kvantifiserbart element av sosiologisk og demografisk karakter som bør vurderes. I tilfelle hvor forskjellige investeringsprosjekter viser samme samfunnsmessige rentabilitet bør i alminnelighet investeringer som foretas i svakt utbygde distrikter foretrekkes.
3. En nærmere vurdering av kapasitetsutnyttingen i næringslivet, hvor en bl. a. kommer inn på om en eventuell overgang av arbeidskraft til den nye bedrift reduserer kapasitetsutnyttningen i andre bedrifter. En bør også vurdere nærmere om den nye bedrift vil kunne gi bedre og mer økonomisk utnyttning av kapasiteten og ressursene i de råvareleverende sektorer.
4. Opplysninger om finansieringsmåten for prosjektet, bl. a. hvor stor egenkapital og hvilke former for innenlandske låneopptak som er planlagt.
5. En vurdering av om investeringsprosjektet er tilrådelig ut fra et konjunkturmessig synspunkt. Dette er stort sett en korttidsvurdering med diskusjon av det gunstigste igangsettingstidspunkt.

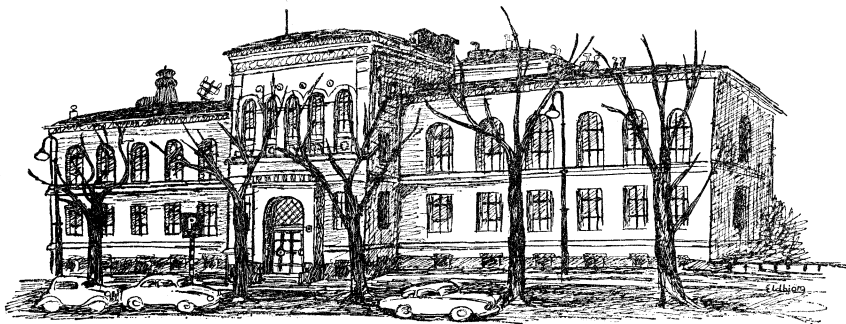
SOSIALØKONOM

Yngre kandidat, gjerne av årets kull, med god laud, interesse og alegg for vitenskapelig utredningsarbeid og evne til klar fremstilling søkes. Lønn etter avtale. En dyktig mann kan etterhvert gjøre regning med meget gode vilkår. Bra arbeidsforhold og gunstig pensjonsordning. Nærmere opplysninger i telefon 55 01 87 eller ved personlig henvendelse til

Næringsøkonomisk Forskningsinstitutt

Bygdøy Allé 111, II.

¹⁾ Se TM_j



Høstens allmanna-møte

Ca. 40 studerende var samlet til høstens allmanna-møte i Frederiksgate tirsdag 23. oktober. Den fremlagte semester-melding tyder på at også høstsemesterets studentutvalg har utført et godt arbeid.

Formannen har ledet utvalgets arbeid og vært utvalgets representant i Fakultetsrådet og den sosialøkonomiske seksjon.

Nestformannen har representert utvalget i Studenttinget og Studentenes Fellesråd, og har dessuten behandlet lån og stipendiesøknader.

Rolf Riiser har vært formann i huskomiteen. Thor Olstad er medlem av en underkomite som skal ivareta studentenes interesser i det nye samfunnsvitenskapelige bygget på Blindern.

Bjørn Tryggeset har vært representant i budsjettkomiteen.

Av viktigere saker utvalget har arbeidet med, kan nevnes at det ble satt fram forslag for den økonomiske seksjon om å utsette innleveringen av statistisk seminaroppgave fra 5. studie-semester, som jo er eksamenssemester, til 6. semester. Dette forslag ble vedtatt av seksjonen.

Plassmangelen begynner å bli prekær. Utvalget har i dette semesteret fortsatt ordningen med faste lesesalsplasser bare for eksamenskandidatene. I den hensikt å sørge for at lesesalskapasiteten blir best mulig utnyttet, har utvalget i høstsemesteret innført

den ordningen at eksamenskandidater som ikke har inntatt sin plass før kl. 10.15 mister retten til plassen for vedkommende dag.

Gjennom viseformannen har utvalget sørget for klagebehandling for en del studenter vedrørende tildeling av studielån 1962/63. Ikke én av klagen ble tatt til følge av Lånekassen!

Neste høst får vi kanskje ekskursjon til England. Det er nedsett en komite med Terje Markussen som formann til å undersøke mulighetene for en slik reise.

Thor Olstads redegjørelse for planleggingen av det samfunnsvitenskapelige bygg på Blindern satte forsamlingen i lys stemning. Gulvarealet i nybygget vil bli omtrent det samme som i den nye regjeringsbygning. Opplysninger om at antall sos.øk.studenter der oppe er beregnet å bli ca. 500, vakte en del oppmerksomhet. Byggearbeidet starter våren 1965.

Fra Student-tinget forelå anmodning til allmannamøtet om å behandle paragraf 2 i Lov om Studentsamskipnader. Etter en noe uklar diskusjon ble det besluttet å vente med behandling av saken til det eventuelt foreligger alternativ til den nåværende paragraf 2.

I Frederiksgate foregår valg på følgende idylliske måte: Den av Utvalget oppstilte liste over foreslåtte tillitsmenn blir opplest slik at man så vidt oppfatter navnene. Et kvart minutt symbolsk pause. En energisk klappsalve, og samtlige er valgt. Det er 3 mulige årsaker til dette: 1) Studentene er likeglad med hvem som blir valgt. 2) Vi er undertrykket av et «pampe-diktatur». 3) Studentene har så stor tillit til Utvalget og dets disposisjoner, at de vet at de folk som foreslås er de beste.

Hypotese nr. 3 antas å ha minst sjanse til å bli forkastet.

Valgt ble: Formann: Jan Erik Korsæth. Nestformann: Kristen Knudsen. Styremedlemmer: Rolf I. Riiser, Per H. Vale, Kari Skrede.

Varamenn: Eigil Wathne og Svein Sand.

Praktikantutvalg: Tore Rogne, formann, Vidar Ringstad, Einar Berg, Hans Horrigmo, Per Steina.



A.I.E.S.E.C.

For ca. ett år siden ble den sosialøkonomiske studentgruppe i Oslo medlem av organisasjonen med det imponerende navn Association Internationale des Etudiants en Sciences Economiques et Commerciales; forkortet AIESEC. AIESEC er en til alle sider nøytral sammenslutning av grupper av økonomi- og handelsfagstuderende i 28 land, med hovedoppgave å formidle utveksling av studenter landene imellom. Som supplerende ledd i dette arbeidet arrangeres hvert år internasjonale seminarer, hvor studenter med de mest ulikeartede bakgrunner kommer sammen og drøfter et emne av felles interesse, under veiledning av fremstående eksperter. Årets seminar var viet emnene: «Storbritannia og verdenshandelen» og «Sosial struktur og økonomisk vekst». Videre organiseres studieturer og utveksling av studiemateriell.

Grunnlagt i 1949, har AIESEC etter hvert vokst til å bli en velutviklet organisasjon, med eget sekretariat i Geneve, internasjonalt råd og mange spesialkomiteer. I 1961 ble over 3000 studenter fra 200 skoler og fakulteter skaffet utenlandsopphold. AIESEC er av europeisk opprinnelse, men har i dag medlemmer i alle kontinenter.

De lokale komiteer, hvorav vi i Norge har en ved NHH og en ved Universitetet i Oslo, er organisasjonens «Arbeidende celler». Det påhviler komiteen ved Universitetet — praktikantutvalget i Fr. gate — å skaffe arbeid i Norge for et antall utenlandske studenter som

Brev fra leserne

En ‰ pr. ‰

Hr. redaktør!

Som det vil være Dem vel kjent er kontingentproblemet i vårt Samfunn ikke så helt enkelt å løse. Medlemmene vil gjerne slippe så billig som mulig, mens våre tillitsmenn og vårt sekretariat til fulle ser hvilke mange oppgaver som burde løses og derfor er betenkt ved de små ressurser. Hvis man derfor kunne finne en måte å løse dette for vårt Samfunn så viktige problem på, på en for alle tilfredsstillende måte, så ville meget være vunnet.

Etter min mening har Den Norske Tannlegeforening nu gitt oss denne løsning. Som kjent beregner denne faglige sammenslutning seg en mindre overpris på den amalgam den fyller i pasientenes tenner. Derved får man økte midler til så vel den daglige foreningsdrift som til understøttelsen av de som ikke lenger kan føre sitt bor støtt.

Våre myndigheter har jo også i de senere år stadig fremhevet de store fordeler ved indirekte beskatning jevnført med direkte. Konferér statsråd Brattelis forslag om en skatt på bedriftenes utgifter. (Herr Bratteli er senere gått over til Samferdselsdepartementet.)

Veien vi sosialøkonomer må gå er m.a.o. å finne et beskatningsobjekt som kan finansiere vår forenings virksomhet. Jeg har gjort dette problem til gjenstand for adskillige overveielser og funnet at det felles grunnlag alle sosialøkonomer har å stå på er prosent-beregningene. I vårt daglige arbeid — enn hvor vi utfører dette — utfører vi alle en lang rekke prosentberegninger. Daglig. Mitt forslag går da ut på at våre arbeidsgivere skal betale en avgift til Sosialøkonomisk Samfunn på hver enkelt prosentberegning som en cand. oecon. utfører. Avgiften bør etter min formening fikseres til 1 pro mille. Hvis cand. oecon. N. N. altså en dag beregner en prosent til 24,43 skal det samme antall promiller sendes til vårt Samfunns postgirokonto innen førstkommende forfallstermin.

Jeg er av den bestemte oppfatning at dette system vil fylle et lenge følt hull i vår organisasjons virksomhet, og jeg ser frem til at våre tillitsmenn snart tar det opp til realitetsdrøftelse.

Med håndslag

Cand. oecon.

P.s.

Etter at det ovenstående var skrevet har jeg brakt i erfaring at Herr Lønns- og Prisminister Trasti ikke har besluttet å forby det ovenstående skisserte system. Dette skyldes antagelig at han ennå ikke har hørt om det. Utsiktene til å få det gjennomført skulle derfor ikke være dårlige.

D.s.

tilsvarer det antall sosialøkonomiske studenter som ønsker å praktisere i utlandet. Fra Fr. gate reiste i 1961 ut 3 studenter, i 1962 11, og det har for 1963 hittil meldt seg noe over 20 interesserte. Praktikantutvekslingen foregår på følgende måte: Norske sos.øk.-studenter som ønsker praktikantopphold i utlandet kommende sommer sender søknad til praktikantutvalget i Fr. gate. På AIESEC's årlige kongress blir så de forskjellige lands arbeidstilbud fordelt. Våre nominasjoner blir sendt til utlandet, og vi mottar til gjengjeld nominasjoner til praktikantstillinger i Norge. Nominasjonene blir videre sendt de enkelte arbeidsgivere for endelig godkjenning.

AIESEC-praktikantene.

De utlendinger utvalget søker å skaffe arbeide for i Norge er viderekomne handelsfagstuderende. Den interesserte bedrift har full anledning til å samarbeide med komiteen når praktikantene velges ut, og kan i stor utstrekning selv spesifisere arbeidskraftens kvalitet. Bedriften betaler praktikannten en lønn tilstrekkelig til å dekke omkostningene under opphol-

det i Norge. Praktikanten betaler selv sin reise begge veier. Praktikantutvalget ordner alle nødvendige offisielle formaliteter og skaffer innkvartering. Praktikantoppholdet varer vanligvis 2 måneder, men enkelte kan ønske å arbeide i et halvt eller et helt år. Praktikanten kommer til Norge først og fremst for å lære, men AIESEC ber om at arbeidsgiverne ikke betrakter det som en filantropisk gest når de ansetter en praktikant. Bedriften kan ansette ham etter «egennyttige» prinsipper, da jo praktikantene er folk med god handelsutdannelse, kvalifisert for arbeide også utenom ren rutine. Særlig skulle eksportbedrifter kunne gjøre god nytte av praktikanter fra land hvor de har forbindelser. Praktikantene har jo kjennskap til forholdene i vedkommende land og dessuten språkkunnskapene.

Etter forespørsel fra en del firmaer som AIESEC samarbeider med, har sekretariatet startet en «Executive Placement Service», som utnytter sekretariatets kjennskap til tidligere AIESEC-utvekslede studenter. Bedrifter som ønsker å rekruttere personell til sine

utenlandske avdelinger, kan så av AIESEC's sekretariat få en liste over skikkede kandidater.

Som AIESEC's «raison d'être» kan for såvidt settes ordtakene «The mind is formed by travelling.» AIESEC's arbeide er med på å skape en «pool» av økonomi- og handelsstudenter, som med godt kjennskap til andre lands forhold har et bredt syn på internasjonale og nasjonale problemer.

L. Aresvik.



I Statsbudsjettet for 1963 kan vi lese at et lektorat i økonomisk teori skal omgjøres til dosentur.

Apropos plassproblemer —. Fra 1963 skal økonomene få benytte teologenes paviljon i Universitetshaven.

Til eksamen høsten 1962 har det til 2. avd. meldt seg 5 kandidater, til 1. avd. statistisk avsnitt 7 og til 1. avd. økonomisk avsnitt 34 kandidater.

Sosialøkonomenes høstkonferanse

Ved konferansens sekretær, cand. oecon. Dag Olsen

I «Sosialøkonomen»'s septembernummer ble høstkonferansen så vidt antydnet, og i oktobernummeret ble den gitt utførlig omtale. I dette nummer vil jeg si litt om det faktiske forløp konferansen fikk og om hvilke erfaringer vi høstet som det kan være nyttig å ha i minnet når Sosialøkonomisk Samfunn eventuelt skal arrangere fremtidige konferanser av liknende art som de tre Samfunnet har arrangert hittil.

Arrangementskomiteen diskuterte opprinnelig flere emnevalg for høstkonferansen før man besluttet seg til å benytte stikkordet «konkurranse» som grunnlag for konferanseopplegg. Nå er det så at dette emnevalg ikke kan treffes ut fra komited medlemmenes egne tilbøyeligheter og interesser alene, men man må forsøke å komme til klarhet i selve motiveringen for overhodet å avholde en konferanse. Jeg tror vi kan angi følgende grunner:

1. Konferansen skal virke som en positiv informasjonskilde om sosialøkonomen og Sosialøkonomisk Samfunn.
2. Konferansen skal gi saklig kunnskap og opplysning om det tema som er valgt.
3. Konferansen bør gi et overskudd til Samfunnets drift.

Ut fra en slik motivering må vi kunne slutte at det valgte tema må være aktuelt i tiden, og at konferansen i en viss utstrekning bør benytte sosialøkonomer som foredragsholdere.

Om vi vil summere opp inntrykene fra høstkonferansen ut fra de 3 formål som er angitt, kan vi fastslå at vi var for optimistiske når det gjaldt det faktisk realiserede overskudd. Delvis skyldes dette at høstkonferansen pådro seg uforutsette utgifter, men stort sett

ligger årsaken i det forhold at oppslutningen ble en del mindre enn forutsatt. Av sosialøkonomiske kandidater var det som vanlig ganske få, og bedriftsoppslutningen var mindre enn vi håpet. Det kan være flere grunner til dette, men jeg tror ikke hovedårsaken skyldes feilaktige prisvurderinger fra arrangementskomiteens side. Jeg tror heller forklaringen er at vi kom forholdsvis sent «i markedet». November er fremfor alt en konferansetid, og jeg tror at vi ikke tidsnok kom med i konkurransen om bedriftsledernes tidsdisposisjoner.

Etter en gjennomlesning av høstkonferansens presseomtale, tror jeg vi kan fastslå at konferansen har oppfylt formål nummer 1. Riktignok vil avisene benytte de forskjellige foredrag stort sett ut fra deres politiske verdi, men den rikholdige omtale vi har må kunne tolkes slik at konferansen har virket som en positiv informasjonskilde, og at den på de områder som ble behandlet har gitt saklig kunnskap om tema som ofte kan friste til ensidige betraktninger og standpunkter.

Høstkonferansen har gitt arrangementskomiteen en del spesielle erfaringer som kanskje til en viss grad kan illustreres ved et lite eksempel. Programmet slik det ble presentert i «Sosialøkonomen»'s oktobernummer avvek fra det program som ble trykt til selve konferansen, og selv dette program ble litt forandret under konferansens forløp. Noe av forklaringen skyldes at enkelte forholdsvis sikre tilsagn ble annullert og at det var vanskeligere å få foredragsholdere til enkelte poster enn vi hadde regnet med.

Det kan kanskje være hensiktsmessig å skissere de endringene som fant sted i forhold til opplegget i oktobernummeret:

Foredraget om utlandet som marked og konkurrent ble holdt av eksportkonsulent Birger Hallan, De norske Tekstilfabrikkers Hovedforening. Deretter holdt direktør Bengt Collén, Svenska Tobaks AB foredrag om «Interskandinavisk konkurrens i dag gör oss bättre rustade at operera på en större marknad i morgon».

I programmet for tirsdag 13. november, konkurranse i praksis, falt fabrikkier Alf R. Bjørcke og direktør Martin Siem ut. Grensekriegen mellom India og China gjorde at Galbraith måtte avbryte sin reise i Europa og følgelig lot oss sitte tilbake med et meget vanskelig problem. Istedenfor Galbraith holdt finansråd Eivind Erichsen foredrag om økonomisk vekst.

Komiteen var helt på det rene med at Galbraith's stilling som Amerikas ambasadør i India ville bety et stort usikkerhetsmoment. Man tok sjansen på at den internasjonale situasjon ikke ville endre seg vesentlig og falt på denne forutsetning. Om man forsøkte noe liknende ved eventuelle fremtidige høstkonferanser er det ikke sikkert at man vil oppleve en tilsvarende situasjon, men de forsiktige har et godt argument for hånden om det på nytt kan bli aktuelt å innby internasjonalt kjente personer i utsatte stillinger.

På det praktiske plan erfarte man igjen at det er vanskelig å holde timeplaner. Noen foredrag trakk ut med den følge at gode foredrag ble forskjøvet til meget uheldige tidspunkter.

Til slutt kan jeg nevne at foredragene vil bli trykket i «Sosialøkonomen» over en del nummer fra og med nr. 1 1963, og så kan Samfunnets medlemmer selv vurdere kvaliteten og aktualiteten i de forskjellige foredrag.

Statistisk Sentralbyrå,
Biblioteket,
Dronningensgt. 16,
Oslo.



Sosialøkonomen

ønsker leserne

God Jul

og

Godt Nytt År



Trykk:
Br. Tengs Boktrykkeri
Oslo