

Bilag til beretn. nr. 4 vedr. Det europæiske økonomiske Fællesskab.

I nybygningsprogrammet, der giver et fingerpeg om udviklingen fremover, viser tendensen sig endnu klarere. Mens det ved begyndelsen af 1958 omfattede 115 skibe på 760.000 brt., var det medio 1962 nede på 62 skibe på ca. 352.000 brt. Denne nedgang må samtidig ses i forbindelse med begyndende tendens blandt rederierne til at trække sig ud af erhvervet og investere deres midler i anden virksomhed, hvilket bl. a. er kommet til udtryk i et stærkt stigende salg af danske skibe til udlandet til fortsat sejlads under fremmed flag (18 skibe på i alt 59.000 brt. i året 1961 og 24 skibe på i alt 90.500 brt. i første halvår 1962).

Denne uheldige udvikling, der bl. a. er en følge af de ulige konkurrencevilkår for skibsfarten, kommer også til udtryk i rederierhvervets valutaindtjening; denne var stærkt stigende op til 1957, men har siden været stagnerende. Den af skibsfarten indsejlede bruttofragt i udenlandsk valuta med fradrag af skibsudgifter i udlandet steg således fra 431 mill. kr. i 1950 til 770 mill. kr. i 1955 og 1.235 mill. kr. i 1957, mens den i de senere år har udgjort 900-1.000 mill. kr. Fragtindtægternes bidrag til dækning af landets valutatabehov er således i stærk tilbagegang. De svarede til ca. 12 pct. af importen i 1957, hvor forholdene for skibsfarten var gode, men udgør nu kun 7-8 pct.

Også værftsindustrien har i de seneste år mærket en tydelig afsvækkelse af aktiviteten. Afleveringerne af skibe fra danske værfter steg i årene fra 1955, hvor der afleveredes 162.000 brt., til 1960, hvor afleveringerne nåede op på 255.000 brt., svarende til en værdimæssig stigning fra 369 mill. kr. til 649 mill. kr., mens afleveringerne i 1961 kun nåede op på 237.000 brt., der dog i værdi svarede nogenlunde til 1960-tallet. For tendensen fremefter er værfternes ordrebeholdninger dog mere oplysende. De steg fra 1.385 mill. kr. i 1955 til 2.537 mill. kr. i 1957, men var i 1961 faldet til 1.871 mill. kr. I forhold til værfternes samlede kapacitet er der tale om en væsentlig forringelse, idet værfterne i 1957-58 lå inde med ordrer svarende til 3-4 års beskæftigelse, mens der nu i gennemsnit er sikret beskæftigelse til kun $1\frac{1}{2}$ -2 år frem i tiden. Dette gennemsnit dækker dog over meget væsentlige forskelle fra værft til værft. Medens visse danske værfter endnu har tilfredsstillende ordrebeholdnin-

ger, er andre væsentligt mindre gunstigt stillet. Den kraftige udvidelse af skibsbygningskapaciteten verden over de seneste år og tilbagegangen i fragtniveauet har i høj grad skærpet konkurrencevilkårene.

En fortsat tilbagegangslinje eller blot en stagnation for to for landets økonomi så betydningsfulde erhvervsgrøene som skibsfarten og skibsbygning må give anledning til alvorlige overvejelser vedrørende årsagerne til de konkurrencemæssige vanskeligheder i forhold til udlandet. For at få et indtryk heraf er det nødvendigt at se på den samlede omkostningsstruktur, hvorved det også vil være muligt at vurdere betydningen for virksomhedernes økonomi af de støtteforanstaltninger, som praktiseres i en lang række lande.

Værfter.

På grundlag af foreliggende oplysninger vedrørende samtlige omkostninger, herunder omkostningerne ved finansieringen af salg og kreditgivning (men ekskl. fortjeneste) ved bygning af eksempelvis et motortankskib på 32.000 t.d.w. ved et dansk værft, har man søgt at vurdere betydningen af de forskelle fra land til land, som gør sig gældende for de enkelte omkostningselementers vedkommende. Hvis der i dette eksempel regnes med fuld dækning for omkostningerne til finansiering af salg og kreditgivning, hvilket for tiden ikke er realistisk, fordeler de samlede omkostninger ved bygning af et skib af ovennævnte type ved et dansk værft sig med ca. 25 pct. til materialer, knap 18 pct. til generalomkostninger, godt 40 pct. til lønninger og knap 17 pct. til finansiering af salg og kreditgivning.

En sådan standardkalkulation giver mulighed for en sammenligning mellem Danmark og fællesmarkedslandene med hensyn til de enkelte omkostningselementer og der ved for en vurdering af de uligheder, der for tiden består i konkurrencevilkårene. I det følgende er en sådan sammenligning foretaget med forholdene i Vesttyskland, Frankrig og Holland.

For materialeomkostningernes og for generalomkostningernes vedkommende kan man formentlig for tiden se bort fra større forskelle fra land til land.

For lønomkostningernes vedkommende kan man ved at benytte de i rapporten „Danmark og Det europæiske økonomiske