

[Industriministeren]

søfarende på lokale vilkår, herunder lokale – og især lavere – løntariffer, og dermed opnå meget betydelige besparelser på driften af skibene. Lempeligere afgifter opnås som regel også.

Nogle lande har søgt at modvirke udflagning ved at oprette registre, der fungerer på samme måde som de åbne registre. Således er der etableret et »billigt« register på Isle of Man, og Frankrig har etableret et på en ø i Det Indiske Ocean. Norge forventes at fremsætte forslag om etablering af et internationalt register i Oslo.

3. Dansk skibsfarts stilling i den internationale konkurrence

3.1. Lavere indsejling af udenlandsk valuta og fald i beskæftigelsen af danske søfolk. Det mest karakteristiske træk ved dansk skibsfart i forhold til andre erhverv er dens absolutte internationale karakter. Den danske handelsflåde indsejler 90–95 pct. af bruttofragten ved sejlads mellem tredjelande – den såkaldte cross trade.

Skibsfart er Danmarks tredjestørste eksporterhverv. I 1984 udgjorde bruttofragten ca. 21 mia. kr. og i 1985 ca. 22 mia. kr. For 1986 skønnes bruttofragten til 17 mia. kr. svarende til ca. 8 pct. af Danmarks totale valutaindtjening. Med fradrag af udgifter gav dette en nettovalutaindtjening på ca. 5 mia. kr.

Faldet i bruttofragten i 1986 skyldes først og fremmest den glidende devaluering af US-dollars, idet ca. 80 pct. af handelsflådens indsejling afregnes i dollars. Den lavere indsejling skyldes endvidere en negativ udvikling specielt for liniefart og offshoreaktiviteter.

Skibsfartskrisen har i løbet af de sidste 10 år reduceret antallet af skibe i den danske handelsflåde med godt en tredjedel. Faldet i antallet af skibe har medført en reduktion af beskæftigelsen. Medens der i 1976 var mere end 17.000 beskæftiget i handelsflåden, var der i 1986 kun knap 10.000. Faldet har navnlig ramt dæksbesætningen, der i 10-års-perioden er faldet fra 5.000 til 2.600 ansatte, dvs. næsten en halvering. Antallet af officerer er i samme periode reduceret med ca. en tredjedel. Tonnagen har målt i BRT haft en stigning fra 1976 til 1979, hvor den toppede med 5,1 mill. BRT. I 1986 var den faldet igen til 4,4 mill., hvilket er det samme som i 1976.

Erhvervets indtjeningsforhold er i løbet af 1980'erne blevet påvirket negativt af den internationale konkurrencesituation. Erhvervets bruttoindtjening, hvoraf der skal dækkes afskrivninger, renter og skat, er faldet betydeligt i 1980'erne. Rederiernes bruttoindtjening var i 1985 2,8 mia. kr., hvilket langtfra kan dække forrentning af en fremmedkapital på 15 mia. kr. samt afskrivninger på skibenes kostpris, der andrager 31 mia. kr. Faldet i bruttoindtjening har i særlig grad ramt den mindre skibsfart, rederier med skibe totalt under 10.000 bruttoregister tons, hvilket har ført til en væsentlig reduktion af coasterflåden.

Tilbagegangen i coasterflåden rammer i udpræget grad erhvervets beskæftigelse, idet disse skibe, der alene udgør 8 pct. af den samlede tonnage, beskæftiger ca. 36 pct. af alle søfolk. Indtægterne for denne del af erhvervet har i de sidste 5 år udgjort ca. 2,8 mia. kr. årligt, men med en generelt faldende bruttoindtjening, hvoraf der skal afholdes udgifter til f.eks. afskrivninger, renter og skatter.

3.2. Udflagning og dens konsekvenser. Da rederiernes indtægtsside i høj grad er bestemt af udefra givne konkurrenceforhold, har erhvervet for at fastholde konkurrenceevnen i forhold til de udenlandske rederier i stigende omfang rettet blikket mod omkostningssiden for ad den vej at forbedre driftsresultaterne. Det gælder ikke blot danske rederier, men også rederier i andre vestlige højomkostningslande. Disse lande bliver i stigende grad mødt af konkurrence fra skibe i udviklingslandene og skibe under bekvemmelighedsflag, der sejler med besætninger, som er ansat til væsentlig lavere hyrer end dem, der er fastsat i f.eks. danske overenskomster.

Rederier og myndigheder i industrilandene har på forskellig vis søgt at få omkostningerne for rederierne bragt ned. Det er bl.a. sket ved afgiftsreduktioner og lempelse af kravene til minimumsbesætninger, hvor lønomkostningerne kan nedbringes. En række driftsomkostninger (vedligeholdelse, havneafgifter m.v.) kan ikke nedsættes i væsentligt omfang, hvorimod f.eks. bunkerolieforbruget kan begrænses ved brændselsbesparende motorer, nedsat hastighed og bedre skrogformer. En reduktion af lønomkostningerne ved nedsættelse af hyrerne har ikke været en farbar vej.

Det er traditionelt blevet betragtet som et naturligt element i dansk skibsfart, at rederi-