

Kristofer Lehmkuhl Forelesning 1970

NOEN TANKER OM
UTVIKLINGEN
I NORSK SKIPSFART
OG NORSK INDUSTRI
I 1970-ÅRENE

NILS ASTRUP



Norges Handelshøyskole

*Satt med 10 pkt. Garamond skrift
Trykt på 120g matt Kremfarget Spezial
Omslaget 130g grå Reflexkartong
A. Garnæs Boktrykkeri A.s
Bergen*

*Trykt ved midler fra
Det Bergenske Dampskibsselskabs Handelshøyskolefond*

Noen tanker om
utviklingen
i Norsk skipsfart
og
Norsk industri
i 1970-årene

NILS ASTRUP

Kristofer Lehmkuhl Forelesning
Norges Handelshøyskole

Bergen 26. september 1970

Jeg takker for den ære som er vist meg ved å innby meg til å holde denne forelesning her i dag.

Jeg har med vilje kalt den «Noen tanker om utviklingen i norsk skipsfart og industri i 1970-årene». Det er klart at det bare kan bli et forsøk på å se hva 1970-årene vil bringe, da så mange faktorer naturlig nok er ukjente. Vi kjenner nu utviklingen i 1960-årene, men derfra å slutte hva utviklingen i 1970-årene vil bli, er meget problematisk. Utviklingen er sjelden jevn, hverken teknisk eller økonomisk. Det er mange uforutsette ting som vil dukke opp, og vi har mange eksempler på at langtidsprognoser kan slå feil. Jeg kunne nevne mange, men la meg bare nevne de feilslåtte prognoser for jern og stål, som vi har sett i de siste årene.

Det er blitt så moderne med kurs, og jeg hører at ved flere viktige, internasjonale kurs blir elevene lært at erfaring bare er en hemsko. Nokså nedslående for oss av den eldre generasjon å høre.

Det er derfor helt klart at man må vurdere prognosene med den største forsiktighet, og i et kort foredrag kan man bare dekke noen spredte sider innen skipsfart og innen industri i det neste 10-år. Noen fullstendig analyse og vurdering av alle disse årene har jeg ikke gjort noe forsøk på.

Det faller naturlig for meg å begynne med skipsfarten, hvor

jeg har den største del av min operative erfaring, men jeg har også fulgt utviklingen i noen av våre største industri-selskaper gjennom årene på meget nært hold, og ellers også hatt nær kontakt med industrien.

Den norske handelsflåte vokste i 1960-årene fra 10,8 til 18,6 millioner brt. I løpet av 10-året ble det anskaffet 17 millioner brt. ny tonnasje til en kostpris av 30 milliarder kroner. I samme tidsrom er 10 millioner brt. tonnasje gått ut av flåten.

Det samlede antall skip i flåten er omtrent det samme som for 10 år siden til tross for økningen i den samlede tonnasje. Enda mer interessant er det imidlertid at flåten de siste to år er blitt redusert med 162 skip.

Disse tall viser klart overgangen til større skip. Dette gjelder ikke minst tankskip. Ved inngangen til 1960-årene var det største norske tankskip på 48.000 dwt. I 1970 består 62 % av norsk tanktonnasje av skip over denne størrelse.

Bemanningen i vår utenriksflåte nådde toppen i 1964 med vel 57.000 personer. I 1969 var det kommet ned under 43.000, og man regner med at tallet i dag ligger omkring 40.000. Alle disse tallene indikerer hvilken omfattende struktur-rasjonalisering skipsfarten har gjennomgått i 1960-årene. Strukturrasjonaliseringen innen skipsfarten består for en vesentlig del av overgang til større skip, hurtigere skip, og mer moderne skip.

De tradisjonelle tankskip står for en vesentlig del av ekspansjonen i tonnasje. Disse skip er imidlertid i høy grad blitt utviklet og tilpasset nye krav. Det tekniske utstyr ombord er blitt meget mer omfattende, noe som igjen har muliggjort en reduksjon av bemanningen.

For tørrlasttransporten har norske redere i 1960-årene i stor utstrekning satset på bulkskip. Antallet slike skip i den norske handelsflåte er økt fra 30 i 1960 til 265 i dag, og bulkskipene utgjør nu hele 25 % av vår utenriksflåte.

Vi har imidlertid også sett en overgang til mer spesialisert tonnasje. Vi har sett spesialtankere, gasstankere, bil/bulkbåter, roll-on/roll-off-skip o.s.v.

Innen linjefarten har vi sett vesentlige strukturendringer, så som nye metoder med enhetslaster på paller, og etterhvert også containerskip.

La meg nevne et trekk til ved strukturendringen i 1960-årene. Det er en utvikling i retning av forskjellige samarbeidsformer mellom rederiene. Vi har fått flere sameieformer og mer av pool-sammenslutninger, delvis med utenlandsk deltagelse. Her ligger kanskje noe av forklaringen på at skipsfarten har klart omstillingen til store og kostbare enheter tross de begrensede kapitalressurser her i Norge, og den store oppsplitting på mange mindre rederier, som er typisk for Norge i motsetning til de store skipsfartsland.

Dette var litt om utviklingen i 1960-årene, men hva vil så 1970-årene bringe?

For det første tror jeg vi må fastslå at utviklingen i retning av større skipsenheter vil gå videre. Det gjelder ikke minst tankskip, og det gjelder bulkskip. Jeg tror også at det blir disse — man kan si mere tradisjonelle — skipstyper som vil stå for største delen av ekspansjonen i den norske handelsflåten også i 1970-årene.

For mange vil det kanskje være naturlig å tro at norsk skipsfarts fremtid — på samme måte som tilfelle ofte er i industrien — bør ligge i en høyere grad av spesialisering. Jeg vil imidlertid understreke at mulighetene for å bygge opp norsk skipsfart, basert primært, eller i meget stor utstrekning på spsialservice med spsialskip, er forholdsvis begrenset. Jeg kan således nevne at pr. 1. januar 1970 bestod bare 1,0 % av den norske flåten av gasstankere. Passasjerskipene utgjorde heller ikke mer enn 1,0 % av den samlede tonnasje. Kjøle- og fryserskipene utgjorde 0,6 %, malmskipene 1,7 %, malm/tankskip også 1,7 % og bulk/tankskip 4,8 %.

Disse tall refererer seg riktignok til utgangen av 1960-årene, og det er klart at den relative andel av disse typer tonnasje

vil øke i 1970-årene. Men jeg tror allikevel disse lave prosent-tall viser at muligheten for å basere norsk skipsfart primært på spesialtonnasje er begrenset. La meg ta den reservasjon at det er alminnelig å regne tonnasje i dødvekt- eller bruttotonn, men det var kanskje riktigere å regne den i verdi. Vi vet jo det at spesialskip koster til dels vesentlig mer pr. tonn enn mer konvensjonelle skip. Et cruise-skip på 20.000 tonn brutto koster i dag ca. 150 mill. kr. og en gasstanker på 100.000 tonn koster 250 mill. kr.

La meg dog få understreke at Norge etterhvert er blitt et høykostland. Det vil medvirke til å drive norsk skipsfart i retning av skipstyper hvor driftsutgiftene er lavest mulig i forhold til kapitalutgiftene. Dette vil være et sterkt incitament til å trekke interessen i retning av spesialskip.

Hva linjefarten angår, så er linjeskipenes andel i den norske flåte gått sterkt ned i de siste 10 år. I 1960 bestod ca. 15 % av den norske handelsflåte av linjeskip. I 1970 var tallet ca. 7 %. Bak denne utvikling ligger dyptliggende strukturelle endringer. I begynnelsen av 1950-årene diskuterte man meget sterkt containerfartens fremtid. Synet her hjemme var vel nærmest at containertransport vanskelig kunne tilpasses avskiperens skipningsbehov og skipningsmønster på en rasjonell måte. Vi satset vel i første rekke på en rasjonalisert lastebehandling. Siste halvdel av 1960-årene har imidlertid vist at containerfarten er kommet for å bli. Det som er skjedd, er en dyptgripende omstrukturering av hele stykkgodstransporten.

Containeropplegget har en helt ny struktur. Det er dør-til-dør-opplegg, som krever at man investerer, ikke bare i spesialtonnasje, men også i tilbringerapparat og utbringelsesapparat på land. Det stiller meget store og nye krav til linjerederiene, ikke bare hva organisasjon angår, men også finansielt.

Vi vet at meget store enheter i utlandet i dag satser på dette transportmønster. Det gjelder i første rekke for Nord-Atlanteren, men container-systemet er også i ferd med å slå igjennom i andre trades.

Hva vil så 1970-årene bringe for linjefarten? Vil container-

skipet og containermønsteret overta og slå ut den tradisjonelle norske linjefart, slik den fortsatt drives? Eller vil det vise seg at det blir et marked ved siden av container-skipene for mindre linjeskip som betjener kanskje mer spesielle avskipere, eller havner som ligger lite hensiktsmessig til i forhold til de store container-terminaler, eller som tar seg av gods, som av en eller annen grunn ikke kan håndteres i containere? Dette er én utviklingsmulighet, hvor norsk linjefart med sin fleksibilitet, med sine — etter internasjonalt linjemønster — små rederieneheter, vil ha en mulighet for å tilpasse seg. Vi vet ikke hva utviklingen vil bli. Vi vet ikke om norsk linjefart her har «mistet toget».

Det er imidlertid under alle omstendigheter klart at container-systemet representerer en stor utfordring til norsk linjefart. Personlig tror jeg ikke vi kommer til å se noen stor utvikling av konvensjonell norsk linjefart.

Ser man imidlertid bort fra linjefarten, tror jeg som nevnt foran at vi må regne med en fortsatt vekst i den norske flåte i 1970-årene. Jeg må da ta den reservasjon at vårt kostnadsnivå ikke utvikler seg ugunstig i forhold til våre konkurrenters. Slik det nu ser ut, vil imidlertid finansieringsspørsmålene måtte vurderes på en ny måte for ekspansjon av tonnasje i 1970-årene. Vi må regne med at rentesatsene vil være høye i 1970-årene sammenlignet med hva de var i 1960-årene. Hertil kommer at kontraheringsprisene er gått opp med fra ca. 20 % til ca. 50 %, eller mere, de siste par årene. De høyere skipspriser kan være forbigående, men de kan også komme til å følge oss et stykke inn i 1970-årene. Rederne må nok nu kalkulere profitabiliteten på basis av nye tonnasjepriser og nye renter — ikke på basis av gammel anskaffelsespris og gamle renter.

Forøvrig tror jeg vi vil få de samme finansieringsspørsmål i 1970-årene som vi hadde i 1960-årene, men dimensjonene vil tildels være meget større. Vi kommer til å se mer samarbeide mellom rederiene i den ene eller annen form. Noen rederier vil antagelig opphøre som selvstendige enheter og eksistere videre som parteiere i større skip.

Konklusjonen så langt blir at det fortsatt vil være de mer tradisjonelle skipstyper som må utgjøre hovedparten av den norske handelsflåte. Man kan spørre hvilke konsekvenser dette kan ha for norsk skipsfarts lønnsomhet i 70-årene?

Det forhold at vi for en stor del vil måtte tilby skipsfartstjenester, som ikke er mer avanserte enn hva som tilbys av et stort antall andre land, gjør at vi fortsatt vil bli utsatt for meget hard konkurranse. Bare den del av vår spesialtonnasje, som kan arbeide i ly av spesielle «know-how»-messige, eller andre fordeler, vil i noen grad kunne regne med en sikker og tilfredsstillende kapitalavkastning.

For den øvrige del av vår skipsfart må vi fortsatt regne med et sterkt svingende fraktmarked. Skipsfartens konjunkturer har fulgt det samme hovedmønster, både i mellemkriegstiden og etter 1945. I lange perioder har fraktmarkedet ligget så lavt at ratene har vært utilstrekkelige til å dekke en forsvarlig kapitalavkastning. Fra tid til annen har imidlertid markedet hatt noen meget høye topper. Det er de relativt kortvarige, men høye topper på fraktmarkedet som har gjort det mulig som helhet over en lengre periode å oppnå en forsvarlig forrentning av den kapital som er bundet i skipene.

Så lenge vi ikke kan leve av en høy grad av spesialisering i tonnasje og service, må vi være forberedt på å møte dette mønster for rateutviklingen også i 1980-årene. Det betyr at avkastningen av kapitalen i skipsfarten vil bli usikker. Med knapphet på tonnasje kan den bli meget god. På den annen side, kan vi få meget dystre år. Det vi må satse på i 1970-årene, er at vi er litt dyktigere enn flertallet av våre konkurrenter, og at vi derfor kan tjene litt mer enn dem. Jeg skal ganske kort komme inn på noen av de felter som kan bidra til å gjøre oss så meget dyktigere at vi tross alt vil ha en rimelig sikkerhet for å oppnå en brukbar kapitalavkastning.

La meg først understreke den styrke vi har i våre dyktige sjøfolk. De har i høy grad bidradd til å skape norsk skipsfarts renommé. I 1970-årene vil vi få større vanskeligheter enn i 1960-årene med å beholde dyktige sjøfolk ombord. De effektive

