

der i hvert fald ikke er mindre end ca. 10 pct.; for Tysklands vedkommende er der regnet med  $7\frac{1}{2}$  pct. (forretningsbankernes udlånsats for kredit i løbende regning).

#### Øvrige driftsomkostninger.

De øvrige driftsomkostninger, hvori indgår reparation og vedligeholdelse, stores, assurance og administration m. v., er beregnet til ca. 20 pct. og ca. 18 pct. for henholdsvis et tørlastskib på 9.000 t.d.w. og et tankskib på 32.000 t.d.w.

På grundlag af de således foreliggende oplysninger om forskellene i løn- og bemandingsomkostninger samt i renteomkostningerne er foretaget en sammenligning, der viser et vesttysk skibs omkostningsbesparelse i pct. af det danske skibs samlede omkostninger (uden fortjeneste):

Omkostningsbesparelser som følge af:	9.000 t. dw. tørlastskib pct.	32.000 t. dw. tankskib pct.
Forskel i arbejds løn . .	3,1	3,0
Forskel i bemandingsregler . . . . .	2,8	4,9
Forskel i rentefod . . .	6,2	5,7
Samlet forskel . . .	12,1	13,6

Det må understreges, at forudsætningerne ved foranstående beregning er teoretiske; f. eks. vil det med det nuværende fragtmarked næppe ved de konkrete fragtafslutninger i større udstrækning være muligt at få dækning for udgifterne til forrentning og afskrivning af skibet. Tallene tilsigter kun at vise forskellene, hvis forrentning til de foran nævnte rentesatser samt afskrivning skulle finde sted.

Det bemærkes, at Vesttyskland er det land inden for fællesmarkedet, hvor rente- og lønomkostningerne samt bemandingsreglerne ligger de danske forhold nærmest. En sammenligning vedrørende skibe hjemmehørende i de øvrige fællesmarkedslande ville således udvise større, til dels væsentlig større, forskelle.

Hvad endelig rederierne fortjeneste angår, d. v. s. den post, hvorover et utilfredsstillende driftsresultat må bæres, kan det oplyses, at det udbetalte udbytte i 1961 på grundlag af 14 af de mere betydende rederiers regnskaber kan beregnes til 2,7 pct. af den bogførte egenkapital.

Alene forskellen i arbejds løn, rente og

bemandingsregler betyder således, at et dansk skib måtte have en effektivitet, der var ca. 20 pct. højere end et tysk, og det må i denne forbindelse erindres, at bemandingsreglerne hindrer danske rederier i at få fuldt udbytte af en eventuel rationalisering. De stadig stigende driftssubsidier og øvrige statsstøtteforanstaltninger til skibsfarten i andre lande kommer tilmed ikke til udtryk i foranstående beregninger; når virkningen heraf tillige tages i betragtning, er det forstæeligt, at de samlede uligheder i konkurrencevilkårene ikke fortsat kan udliges gennem større effektivitet.

#### Spørgsmål 48:

Hvad agter regeringen at gøre for at stille dansk skibsfart og værftsindustri lige i konkurrencen med rederier og værfter i andre lande, der modtager støtte fra de pågældende stater?

#### Svar:

Som det fremgår af svaret på spørgsmål 47, består uligheden i konkurrencevilkårene først og fremmest på to punkter, nemlig dels visse generelle økonomiske forhold (lønniveau, renteforhold), hvortil kommer de lempeligere bemandingsregler i udlandet, og dels specielle subsidier, der ydes i ret udstrakt grad bl. a. inden for fællesmarkedet.

Regeringen har ikke til hensigt at gribe ind i forhandlingerne mellem arbejdsmarkedets parter om lønfastsættelsen.

For rederierhvervets vedkommende indebærer de i dansk lovgivning foreskrevne bemandingsregler videregående krav end de fleste andre landes. Hertil kommer, at de danske bemandingsregler i væsentlig grad udelukker, at rederierne kan kompensere de højere lønomkostninger gennem rationaliseringsforanstaltninger og undgå en del af de meget betydelige udgifter til aptering. De dispensationsbeføjelser, der i denne forbindelse er tillagt handelsministeren, kan kun i mindre omfang råde bod herpå. Fra rederierne side har man ved flere lejligheder henledt opmærksomheden på dette spørgsmål, og når et fyldestgørende materiale til belysning af problemet kan fremlægges, er handelsministeren indstillet på at optage en nærmere forhandling