

SKIBSFARTENS OG SKIBSVÆRFTERNES FREMTID

Af OLAV GRUE*

Indledning.

Som mange andre erhverv frembyder skibsfarten og skibsbygningsindustrien et billede af uforudsete og overraskende teknisk-økonomiske udviklings-spring. Disse spring kan endog komme bag på de bedst informerede.

I efteråret 1966 skrev en meget vidende engelsk skibsfartssagkyndig¹ om tankskibe i 2-300.000 tons d.w. størrelsen:

»It is not likely, therefore, that many ships of this size will be built . . . The smaller tankers round about 100.000 tons d.w. are more likely to be popular«.

Allerede i 1967 kontraheredes der imidlertid ca. 80 tankskibe over 150.000 tons d.w., heraf næsten ingen mindre end 190-200.000 tons d.w. og et stort antal i 240-260.000 tons d.w.-klassen. Derimod kontraheredes der kun ca. 25 tankskibe i størrelsesgruppen 70-120.000 tons d.w. Ved udgangen af 1967 tegner skibe på over 150.000 tons d.w. sig for mere end 70 % af den samlede ordrebestand af tankskibe².

Forklaringen på dette fejlskøn over selv den nærmeste udvikling er, at de store olieselskaber efter Suezkanalens lukning i juni 1967 besluttede definitivt at gøre sig uafhængige af denne kanal ved at gå over til en skibsstørrelse, der er økonomisk ved sejlads syd om Afrika, både i ballast og med last, men som dog samtidig kan gå gennem Suezkanalen i ballast, når kanalen engang åbnes på ny.

Eksemplet understreger, at det eneste, der med sikkerhed kan forudsiges om de fremtidige skibsfartsforhold, er, at forudsigelserne er usikre. Den gængse – og også i det følgende anvendte – prognosemetode, hvorved forudsigelserne tager form af en ekstrapolation af historiske resultater, må

* Vicedirektør i Byggeriets Realkreditfond og Danmarks Skibskreditfond.

1. John M. Murray, »Future developments of merchant ships« in *Shipping, the next 100 years*, Publ. by J. & J. Denholm. Glasgow 1967. Murray er tidligere Chief Ship Surveyor hos Lloyds Register of Shipping.

2. 144 skibe over 150.000 tons d.w. med en tonnage på ialt 30.391.000 tons d.w. af en samlet ordrebestand på 319 tankskibe med en tonnage på ialt 42.432.000 tons d.w. *Review 1967*. Publ. by Fearnley & Egers Chartering Co. Oslo 1968.

SKIBSFARTENS OG SKIBSVÆRFTERNES FREMTID

Af OLAV GRUE*

Indledning.

Som mange andre erhverv frembyder skibsfarten og skibsbygningsindustrien et billede af uforudsete og overraskende teknisk-økonomiske udviklings-spring. Disse spring kan endog komme bag på de bedst informerede.

I efteråret 1966 skrev en meget vidende engelsk skibsfartssagkyndig¹ om tankskibe i 2-300.000 tons d.w. størrelsen:

»It is not likely, therefore, that many ships of this size will be built . . . The smaller tankers round about 100.000 tons d.w. are more likely to be popular«.

Allerede i 1967 kontraheredes der imidlertid ca. 80 tankskibe over 150.000 tons d.w., heraf næsten ingen mindre end 190-200.000 tons d.w. og et stort antal i 240-260.000 tons d.w.-klassen. Derimod kontraheredes der kun ca. 25 tankskibe i størrelsesgruppen 70-120.000 tons d.w. Ved udgangen af 1967 tegner skibe på over 150.000 tons d.w. sig for mere end 70 % af den samlede ordrebestand af tankskibe².

Forklaringen på dette fejlskøn over selv den nærmeste udvikling er, at de store olieselskaber efter Suezkanalens lukning i juni 1967 besluttede definitivt at gøre sig uafhængige af denne kanal ved at gå over til en skibsstørrelse, der er økonomisk ved sejlads syd om Afrika, både i ballast og med last, men som dog samtidig kan gå gennem Suezkanalen i ballast, når kanalen engang åbnes på ny.

Eksemplet understreger, at det eneste, der med sikkerhed kan forudsiges om de fremtidige skibsfartsforhold, er, at forudsigelserne er usikre. Den gængse – og også i det følgende anvendte – prognosemetode, hvorved forudsigelserne tager form af en ekstrapolation af historiske resultater, må

* Vicedirektør i Byggeriets Realkreditfond og Danmarks Skibskreditfond.

1. John M. Murray, »Future developments of merchant ships« in *Shipping, the next 100 years*, Publ. by J. & J. Denholm. Glasgow 1967. Murray er tidligere Chief Ship Surveyor hos Lloyds Register of Shipping.

2. 144 skibe over 150.000 tons d.w. med en tonnage på ialt 30.391.000 tons d.w. af en samlet ordrebestand på 319 tankskibe med en tonnage på ialt 42.432.000 tons d.w. *Review 1967*. Publ. by Fearnley & Egers Chartering Co. Oslo 1968.

føre til resultater, der er behæftet med usikkerhed. Ved læsningen af de følgende vurderinger af den sandsynlige udvikling på skibsfarts- og skibsbygningsområdet bør denne usikkerhed stadig have i erindring.

Søtransporternes sammensætning og vækst.

I 1966 transporteredes der ialt ca. 1,7 milliarder tons gods i den internationale søværts handel. Transporterne udførtes af en handelsflåde pr. 1. juli 1966 på 43.000 skibe med en samlet tonnage på 171,1 mill. brutto-registertons (BRT)¹. Heraf var 26.000 skibe under 1.000 BRT eller passagerskibe, færger og andre skibe med relativ lav lasteevne. De resterende 17.400 fragtskibe på over 1.000 BRT havde en dødvægtstonnage på 218,7 mill. tons d.w.² Pr. 1. januar 1968 var antallet af fragtskibe over 1.000 BRT vokset til ca. 18.000, og deres samlede dødvægtstonnage til 247,5 mill. tons d.w.³

Fra 1950 til 1960 fordobledes verdenshandelsflåden, der i 1950 udgjorde 85,3 mill. BRT og i 1966 som tidligere nævnt 171,1 mill. BRT.⁴ Den gennemsnitlige årlige vækst i handelsflåden var i 1950'erne 4,3 %, for hele perioden 1950-66 lidt højere. I samme periode voksede den ad søvejen transporterede godsmængde – opgjort som summen af indladede og udladede mængder – med gennemsnitligt 7,2 % om året i 1950'erne og med 8,7 % om året i perioden 1960-64.⁵ De internationale søtransporter er vokset langt stærkere end vareproduktionen, idet bruttonationalproduktet i faste priser gennemsnitligt er vokset ca. 5 % om året.

Væksten i søtransporterne har især været koncentreret på de 5 varegrupper olie, jernmalm, korn, kul og gødningsstoffer. Tilsammen tegner disse 5 varegrupper – hvoraf tanklasterne er langt de største – sig for $\frac{3}{4}$ af de internationale søtransporter, og deres andel af verdenshandelen synes stadig stigende. I 1966 var den omtrentlige fordeling af det internationale søtransportarbejde efter lastens art:⁶

Tanklaster	53 %
Jern- og andre malme	9 %
Korn	4 %
Kul	4 %
Andre bulk-laster	3 %
Øvrige tørlaster	27 %
	<hr/>
	100 %

1. *The Baltic and International Maritime Conference. Monthly Circular*, December 1966. Oplysningerne angår skibe på over 100 BRT.

2. *Review 1967*.

3. Anf. skr.

4. A. Strømme Svendsen, »Trends and forecasts in seaborne trade and shipping«, *Norwegian Shipping News*, nr. 22, 1967.

5. *The Platou Report 66*. Publ. by R. S. Platou A/S. Oslo 1967.

6. S. G. Sturmey, »Trends in shipping economics 1966-2066« in *Shipping, the next 100 years*. Publ. by J. & J. Denholm. Glasgow 1967.

Det samlede transportarbejde er iøvrigt vokset endnu mere end vare-mængderne, idet der har været en udtalt stigning i de gennemsnitlige transportafstande. Suezkanalens lukning siden juni 1967 har naturligvis på dramatisk vis yderligere forøget transportafstanden for de meget omfattende olietransporter fra Den persiske Golf til Vesteuropa. Bortset fra denne af de politiske forhold bestemte forlængelse af transportvejen er det imidlertid især den stærke vækst i importen af bulk-laster til Japan samt åbningen af nye malmlejer i Sydamerika, Afrika og Australien, der har givet anledning til de øgede transportafstande.

Tanklaster.

Olietransporterne udgjorde i 1966 over 900 mill. tons. Lukningen af Suezkanalen og de arabiske landes midlertidige forbud mod olieudførsel til en række vestlige lande medførte en række ændringer i de for olien sædvanlige transportveje i 1967. Den forlængede transportvej fra Den persiske Golf til Europa førte til et stærkt forøget transportarbejde.

Tankskibsflåden bestod ved udgangen af 1966 af næsten 2.900 tankskibe over 10.000 tons d.w. med en samlet tonnage på 94,5 mill. tons d.w. Hertil kom et betydeligt antal mindre tankskibe på ialt ca. 5 mill. tons d.w. Ved udgangen af 1967 var antallet af tankskibe over 10.000 tons d.w. kun vokset med 40, men tankskibenes tonnage var vokset med 7,3 mill. tons d.w. eller 8 % til 101,8 mill. tons d.w.¹ Trods denne vækst i tankskibsflåden steg raterne for både enkeltrejser og tidscertepartier stærkt efter Suezkanalens lukning.

Indtjeningsmulighederne på tankskibsmarkedet havde været utilfredsstillende både i 1966 og de nærmest foregående år. I løbet af første halvdel af 1967 blev tegnene på overkapacitet stadig mere tydelige, og nogle uafhængige tankskibsredere med høj lånefinansieringsgrad havde store vanskeligheder med at præstere de forfaldne rente- og afdragsbetalinger. Virkningen af Suezkanalens lukning var ifølge Fearnley & Egers skøn², at efterspørgslen efter tankskibe fra Den persiske Golf til Europa steg med 13 mill. tons d.w. – svarende til ca. 15 % af tankskibsflåden. Denne ekstra efterspørgsel blev dækket ved aflevering af nybygninger på mere end 5 mill. tons, ved tilførsel af 3½ mill. tons gennem en forøget anvendelse af de kombinerede tank/malmskibe til olietransporter, ved overførsel af tankskibe på 2½ mill. tons fra korntransporterne til olietransporterne og ved formindskelse af oplægningerne med over 1 mill. tons til næsten nul.

Ved udgangen af 1967 var der nogenlunde balance mellem tilgangen af tankskibstonnage og efterspørgselen, og fragtraterne er – skønt bedre end

1. *Review 1967.*

2. Anf. skr.

i begyndelsen af 1967 – på ny faldet en del fra højdepunktet i juli-september. Samtidig medførte den øgede efterspørgsel i 1967, at ophugningerne af tankskibe faldt med 500.000 tons til 600.000 tons. Virkningen på kontraheringsaktiviteten var imidlertid endnu større. Ved begyndelsen af 1967 var der tankskibe på ca. 22 mill. tons d.w. under bygning eller i ordre¹. I løbet af 1967 afleveredes der mere end 8 mill. tons tankskibstonnage, men alligevel voksede ordrebekendelsen med ca. 16 mill. tons, idet ordretilgangen var ca. 24 mill. tons,² svarende til ca. $\frac{1}{4}$ af tankskibsflåden ved årets begyndelse. Af denne ordretilgang faldt mere end 17 mill. tons d.w. på tankskibe over 200.000 tons. Disse meget store tankskibe, som fortrinsvis er bestilt af olieselskaberne – og hvoraf 4 er bestilt ved dansk værft – vil forøge transportkapaciteten stærkt, når de bliver leveret i 1969, 1970 og 1971.

Den samlede ordrebekendelse – som vil være leveret i løbet af 3-4 år – er på omkring 40 mill. tons d.w. Medmindre ophugningstallene øges meget stærkt, vil der ved oplægning kun forsvinde omkring 5 mill. tons i løbet af disse 3-4 år. Tankskibsflåden vil således i begyndelsen af 1970'erne være ca. 35 % større end i dag. Transportkapaciteten vil endda være steget endnu mere, fordi de nytilkomne skibe gennemsnitligt er hurtigere sejlene, bruger kortere tid på lastning og losning og har færre eftersyns- og reparationsdage end den eksisterende flåde.

Vil der da være transportarbejde nok til den forøgede og forbedrede flåde? Efter al sandsynlighed ikke. De transporterede oliemængder vil i 1980 efter måske lidt pessimistiske skøn kun være ca. 55 % større end i 1966, mens tankskibsflåden allerede i begyndelsen af 1970'erne og blot på grundlag af i dag eksisterende ordrer vil være ca. 45 % større end ved udgangen af 1966. På grund af Det fjerne Østens – især Japans – stærkt stigende betydning som olieimportør vil transportvejene dog blive noget længere, se iøvrigt tabel 1.

Det må således antages, at tankskibsflåden inden for et par år på ny vil blive for stor i forhold til transportbehovet for olie, og at der derfor på ny vil vise sig stærkt faldende fragtrater for oliefragter efter 1968. Tidspunktet for dette stærkere fald vil bl.a. i høj grad afhænge af, hvornår Suezkanalen genåbnes, om dette overhovedet sker i de nærmeste år.

For råoliens vedkommende – og dette er både efter mængde og transportvej så langt den vigtigste olietransport – er kredsen af tonnageefterspørgere uden for Sovjetblokken i hovedsagen begrænset til en halv snes olieselskaber, hvoraf de vigtigste er Standard Oil Co. (N. J.), Shell, BP, Socony Mobil Oil

1. *The Platou Report 66*. Oplysningerne angår skibe på over 2000 tons d.w. Fearnley & Eger opgiver i *Review 1967* en ordrebekendelse på 26 mill. tons d.w. i skibe på over 5000 tons d.w. Der er altid en vis usikkerhed knyttet til opgørelser over ordrebekendelsen.
2. *Review 1967*.

Tabel 1. De vigtigste søtransporter af olie i 1980. (Mill. tons).

	Til	Nord-amerika	Vest-europa	Fjerne Østen	Andre destinationer	Ialt
Fra						
Nordamerika		125	—	—	—	125
Latinamerika		111	90	10	9	220
Afrika		25	245	—	—	270
Mellemøsten		20	320	310	46	696
Fjerne Østen		—	—	20	5	25
USSR		—	40	35	2	77
Ialt		281	695	375	62	1.413
1.000 mill. tonmil		785	2.740	1.970	320	5.815
Gennemsnitlig transportvej (sømil)		2.800	3.940	6.100	4.980	4.100

Kilde: Denne og de følgende tabeller er opstillet af Göran Norström. Her gengivet efter A. Strømme Svendsen, »Trends and forecasts in seaborne trade and shipping«, *Norwegian Shipping News*, nr. 22, 1967.

Co., Gulf Oil Co., Texaco og Standard Oil Co. of California. Hovedparten af de nye tankskibe på over 200.000 tons er bestilt af olieselskaberne, hvis egen flåde således vil blive både nyere og mere effektiv end mange af de uafhængige rederes tankskibsflåder. Hvor disse redere ikke har sikret sig lange certepartier (10-20 år) for deres nybygninger, må det antages, at der vil blive meget store vanskeligheder med at finde lønnende beskæftigelse for disse tankskibe. Det er flere år siden, der ophørte med at være interesse for nybygning af tankskibe i 40-80.000 tons klassen, fordi disse skibes driftsøkonomi er ringere end 100.000 tonnernes økonomi. Til eksempel er de løbende daglige udgifter kun 30 % større og bunkerudgifterne kun 80 % større for en 100.000 tonner end for en 40.000 tonner.¹ Under den store kontraheringsaktivitet i 1967 blev der imidlertid kun bestilt ca. 25 skibe i størrelsesgruppen 70-120.000 tons d.w. Næsten alle disse skibe var beregnet til særlige farter, hvor der af den ene eller anden grund er begrænsninger i dybgang og andre dimensioner. Bortset herfra har også denne størrelse mistet interessen.

Et meget stort antal skibsværfter er overhovedet ikke i stand til at bygge de meget store skibe, der nu er interesse for. Kun 22 værfter verden over kan bygge skibe på 200.000 tons eller derover. Disse værfter antages imidlertid fra 1971 tilsammen at kunne bygge mere end 80 skibe om året – svarende til ca. 20 mill. tons om året. Blandt danske værfter er Lindø det eneste, som kan bygge skibe af denne størrelse. Man har både ordrer på skibe i 200.000 tons-klassen og i 255.000 tons-klassen. For at kunne bygge

1. *Large Tankers*. Publ. by Fearnley & Egers Chartering Co., Oslo, Jan. 1965.

sidstnævnte størrelse anlægges nu en ny byggedok, som vil tillade bygning af skibe på 500.000 tons eller mere.

Ved siden af de meget store tankskibe er der ved at opstå interesse om det fremtidige behov for 19-25.000 tons tankskibe til transport af »rene«, d.v.s. raffinerede, olieprodukter af forskellig art. Denne tankskibstype er adskilligt mere kompliceret og væsentlig dyrere end tankskibe, der kun anvendes til råolietransport. I 1966 kontraherede Esso ti 19.000 tons tankskibe i Japan til en pris af 1.660 kr. pr. ton. Samtidig kontraheredes 200.000 tons tankskibe til råolietransport til en pris af godt 500 kr. pr. ton, og 250-260.000 tons tankskibe kontraheres i dag til ca. 500 kr. pr. ton trods efterspørgsels- og prisstigningerne siden 1966. I alt kontraheredes der i 1966 kun 26 mindre tankskibe på ialt 540.000 tons til transport af rene produkter, idet byggeprisen førte til rater, som lå ca. 25 % over, hvad befragterne (olieselskaberne) var villige til at betale.¹ Heller ikke i 1967 var der nogen stor kontraheringsaktivitet inden for denne størrelse, og ordrebestanden var i december 1967 kun 65 skibe i størrelsen 10-50.000 tons d.w. med en samlet tonnage på 1.650.000 tons.

På lidt længere sigt må der dog være et voksende marked for disse mindre tankskibe, efterhånden som selv de bedre egnede af de 18-20.000 tons tankere, som der blev bygget et stort antal af i begyndelsen af 1950'erne, ophører med at kunne konkurrere med de langt dyrere, men mere effektive nybygninger. Mens en 19.000 tons nybygning i 1966 blev kontraheret for 31½ mill. kr., var den gennemsnitlige handelsværdi for 18-19.000 tons tankere, bygget 1953/54,²

ultimo 1960	ca. 8,5 mill. kr.		
» 1961	7,0-7,5	»	»
» 1962	ca. 5,5	»	»
» 1963	6,0-6,5	»	»
» 1964	6,5-7,0	»	»
» 1965	ca. 7,5	»	»
» 1966	ca. 7,0	»	»

Med tiden vil den langt større pumpekapacitet og de større muligheder for i samme tankskib at sejle med forskellige laster gøre nybygningerne konkurrencedygtige trods deres høje anskaffelsessum.

Derimod har det sikkert længere udsigter med et tilsvarende behov for nybygning af skibe i 50-75.000 tons klassen. Brugen af de meget store tankskibe til langvejstransporterne skaber ganske vist et behov for skibe i 50-75.000 tons klassen til råolietransporter, fordi de meget store skibe kun kan gå ind i et fåtal af havne, således at der bliver behov for videretransport af dellaster. Dette behov vil imidlertid lang tid endnu kunne dækkes af de

1. *The Platou Report 66.*

2. *The Platou Report 64 og The Platou Report 66.*

eksisterende, kun få år gamle skibe i denne størrelse. Så sent som 1. januar 1960 fandtes endnu kun 21 tankskibe på over 50.000 tons.¹

En særlig tankskibstype har været i hurtig vækst i de seneste år. Det drejer sig om gastankskibe, hvoraf der ved udgangen af 1967 fandtes 205 større skibe med en samlet lastekapacitet på 1,1 mill. m³. Ultimo 1965 var gastankskibenes lastekapacitet 540.000 m³, mens der var 520.000 m³ i ordre. Året efter var kapaciteten vokset til 720.000 m³ og ordrebestanden til 720.000 m³. Ultimo 1967 var kapaciteten som nævnt 1.100.000 m³, mens ordrebestanden var vokset til 960.000 m³, hvoraf ca. 60 % vil blive leveret i 1968.² Suzekanalens lukning og de forskellige kortere og længere afbrydelser af leverancerne fra såvel Mellemøsten som Nord- og Centralafrika har imidlertid medført, at denne skibstype ikke er så lukrativ, som det var ventet.

Alt i alt synes skibsværfternes nybygningskapacitet rigelig stor til at tilfredsstille den sandsynlige efterspørgsel efter nye tankskibe i 1970'erne.

Bulkcarriers.

Væksten i malm-, kul-, korn- og gødningsstoftransporterne har ført til et gennembrud for bulkcarrier typen siden slutningen af 1950'erne. Ved bulkcarriers eller massegodsskibe forstås oceangående enkeltdecks tørlastskibe af en vis minimumsstørrelse. Anvendes 10.000 tons d.w. som minimumsstørrelse, var bulkcarrierflåden ultimo 1967 1.618 skibe på 45,5 mill. tons,³ mens den ultimo 1956 kun var på 2,6 mill. tons. Den gennemsnitlige årlige tilvækst i årene 1957-66 har været 30 %. I 1966 voksede bulkcarrierflåden med 7,2 mill. tons d.w. eller 25 %. I 1967 var tilvæksten ca. 10 mill. tons eller knap 30 %. I 1968 må der ligeledes ventes en tilvækst på ca. 10 mill. tons. Ved udgangen af 1967 var ordrebestanden af bulkcarriers ca. 17 mill. tons d.w., 3 mill. tons mindre end året før.

Bulkcarrierflådens vækst er en følge af, at transportbehovet for det indledningsvis nævnte massegods er øget, og af at bulkcarrierne har overtaget en stadig større andel af tørlasttransporterne fra andre tørlastskibe. Bulkcarrierernes fordel i forhold til de traditionelle flerdæksskibe, der er særlig egnede til stykgodstransport, er den billigere og hurtigere lastning og losning. I løbet af 1966 og første halvdel af 1967 viste der sig trods denne konkurrencefordel en udpræget overkapacitet for bulkcarriers. Den tidligere omtalte overførsel af tankskibe fra kornfragterne til olietransporten og øgede anvendelse af kombinerede tank/malmskibe til olietransport medførte imidlertid en udtalt bedring af fragtraterne for bulkcarriers i 2. halvår 1967.

Under forudsætning af fortsat økonomisk vækst i industrilandene og en

1. *Large Tankers*, Jan. 1965.

2. *The Platou Report 66 og Review 1967*.

3. Disse tal stammer fra *World Bulk Carriers*. Publ. by Fearnley & Egers Chartering Co., Oslo, Jan. 1967 and July 1967 samt *Review 1967*.

stigende industrialiseringsgrad i udviklingslandene vil der være en betragtelig stigning i behovet for søtransport af jernmalm, bauxit og andre malme samt kul, korn og gødningsstoffer. Göran Norström anslår,¹ at tonnagebehovet til gødningstransport vil stige med 10 % om året til 1980, mens tonnagebehovet til jernmalmtransport vil stige med godt 6 % om året og tonnagebehovet til kul kun med knap 3 %. Korntransporterne skulle kun kræve 1 % mere tonnage pr. år. På dette grundlag har han opstillet tabellerne 2 og 3.

Tabel 2. De vigtigste søtransporter af jernmalm i 1980. (Mill. tons).

	Til	UK/EEC	USA	Japan	Ialt
Fra					
Nordamerika		10	10	6	26
Latinamerika		16	18	11	45
Nordeuropa		38	—	—	38
Middelhavsområdet		11	—	—	11
Afrika		30	8	6	44
Australien		—	—	15	15
Fjerne Østen		—	—	37	37
Ialt		105	36	75	216
1.000 mill. tonmil		219	88	377	684
Gennemsnitlig transportvej (sømil)		2.100	2.450	5.000	3.200

Kilde: Se kildeangivelsen til tabel 1.

Tabel 3. De vigtigste søtransporter af kul i 1980. (Mill. tons).

	Til	Vesteuropa	Latinamerika	Japan	Andre	Ialt
Fra						
Europa		25	—	—	—	25
USA		40	—	20	—	60
Australien		—	—	10	—	10
Kina		—	—	10	—	10
Andre		—	7	—	4	11
Ialt		65	7	40	4	116
1.000 mill. tonmil		157	30	240	8	435
Gennemsnitlig transportvej (sømil)		2.400	4.600	6.000	2.000	3.800

Kilde: Se kildeangivelsen til tabel 1.

Det mest bemærkelsesværdige ved begge tabeller er Japans dominerende stilling som importland for såvel jernmalm som kul. Den stærke økonomiske vækst i Japan og den lange afstand fra råvareproducenterne dertil medfører, at Japan for begge varers vedkommende har behov for langt over halv-

1. Jvf. kildeangivelsen til tabel 1.

delen af den transportkapacitet, der er brug for til disse varer. For tankmarkedets vedkommende blev Japans andel anslået til godt 30 %. Der sker i disse år en omlægning af søvejene, således at Atlanterhavet mister noget af sin hidtidige betydning, mens en større og større del af søtrafikken går over Stillehavet. Denne udvikling, hvorved Vesteuropa's og U.S.A.'s andel i den internationale søtransport mindskes, må påregnes fortsat. Skulle nogle af udviklingslandene i løbet af 1970'erne nå frem til som Japan at gå ind i perioden med eksplosiv økonomisk vækst, vil tendensen til en reduceret position for Vesteuropa og U.S.A. selvfølgelig blive yderligere forstærket. Under alle omstændigheder er det imidlertid vigtigt ved bedømmelsen af den fremtidige konkurrence mellem Japan og de vesteuropæiske lande på skibsfartens og skibsbygningens område at erindre sig, at Japan har et stærkt voksende »hjemmemarked« for skibe og søtransporter. Dette hjemlige behov for skibsbygning m.v. kan meget vel tænkes på længere sigt at stille Japan endnu stærkere i konkurrencen, end landet allerede står i dag.

Bulkcarrierne har allerede nu overtaget så stor en del af massegodstransporterne, at der ikke længere er muligheder for nogen stor ekspansion i denne retning. De mere traditionelle (flerdæks) tørlastskibes andel af massegodstransporterne vil sikkert fortsat gå tilbage, især på malm- og kultransporternes område, hvor der både i laste- og lossehavne sker store udvidelser og moderniseringer af kaj- og krananlæg m.m., således at havneopholdet for de store bulkcarriers stadig reduceres. På korntransporternes område og i visse andre »trades« er laste- og især losseforholdene i mange af de besejlede havne ikke tilpasset de store skibe. I korntransporterne til Indien har man således i de seneste år oplevet ventetider i indiske havne for bulkcarriers på fem-seks uger. Sådanne havneforhold og i det hele taget begrænsede laste- og lossefaciliteter sætter en grænse for de større bulkcarriers' overtagelse af en væsentlig større del af tørlastfragterne.

En særlig udvikling er de kombinerede ore/oil carriers og bulk/oil carriers. Disse skibstyper giver for det første rederne visse valgmuligheder, alt efter fragterne på henholdsvis tank- og tørlastmarkedet. For det andet kan de kombinerede skibe muligvis nøjes med færre ballastrejser ved at tage dellaster på returrejsen eller ved triangelsejladser. Også i denne henseende er der således tale om et korrektiv til den udvikling, som tankskibe og bulkskibe ellers er udtryk for: at specialiseringsfordelene er så store, at man indretter sig på, at skibene normalt går i ballast fra lossehavn til lastehavn.

Andre tørlastskibe.

Specialiseringstendenserne inden for skibsfarten har været mest åbenbare i tank- og massegodstransporterne, fordi det her drejer sig om de meget store godsmængder. Specialiseringen gør sig imidlertid i voksende omfang også gældende på andre områder. Den stigende levestandard vil således

formentlig føre til et stigende behov for køletransporter, såvel af frugt som af kød, smør og andre animalske produkter. Markedet for køleskibe må derfor ventes at blive større. Det samme gælder for specialskibe til tømmer-, cellulose- og papirtransporterne, skibe til transport af biler, fiskefabriksskibe og mange andre specialskibe.

Under hele denne udvikling har linjefarten i en årrække været i relativ tilbagegang. Stykgodstransporterne og de mange havneanløb har gjort det væsentlig sværere at rationalisere og billiggøre søtransporterne i linjefarten end for de store massetransporter af ensartede transportere. På dette område er der imidlertid i de seneste år igangsat en helt ny udvikling med indførelsen af containerskibene, der revolutionerer laste- og lossesystemerne for stykgodstransporterne. Den nye transportform er meget kapitalintensiv. Containerskibene er i sig selv meget dyre på grund af de bekostelige laste- og lossearrangementer, der skal sikre hurtig ind- og udlosning af containerne. Hertil kommer endvidere investeringen i containerne, som rederierne i stor udstrækning må indstille sig på selv at anskaffe. Containertrafikken er ikke blot søtransport, men et integreret transportsystem, der rækker fra varesælgerens til varekøberens dør.

De store investeringskrav kan føre til en stærk koncentration af linjefarten, således som man allerede har set det i Nordatlantrafikken, hvor adskillige rederier er gået sammen om containerfarten, og hvor andre, som ikke er kommet med, simpelthen har måttet opgive deres gamle ruter. I et forsøg på at bevare en plads i markedet forsøger andre rederier sig med mindre kapitalkrævende rationaliseringer, som til eksempel palletskibe. Det er i øjeblikket den almindelige forventning, at containertrafikken hurtigt vil vinde en stor del af Nordatlantrafikken og linjetrafikken på Australien, fordi havnene i Vesteuropa, U.S.A. og Australien er indstillet på eller ved at indstille sig på at betjene disse skibe. Der tales endog om, at 70 % af stykgodstrafikken mellem Vesteuropa og U.S.A. vil være containeriseret allerede i 1970. Derimod vil der gå adskilligt længere tid, inden havneforholdene i udviklingslandene tillader en mere gennemført containerisering af stykgodstrafikken til og fra disse lande.

Udviklingen af containertrafikken vil meget let kunne medføre, at større investeringer i nye, traditionelle cargoliners viser sig at være fejlinvesteringer. Denne skibstype har været hovedstammen i ordrebestanden på mange skibsværfter. Det kan derfor medføre beskæftigelsesproblemer på mange værfter, hvis ordrerne på traditionelle cargoliners bliver færre.

Passagerskibe og færger.

Rutetrafikken med passagerer kæmper med store vanskeligheder. Over lidt længere afstande kan den slet ikke konkurrere med luftfarten, og mange ejere af traditionelle passagerskibe har måttet konstatere, at deres meget

mandskabskrævende skibe gav underskud såvel i rutetrafikken som på krydstogter. Krydstogtmarkedet er imidlertid hurtigt voksende, og der er i den senere tid kontraheret adskillige passagerskibe specielt til denne trafik. Der har også i de senere år været et meget betydeligt nybyggeri af færger på helt op til 10.000 tons og af passager- og automobilskibe af samme størrelse. Ekspansionen på dette marked synes imidlertid nu på det nærmeste at være ophørt.

Skibsværfternes fremtidige afsætningsmuligheder.

Produktionen og beskæftigelsen har i en årrække været stor, men rentabiliteten ringe på de fleste skibsværfter verden over. I England og Tyskland er adskillige værfter nedlagt eller fusioneret. I Frankrig og Italien har man været nødt til at fastholde mangeårige værftssubsidier, der havde til formål at sætte værfterne i stand til at stå på egne ben. En vis strukturrationalisering er gennemført, men subsidierne har måttet fastholdes.

Problemerne omkring nedlæggelsen eller videreførelsen af B. & W.'s skibsværft viste i 1967, at også danske skibsværfter kæmper med store vanskeligheder. Heller ikke de i øvrigt meget effektive svenske skibsværfter er ukendte med rentabilitetsvanskelighederne.

Værftsproduktionen var i 1967 $2\frac{1}{2}$ gange så stor som i 1956, hvor der leveredes nybygninger på ialt 6 mill. BRT.¹ I 1966 leveredes der i følge Lloyds Register's kvartalsopgørelse 13,9 mill. BRT og i 1967 15,1 mill. BRT. Pr. 31. december 1967 var der 1775 nybygninger på over 100 BRT under bygning på skibsværfterne uden for USSR og Kina. Den samlede tonnage for disse skibe var 13,4 mill. BRT. Værfternes samlede ordrebestand af påbegyndte og ikke-påbegyndte skibe var 40,4 mill. BRT. Værfterne har med andre ord gennemsnitligt ordrer $2-2\frac{1}{2}$ år frem i tiden. Denne ordremæssigt relativt tilfredsstillende situation ville næppe have eksisteret, hvis ikke Suezkanalens lukning i juni 1967 havde ført til kontrahering af et antal meget store tankskibe, især fra olieselskabernes side.

Ordrene er meget uensartet fordelt mellem værfterne. Nogle værfter har ordrer helt frem til 2. halvår af 1971, andre værfter kan levere nybygninger i 1969. Hvis produktionskapaciteten skal kunne udnyttes nogenlunde jævnt, skal værfterne helst have ordrer $1\frac{1}{2}-2\frac{1}{2}$ år frem, alt efter skibenes størrelse og mere eller mindre komplicerede indretning.

Den store og stærkt voksende byggekapalet på værfterne er kun blevet opnået under stadig aftagende fortjenstmarginaler for skibsværfterne. I løbet af de sidste 10 år er arbejds lønningerne mere end fordoblet i de fleste lande, svarende til en gennemsnitlig årlig lønstigning på 8 %. I Danmark har den gennemsnitlige lønstigning i de senere år endog været 10-12 %. Ma-

1. *The Platou Report 66.*

terialeudgifterne er samtidig steget 1–2 % om året. Alligevel er nybygningsprisen for en 60.000 tons tanker kun steget med 15 % fra 1963 til 1967.¹ Denne udvikling afspejler rationaliseringer på værfterne, der i mange tilfælde har reduceret mandtimeforbruget med 50 %, bl.a. ved udstrakt anvendelse af seriebyggeri. Den forklarer samtidig, at kampen om nye ordrer har reduceret lønsomheden til et minimum eller endog medført tab, og at rationalisering ikke er en éngangsforeteelse, men nødvendigvis en fortløbende proces.

Som foran omtalt synes det vanskeligt at forestille sig en fortsat stor kontraheringsvirksomhed fra rederiernes side i de nærmest kommende år. Skulle Suezkanalen blive genåbnet i løbet af 1968, må det endog påregnes, at der senest i løbet af 1969 vil indtræffe et stærkt fald i fragtraterne. De hittidige store kontraheringer er kun blevet opnået ved – eller har i hvert fald været ledsaget af – meget betydelige værftssubsidier i de fleste lande i form af direkte tilskud til nedbringelse af salgsprisen eller – hyppigere – i form af 8–10 årige kreditter til en rente under markedsrenten.

I de fleste lande – heriblandt Danmark – bliver der nu i næsten alle tilfælde ydet kreditter til en effektiv rente af 5½–6 % p.a. Da markedsrenten i de fleste skibsbygnings- og kreditorlande i dag er 8–10 %, i enkelte tilfælde mere, yder staterne således subsidier på 2–4 % p.a. af lånefinansieringen. Trods disse gunstige finansieringsmuligheder er det – bortset fra den øjeblikkelige situation på tankskibsmarkedet – næppe muligt at indsejle tilstrækkeligt til en 8–10 årig afvikling af kreditterne, medmindre rederiernes selvfinansieringsgrad er mindst 50 %. Norske skibsredere med en lånefinansieringsgrad på omkring 70 % var i hvert fald i alvorlige økonomiske vanskeligheder forud for Suezkanalens lukning i 1967.

Den offentlige støtte har i det enkelte land været helt nødvendig for, at værfterne kunne opnå ordrer, men vanskelighederne må antages at være voksende, ikke aftagende, og det er vanskeligt at se, hvorledes støtten skal kunne afvikles. I løbet af 1967 har en række europæiske værfter klaret sig bedre i forhold til de japanske værfter end tidligere – tildels på grund af kortere leveringsterminer. De japanske værfters konkurrenceposition vil imidlertid på længere sigt snarest blive styrket på grund af det japanske markeds voksende betydning for søtransporterne.

Skibsfarten og skibsbygningen er således erhverv i hurtig ekspansion, men med i det store og hele utilfredsstillende rentabilitet. For den effektive fordeling af produktionsressourcerne synes dette ikke nogen heldig udvikling.

1. Fra § 100 pr. ton i 1963 til § 115 i 1967. Se *Review 1967*.