

Skibsfarten og Skibsafgifterne.

Indledningsforedrag i Nationaløkonomisk Forening.

Af Prof. V. Falbe Hansen.

Skibsfarten er i de fleste Tilfælde en af de Virksomheder, som mest fortjener at opmuntres. Thi ikke alene yder den som enhver anden Produktion den Fordel, at den giver fordelagtig Beskæftigelse for en Del Kapital og et forholdsvis stort Antal Arbejdere, men ved Siden deraf har Skibsfarten ogsaa en betydelig Indflydelse paa et Lands Handel og derigjennem tillige paa dets Industri. Et Land, som har en udviklet Skibsfart, har lettere ved at skaffe ny Forbindelser i Udlandet og derigjennem aabne nye Afsætningssteder for sin Produktion. Et Exempel herpaa afgiver Norge, hvis udstrakte Skibsfart paa oversøiske Lande sikkert har bidraget adskilligt til at skaffe Afsætning for norske Produkter paa Steder, hvor disse ellers neppe vilde have vundet Indpas. Ogsaa den sædvanlige Udførsel og Indførsel kan paa forskjellig Maade faa Lettelser, naar Landets egne Rhederier og Skibsfart have naaet en højere Udvikling. Som en væsenlig Fordel ved Skibsfarten bør det dernæst ogsaa fremhæves, at det er en overordenlig sund Beskæftigelse, der i høj Grad styrker et Folks fysiske og aandelige Kraft. Et Beyis paa Søfartens Indflydelse i moralsk Henseende haves bl. A.

maaske deri, at Antallet af uægte Børn gennemgaaende er mindst i de Egne af Landet, hvor Befolkningen hovedsagenlig lever af Søen, som Fiskere eller som egenlige Sømænd. Ogsaa for et Lands Marine har jo Søfartens Udvikling stor Betydning.

Det skulde synes, at Skibsfarten var en Virksomhed, som i særlig høj Grad maatte egne sig for Danmark. Landets Beliggenhed ved en af Søfartens store Hovedveje, dets udstrakte Kyster, talrige Havne og de fiskerige Vande, hvoraf det er omgivet, afgive gunstige Betingelser for Søfarten og opfordre Befolkningen til at søge sin Næring paa Søen. Desuagtet maa det siges, at vor Skibsfart er forholdsvis lille. Af vor egen søværts Handelsomsætning med Udlandet foregaar over Halvdelen under fremmed Flag, og den Fragtfart, vi have paa fremmede Lande, er ikke meget betydelig. I Følge Indberetninger fra de danske Konsulater havde Fragtfarten med danske Skibe i Aaret 1876 haft følgende Omfang: Indgaaet fra fremmede Havne vare 6170 Skibe med en samlet Drægtighed af 1 371 000 Tons, og udgaaet fra fremmede Havne til andre fremmede Havne vare 6260 Skibe med en Drægtighed af 1 371 000 Tons. For et halvt Aarstid siden meddelte jeg i 3dje Bind af den af Professor Scharling og mig udgivne «Danmarks Statistik» en kartografisk Fremstilling af vor Skibsfart, udarbejdet paa Grundlag af Indberetningerne fra de danske Konsulater i 3-Aaret 1873—75. Et Blik paa denne kartografiske Fremstilling vil strax vise, at vor Skibsfart er af ren lokal Natur. Næsten hele vor udenrigske Skibsfart er samlet paa Østersøen og Nordsøen og de Vande, der forbinde disse to Have. Udenfor disse Farvande komme kun meget faa danske Skibe. I en By som Liverpool f. Ex. var den samlede Drægtighed

af de danske Skibe, som indgik dertil i de omhandlede tre Aar, i Alt kun 39 000 Tons, i Bordeaux kun 18 000 Tons, i Lissabon kun 15 000 Tons osv. Endnu ringere staar det til med Farten paa Middelhavet, der for et Par Menneskealder siden havde en saa stor Betydning for os, her er Malaga og Messina de eneste Byer, der nu har en større Omsætning med danske Skibe, men i de her anførte Aar var den samlede Drægtighed af danske Skibe, der indgik til disse Byer, dog kun henholdsvis 17 000 og 10 000 Tons. Gaa vi derefter udenfor Evropa, saa er det egentlig kun i Kina og Bagindien, at danske Skibe finde stadig Beskæftigelse; i den øvrige Del af Asien ses danske Skibe yderst sjældent; i alle Ostindiens Havne f. Ex. kun 1 eller 2 Gange aarlig. Ligesaa sjældne ere de danske Skibe i afrikanske og avstralske Havne. I Amerika ses ret hyppigt danske Skibe paa Østkysten navnlig i New-York, Puerto Rico og i brasilianske Havne, men paa hele Amerikas Vestkyst ses danske Skibe kun meget sjældent. I Treaaret 1873—75 var det af de derværende Havne kun Lima, Valparaiso og Panama, der havde haft enkelte Besøg af danske Skibe. Vi har en ret betydelig Handelsomsætning med Amerika, og navnlig indføre vi en stor Mængde Varer derfra, men denne Omsætning sker for den overvejende Del med fremmede Skibe. I 1877 ankom saaledes til Danmark 103 Skibe fra de Forenede Stater i Nordamerika, men heraf vare de 88 fremmede, og af de 16 Skibe, vi udsendte til de Forenede Stater, vare de 15 under fremmed Flag og kun 1 under dansk Flag. Fra Sydamerika ankom i 1877 til Danmark 15 Skibe, men heraf var kun 3 under dansk Flag, og de to Skibe, der samme Aar gik ud fra Danmark til Sydamerika, vare begge Fremmede.

Et Udtryk for, at vor Skibsfart saaledes er rent lokal og begrænset til de nærmeste Farvande og Smaafarter paa dem haves ogsaa deri, at den langt overvejende Del af vore Skibe ere meget smaa. Af Skibe paa over 500 Tons havde vi i 1876 kun 19 Sejlskibe og 34 Dampskibe.

Naar vi da ville spørge, hvad er Grunden til, at vor Skibsfart, uagtet Betingelserne for den skulde synes at være gunstige, dog ikke har faaet større Betydning, saa frembyder der sig strax en Mængde Omstændigheder, som alle kunne have været medvirkende hertil. Jeg skal saaledes særlig fremhæve vor Jordbunds Frugtbarhed og i det Hele de gunstige Produktionsbetingelser, som Landjorden frembyder, thi det er jo klart, at naar Forholdene her ere gunstige, naar der her er tilstrækkelig vel lønnet Beskæftigelse for Befolkningen, saa er der mindre Grund for denne til at gaa tilsøs. At denne Omstændighed er medvirkende kan neppe betvivles, dog maa det erindres, at den for den Del af Befolkningen, hvorfra Sømandstanden nærmest rekruteres, har mindre Betydning, thi den egenlige Arbejdsklasse er her i Landet neppe bedre stillet end i de andre omkring Nordsøen beliggende Lande, fra hvilke dog en betydelig Del af Befolkningen søger ud til Søen for der at finde deres Næring. Ogsaa Nationalkarakteren og forskjellige andre Forhold kunne antages at indvirke paa Befolkningens Tilbøjelighed til at gaa til Søs og paa Skibsfartens Omfang.

Det vilde imidlertid være for vidtløftigt at diskutere alle de herhen hørende Spørgsmaal, og jeg vil derfor foretrække at begrænse Diskussionen til et enkelt Spørgsmaal, der for Tiden turde have særlig praktisk Betydning, nemlig til den Indflydelse, som Skibsafgifterne udøve paa Skibsfarten.

Som Regel maa det antages, at den almindelige saakaldte Skibsafgift virker som en Toldafgift, idet den bevirker, at Fragten af Varer, der føres til eller fra Danmark, fordyres og derigjennem paavirker Varernes Pris. Naar Varer indføres her til Landet virker Skibsafgiften som en Indførselstold, og da den er beregnet efter Varens Vægt og Rumfang, kommer den til at tynde haardst paa de tungeste og mindst værdifulde Varer, særlig paa Varer som Kul, Tømmer og Jern, og maa antages at fordyre disse for Forbrugerne i en tilsvarende Grad. For mindre omfangsrige og mere værdifulde Artikler bliver Skibsafgiften i Almindelighed saa lille, at det ikke let bliver muligt for den Handlende at faa den fordelt paa Varernes Pris. Naar Varer udføres, virker Skibsafgiften som en Udførselstold, den bevirker da, at de indenlandske Producenter faa saa meget mindre for deres Varer som Afgiften udgjør, og da vore væsentligste Udførselsartikler ere Landbrugsartikler, bliver den altsaa en Skat paa Landbruget. Det er i den senere Tid med stor Styrke blevet fremhævet, at det, som det kommer an paa for det danske Landbrug, er, at gjøre Transporten af dets Produkter til Udlandet lettere og billigere; mon det da ikke er aldeles principstridigt at beskatte Transporten og derved gjøre denne dyrere?

Medens man saaledes som Regel vistnok kan antage, at Skibsafgiften virker som Toldafgift, paavirker Fragten og derigjennem Varernes Pris, saa kan det dog ikke undgaas, at i mangfoldige enkelte Tilfælde bliver Fragten upaavirket af Afgiften, (f. Ex. vistnok ikke i Handelen med flydende Ladninger fra oversøiske Lande), og i saa Tilfælde kommer den jo til at hvile paa Rhederen. Da omtrent Halvdelen af den udenrigske Skibsfart besørges

ved fremmede Skibe, vil altsaa Skibsafgiften i saa Tilfælde komme til delvis at hvile paa Udlandet; men da det som sagt kun er i Undtagelsestilfælde, at Afgiften overhovedet kommer til at hvile paa Rhederen, og da kun omtrent Halvdelen af vedkommende Rhedere ere Udlændinge, vil det kun være forholdsvis lidt som Udlandet kommer til at udrede.

En anden Ulempe ved Skibsfartsafgiften er den, at den begunstiger den landværts Omsætning i Sammenligning med den søværts Omsætning. Naar Varer udføres eller indføres ad Søvejen maa de betale Afgift, naar de indføres eller udføres ad Landevejen, ere de fri for Afgift og ved Siden deraf bliver den landværts Omsætning endmere begunstiget derved, at Staten bygger Jernbaner, hvis Taxter ere saa lave, at de ikke forrente den anvendte Kapital. Det er ingenlunde min Mening, at det har været urigtigt af Staten at bygge Jernbaner, men jeg vil kun hævde, at derved er en enkelt Gren af Omsætningen bleven begunstiget, og at derved fremtræder endnu stærkere den Uretfærdighed, man begaar mod Skibsfarten ved at lade den betale Afgift. I og for sig er den Forbindelse med Udlandet, der foregaar ad Søvejen, mere fordelagtig for Landet end den, der foregaar ad Landevejen; thi den landværts Omsætning foregaar med eller over Tyskland, og Forbindelsen med dette Land har hverken i politisk eller økonomisk Henseende været til særlig Gavn for os. Det erkjendes f. Ex. fra alle Sider, at vi bør bestræbe os for, at lede vor Udførsel af Kreaturer til England i Stedet for til Tyskland. Om Studene fra Markederne i Lunderskov skulle gaa mod Syd til Tyskland eller mod Vest til Esbjerg og England kan ofte staa og svinge paa en Ubetydelighed, mon det da er rigtigt at lægge en Afgift paa de Stude, der gaa til Es-

bjerg, medens man fritager dem for Afgift, der gaa til Tyskland. Noget Lignende gjælder om andre Byer. Kjøbenhavn f. Ex. støtter nærmest sin udenlandske Omsætning paa Skibsfarten, og dens Handelsstand maa som Skibsafgift udrede adskillige Hundrede Tusind Kroner aarlig af sin udenlandske Omsætning, medens dens Konkurrenter i Hamborg i Almindelighed ere fri for denne Afgift. Det er ingenlunde min Mening, at denne forholdsvis meget lille Sum kan have nogen selvstændig Indvirkning paa Handelens Gang, men det er dog en Ubillighed mod den nationale Handel.

Et Hovedhensyn ved Spørgsmaalet om Skibsafgifterne er Transithandelen; thi Afgiften virker som en Transittold og bevirker derved, at Transitforretninger paa Danmark fordyres og vanskeliggjøres. Spørgsmaalet har her efter min Formening aktuel Betydning; thi den nye Toldordning i Tyskland og den dermed i Forbindelse staaende Omregulering af Jernbanetariferne har haft den Virkning og vil i en nærmere Fremtid i endnu højere Grad bevirke, at Transiten mellem Øst- og Vest-Europa gaar uden om Tyskland. Der aabner sig herved en Chance for os til at drage en Del af den Transitforretning paa Rusland, der hidtil er gaaet over Hamborg og de tyske Østersøbyer, til Kjøbenhavn; men saalænge vi beholde Skibsafgiften vil dette være meget vanskeligt, thi denne virker som en Bomafgift paa Alt, der passerer ud eller ind og er derved en Opfordring for Trafiken til at passere uden om os. Den direkte Fordel ved den enkelte Transitforretning er i Almindelighed kun ringe og Opkrævningen af Skibsafgiften vil ofte opsluge en betydelig Del deraf og derved forhindre Forretninger i at komme i Stand og berøve Landet de betydelige indirekte Fordele,

der kunne være forbundne dermed, navnlig ogsaa for vor Skibsfart. Iøvrigt skal det med Hensyn til dette Punkt indrømmes, at man maa være meget varsom med at gennemføre Foranstaltninger under Hensyn til de forventede Virkninger af den tyske Toldlov; thi denne er jo endnu ikke traadt i Kraft paa alle Punkter, og meget vil afhænge af den Maade, hvorpaa den udføres i Praxis.

Man har sagt, at Skibsfartsafgiften kun var en Erstatning for Statens Udgift til Fyrvæsenet. Jeg skal dertil bemærke, at Statens Udgifter til Fyrvæsenet i de senere Aar har været ca. 250 000 Kr. aarlig (cfr. Danmarks Statistik III. Bd., p. 21), medens Indtægten af Skibsafgifterne, efter at Afgiften af den indenrigske Fart nu er ophørt, kan anslaaes til ca. 700 000 Kr. aarlig. Skibsfarten maa altsaa udrede 2 à 3 Gange saa meget som Fyrene koste. Desuden maa det erindres, at de Skibe, der fare mellem danske Havne og Udlandet kun er en ringe Del af alle de Skibe, der passere vore Farvande og altsaa have Gavn af Fyrene; naar man fastholder, at Fyrudgifterne skal erstattes af Skibsfarten, saa bør alle Skibene betale navnlig ogsaa dem, der gaa i indenlandsk Fart, og vor udenlandske Skibsfart bør kun betale en saadan Andel af Fyrudgifterne, som svarer til den Andel, de udgjøre af det samlede Antal Skibe, der passere vore Farvande. Man vil maaske indvende, at Staten ikke kan opkræve Afgift af de blot forbisejlende fremmede Skibe; men det maa herved mindes, at vi egentlig har faaet en saadan Afgift udbetalt som Kapital en Gang for alle gennem de Millioner, som vi modtog for Øresundstoldens Afløsning, idet vi den Gang overfor Udlandet paatog os en Forpligtelse til at belyse visse Dele af vore Farvande. Hvis vi derfor vil beholde en Fyrafgift, der erstatter en forholds-

mæssig Del af Fyrudgifterne, saa maa denne, naar den ansættes retfærdigt, blive mange Gange mindre end den nuværende Skibsafgift. Men det forekommer mig heller ikke, at der er Grund til at beholde en saadan lille Fyr-afgift paa den udenlandske Skibsfart, thi paa Landjorden blive de tilsvarende Udgifter jo nu udredede af det Offentlige og kun i rene Undtagelsestilfælde krævet erstattede ved Bomafgifter eller Lignende.

Som en Afgift, der ligeledes paahviler Skibsfarten og paa en Maade er endnu ubilligere end den egenlige Skibsafgift, bør nævnes Tolden af Skibe og Skibsmaterialer. Der opkræves nu en Told af Skibe, som indføres fra Udlandet, der i Almindelighed udgjør 3 pCt. af disses Værdi, men som i enkelte Tilfælde dog er sat noget lavere. Tilsyneladende er denne Told kun en nødvendig Beskyttelse for vore indenlandske Skibsbyggerier, der jo maa betale Told af næsten alt, hvad de anvende til Skibenes Bygning, og det kunde jo ogsaa synes billigt, at Skibe betale Indførselstold ligesom alle andre Varer. I Virkeligheden er det dog en stor Uretfærdighed; thi Skibe blive jo aldrig i egenlig Forstand indførte, de forblive udenfor Toldlinjen, virke stadig udenfor denne og konkurrere her med andre Nationers Skibe, som ere fri for Tolden. Naar f. Ex. et Skib, der hidtil har faret mellem Malmø og Kjøbenhavn under svensk Flag, overføres til en dansk Rheder, maa denne svare 3 pCt. af Værdien i Told uden at der iøvrigt er foregaaet nogen-
somhelst Forandring i dets Farter eller øvrige Forhold. Dette synes dog at være en Ubillighed; og saavidt mig bekjendt, opkræves der heller ikke Told af Skibe i noget af vore Nabolande, hverken i Sverig, Norge, Tyskland eller England. Kun naar Forholdene ere ordnede som i

Frankrig og enkelte andre Lande, og som de tidligere ogsaa vare ordnede her i Landet, at indenlandske Skibe nyde visse Begunstigelser ved Beregningen af Skibsafigifterne, kun da kan det være berettiget som Gjengjæld herfor at kræve Told af Skibe. For at beskytte de indenlandske Skibsbyggerier vil det ingenlunde være nødvendigt at bibeholde denne Toldsats, vi kunne opnaa det Samme ved at tilstaa Skibsbyggerne Godtgjørelse for Tolden af alt det Materiale, som anvendes til Skibes Bygning eller Reparation.

En tredje Række af Afgifter, som hvile paa Skibsfarten, og som det ligeledes er i dennes Interesse at faa ophævet eller nedsat, er de mange Konsulats- og Havneafgifter og andre dermed i Forbindelse staaende Udgifter.

Anmærkning.

Til nærmere Belysning af vor Skibsfarts Omfang og Fordeling mellem Landene skal endnu meddeles nogle statistiske Data herom for Aaret 1877, det sidste, for hvilket Beretning herom foreligger fra det statistiske Bureau (cfr. Statistisk Tabelværk, 4de R. Nr. 1.)

I Aaret 1877 indkom og udgik mellem Danmark og Udlandet:

Danske Sejlskibe: 11 442 Skibe med en Drægtighed af 694 053 Tons og en Bestuvning af 385 969 Tons.

Danske Dampskibe: 9073 Skibe med en Drægtighed af 1 396 015 Tons og en Bestuvning af 366 847 Tons.

Fremmede Sejlskibe: 16 485 Skibe med en Drægtighed af 1 016 402 Tons og en Bestuvning af 522 947 Tons.

Fremmede Dampskibe: 3458 Skibe med en Drægtighed af 806 611 Tons og en Bestuvning af 248 553 Tons.

Over Halvdelen af vor Omsætning med Udlandet ad Søvejen foregaar saaledes ved Hjælp af Skibe under fremmed Flag. Dog har disses Overvægt saa godt som Aar for Aar vist sig mindre og mindre. Det er alene i Indførselshandelen at de fremmede Skibe have Overvægten, hvorimod Udførselshandelen i overvejende og næsten uafbrudt stigende Grad sker under dansk Flag. I Dampskibsfarten paa Danmark havde for faa Aar siden de fremmede Skibe Overvægten, men senere er Forholdet vendt om og nu er de danske Skibe de talrigste.

Hvad angaar Nationaliteten af de i Danmarks udenlandske Skibsfart deltagende fremmede Skibe, da var blandt Sejlskibene:

Norske	2849	Skibe af Drægtighed	277 630	Tons
Svenske	9091	—	366 240	—
Russiske	207	—	41 650	—
Slesvigske og holstenske . . .	1385	—	42 493	—
Andre tyske	2382	—	198 252	—
Engelske	491	—	105 061	—
Hollandske	271	—	28 534	—

Blandt Dampskibene:

Norske	243	—	30 472	—
Svenske	1183	—	187 964	—
Russiske	625	—	97 850	—
Slesvigske	408	—	19 197	—
Andre tyske	368	—	88 608	—
Engelske	586	—	356 495	—
Hollandske	67	—	33 206	—

Den forholdsvis lille Omsætning, der foregaar med Skibe, som klareres under Forbisejling, er ikke medtaget i ovenstaaende Data.

Danmarks indenrigske Skibsfart besørgeres næsten udelukkende af danske Skibe, den havde i Aaret 1877 følgende Omfang:

Til danske Havne indkom fra andre danske Havne:

Sejlskibe: 14 908 Skibe med en Bestuvning af 161 804 Tons og en Drægtighed af 327 561 Tons.

Dampskibe: 6736 Skibe med en Bestuvning af 159 773 Tons og en Drægtighed af 656 417 Tons.

De i Fragtfart i fremmede Havne indgaaede danske Skibe udgjorde i 1877 i Henhold til Indberetninger fra de danske Konsulater et Antal af 6394 med en samlet Drægtighed af 1 305 000 Tons, deraf:

Afrika 31 Skibe af 5325 Tons Dr.

Amerika:

Nordamerika:

Vestindien 27 — - 3613 — —
 De Forenede Stater 48 — - 17 147 — —

Syd-Amerika:

Brasilien 73 — - 16 094 — —
 Det øvrige Syd-Amerika 47 — - 9031 — —

Asien:

Kina 66 — - 25 901 — —
 Ostindien og Bagindien 45 — - 28 964 — —
 Avstralien 6 — - 1216 — —