

Kristofer Lehmkuhl Forelesning 1971

NOEN IDEER OM
KONKURRANSEVILJE OG
RISIKOMOMENTET
UNDER
STRUKTURENDRINGENE
I NORSK
TANKSKIPSFART

HILMAR REKSTEN



Norges Handelshøyskole

Noen ideer om
konkurransetilje og
risikomomentet
under
strukturendringene
i norsk
tankskipsfart

HILMAR REKSTEN

Kristofer Lehmkuhl Forelesning
Norges Handelshøyskole

Bergen 25. september 1971

Statsråd

KRISTOFER LEHMKUHL

(1855—1949)

var en utrettelig forkjemper for Norges Handelshøyskole. Kanskje mer enn noen annen har han æren av at NHH ble opprettet, og helt til sin død fulgte han virksomheten med en aldri sviktende interesse. Han er derfor med rette blitt kalt «Høyskolens far».

Norges Handelshøyskole har villet hedre Kristofer Lehmkuhl ved å knytte hans navn til den forelesning, som fra 1958 har vært holdt ved Høyskolens kandidatfest.

Fra 1968 har høyskolekollegiet besluttet å henlegge forelesningen til Kristofer Lehmkuhls fødselsdag den 26. september.

Tidligere KRISTOFER LEHMKUHL FORELESNINGER:

- 1958 *Sjur Lindebrække*: Kapitalbehov, kredittrestriksjoner og forretningsbankenes utlånspolitikk
med forord av rektor, professor Rolf Waaler og en biografi over Kristofer Lehmkuhl av prof. dr. Anton Mohr.
- 1959 *O. T. Jarlsby*: Perspektiver og problemer i papirindustrien.
- 1960 *Frithjof Bettum*: Hvalfangstens utvikling og dens hovedproblem i dag.
- 1961 *Fredrik Vogt*: Vannkraftens plass i vår økonomi.
- 1962 *Harald Throne-Holst*: Aktuelle problemer i forbindelse med omsetning av næringsmidler.
- 1963 *S. Walter Rostoft*: Samarbeidet mellom staten og næringslivet.
- 1964 *E. Wærenskjold*: Noen tanker om administrativ ledelse i dag og i morgen.
- 1965 *Erling D. Næss*: Tankfartens problemer og utsikter.
- 1966 *Aage W. Owe*: En industribedrift blir til. Erfaringer fra oppbyggingen av A/S Årdal og Sunndal Verk.
- 1967 *Rolf Østbye*: Strukturproblemer og industriforpliktelser.
- 1968 *O. R. Norland*: Bankenes rolle i det internasjonale penge- og kapitalmarked.
- 1969 *Arne Skaug*: Noen refleksjoner om norsk utenriksrepresentasjons arbeide i utlandet for norsk næringsliv.
- 1970 *Nils Astrup*: Noen tanker om utviklingen i Norsk skipsfart og Norsk industri i 1970-årene.

1. Innledning – litt historikk

Jeg føler meg beæret og takker for innbydelsen til å holde denne forelesning.

Jeg bygger innledningsvis på 5 års erfaring fra virksomheten i Nortraship og samarbeidet med Statsminister Nygaardsvolds Regjering i London under krigen, uforglemmelige opplevelser som stimulerte til begeistring for krigsinnsatsen og skapende virksomhet i norsk tankskipsfarts tjeneste så snart det ble fred.

Det var Statsråd Trygve Lie som den 22. april 1940 i egenskap av Forsyningsminister på Regjeringens vegne rekvisisjonerte den norske handelsflåte til krigstjeneste. John O. Egeland opplyser i sin bok «Vi skal videre» at det også var Statsråd Trygve Lie som ved skjebnens tilfeldighet 24 år senere underskrev Regjeringsmeldingen til Stortinget vedkommende Nortraships avvikling. I forbindelse med Norges krigsinnsats refererte Statsråden til Nobelpristageren Philip Noel-Baker, som i egenskap av britisk Informasjonsminister under krigstiden hadde uttalt at «den norske handelsflåte var like betydningsfull for Storbritannia som en armé på 1 million mann». For vårt lands interesser kan denne innsats «ikke vurderes høyt nok» sa Trygve Lie. Takket være inntektene fra flåten behøvde London-Regjeringen ikke bukke eller be hverken den ene eller den andre stormakt om penger for å opprette flystyrke, marine eller hær for å øke vår krigsinnsats. — Vi var uavhengige, en av de få regjeringer i eksil som kunne stå på egne føtter. — «Jeg vil be Stortinget overveie, om det er noe annet land, som var i krig for sin frihet, som relativt kom så økonomisk billig fra verdenskrigen enn Norge.» —

Norges andel av verdens handelstonnasje var ved krigens

utbrudd 7 %. For tankskip alene var andelen 18 % — omkring tre mill. tonn dw. Tankskip under norsk flagg var internasjonalt anerkjent for god kvalitet og effektivitet og dens menn ombord for pålitelighet og god service. Norge tapte 40 % av denne tankskipstonnasjen og mange av dens menn mistet livet under krigstidens innsats i den felles kamp mot den felles fiende. Vår andel av verdens tankflåte var ved krigens slutt redusert til 8,7 %.

Regjeringen Nygaardsvold ved Skipsfartsminister Arne Sunde ble tidlig oppmerksom på de alvorlige følger skipstapene kunne få hvis problemene ble liggende uløst på ubestemt tid. Etter råd og veiledning fra skipsfartskyndige i Nortraship tok regjeringen initiativet til aksjon for, så snart råd var, å få rimelige og rettferdige krav på remplassing av tonnasjetap anerkjent i prinsippet. Arne Sunde oppnådde å få effektiv støtte av sin kollega i den britiske regjering. Det resulterte i den viktige prinsippavtale som ble inngått mellom de to regjeringer høsten 1941, om kjøp og kontrahering i Storbritannia av erstatnings-tonnasje etter en kvotefordeling som bestemtes av tapenes størrelsesgrad.

Det første norske «replacementship», som ble døpt «Kong Haakon VII», ble høytidelig sjøsatt i desember 1941. Det var en begivenhet som ble tillagt politisk betydning og som tjente som de facto bekreftelse på en tonnasje-replacement ordning og prinsipper som ble mønster for senere tonnasje- og sammenhengende finansavtaler med England, U.S.A. og Sverige. I Skipsfartsdepartementets krigsarkiv finnes det dokumenter om disse avtalene og forarbeidene som det antas er av historisk interesse å studere nærmere.

Nygaardsvolds Regjering — med Arne Sunde til tider noe ensom — førte en utrettelig kamp i årene 1941—1943 for best mulig sikring av en god utgangsposisjon for norsk skipsfart etter krigen. Johan Nygaardsvolds — Arne Sundes og en noe forsiktig Trygve Lies historiske innsats i denne kampen og innsatsens betydning for økonomisk gjenreisning er neppe helt ut forstått og vurdert.

2. Tankskipsflåtens status og gjenreisningsproblemene 1945 — 1947

Ved krigens slutt — 8/5-1945 — hadde Norge i behold en nedslitt og foreldet tankskipsflåte på omkring 1,8 mill. tonn dw. For naturlig avvikling av krigsengasjementene beholdt myndighetene for en tid disposisjonsretten over flåten. Erstatning for bruken av skipene under krigen og forliserstatningene var avhengig av Stortingsvedtak. Ingen kunne vite noe bestemt om erstatningens størrelsesorden og tidspunkt for utbetalingene til rederne.

Grunnlaget for gjenreisningstiltak av større omfang var usikkert og det var på den tid ugjørlig selv for en troende optimist i tankskipsfart å investere i fremtidsskip. Begrenset verkstedskapasitet og stålmangelen i verden dirigerte rederne til Sverige der myndighetene etter retningslinjene i London-Regjeringens kontraherings- og finansavtaler anviste vilkårene for investering i tankskip, de fleste bygget etter førkrigstegninger i standardstørrelser.

En ambisiøs iakttagelse av utviklingen fant imidlertid ut at greske redergrupper med erfaring i tankskipsfart fra krigstiden under bekvemmelighetsflagg, støttet av konservativ amerikansk storfianans tok sikte på å ta ledelsen på tankmarkedet ved innføring av tankskipstyper som i det lange løp ville kunne utkonkurrere de konvensjonelle. Under krigen fikk greske redere anledning til å gjøre sine iakttagelser i oljeverdenen i U.S.A. De lærte alt som kunne læres om oljens og effektive tankskips betydning for beredskap i krig, og som kraftkilde i fred. De forstod betydningen av sjøverts transportøkonomi. De bygget verdens første serie av supertankers opptil 50.000 t. dw. og truet dermed Norges førkrigsposisjon på markedet.

Gresk initiativ og aggressive konkurransevillje ble en utfordring til lidenskapelig engasjement og krav på handlefrihet for redere som planla energisk konkurransekamp på tankmarkedet.

Pengepolitikk og Marshallhjelp

Krigstiden var en umenneskelig påkjenning på den alminnelige mann som vant krigen ved sin innsats. Erfarne mennesker med forutsetninger for politisk vurdering av folkets krigsinnsats var blitt overbevist om at kontraksjon i næringslivet som økonomisk virkemiddel under det herskende kapitalistiske system i den frie verden ville være en politisk umulighet. Ny økonomisk politikk måtte ta sikte på fremme av økonomisk vekst og produktiv virksomhet ved nybygging av trygge arbeidsplasser med tilbud om bedre arbeidsvilkår for å imøtekomme berettigede krav på høyere levestandard og bedre hjem. Dette ble retningslinjene i et politisk fellesprogram med formål gjenreisning og *ekspansjon* av Europas ødelagte produksjonskapital og arbeidsplasser. Marshall-hjelpen fra U.S.A. bidrog avgjørende til stabilisering av valutaene og reorganisasjon av pengevesenet i Europa — en absolutt forutsetning for et godt resultat av gjenoppbyggingsarbeidet.

Olje som kraftkilde ble et effektivt virkemiddel under gjenreisningen. Velutviklet sjøverts transportøkonomi førte til øket etterspørsel etter olje som både var billig og «arbeidsvennlig» i bruk i en verden der strukturendringene i det politiske og økonomiske liv var under rask utvikling.

Norsk posisjon og initiativ

Norge var med sin førkrigsposisjon og sin krigsinnsats en anerkjent stormakt i sjøverts oljetransport. Den sterke økonomiske utvikling gjorde det klinkende klart at verden hadde behov for norsk service — ikke bare som «husmann» med konvensjonelle tanskip bortsluttet på mindre gode langsiktige transportkontrakter, men som anerkjent effektiv og pålitelig reserve i nødssituasjon. De store oljeselskapene var alltid beredt til å betale god markedsrate til eierne av konkurransedyktige tankskip i slike posisjoner, som gjennomsnittlig over en normal periode ga tilstrekkelig avkastning til forrentning og amortisasjon av investert kapital og i ekstraordinære mar-

kedsituasjoner dessuten et lite inflasjonstillegg som skjerpet konkurranseviljen.

De store oljeselskaper gikk i teten og planla på et tidlig tidspunkt etter krigen nybygningsprogrammer som brøt radikalt med konvensjonelle. Man kontraherte skip med bedre utstyr og større fart og dobbel så stor lastekapasitet. Greske redere fulgte etter og overtok ledelsen. Det ble faresignalet til norske tankskipsredere som ble drevet til å gå i kampstilling overfor norske myndigheter som tok initiativ til skjerpede restriktive tiltak spesielt rettet mot ekspansjon i tankskipsfart. Restriksjonene som førte til kategorisk forbud mot investering i tankskip og kontrahering av nye var ledd i Regjeringens økonomiske politikk som var klart deflasjonistisk i sitt vesen. Regjeringen var etter sigende inspirert av rådgivere — bl. a. lærde sosialøkonomer, som ut fra defaitistiske betraktninger inntok en noe urimelig holdning under vurderingen av tankflåtens nasjonaløkonomiske betydning for bedring av livsvilkår og levestandard i Norge.

Valutalisens — tendens og innhold

Ett rederi hadde med myndighetenes samtykke, ved førsteklasses engelsk verksted kontrahert et tankskip — 16.000 t. dw. til pris £ 750.000 med levering 1951 —. Etter forhandlinger tilbød verkstedet rederiet å bygge et bedre utrustet skip på 24.500 t. dw. med samme levering til pris £ 875.000.

Myndighetene ga valutalisens på følgende vilkår (bl. a.):

En måtte forplikte seg til ved opptagelse av lån eller oppnåelse av kreditt å skaffe den nødvendige valuta. Hvis lån på seilende skip ble nødvendig for å oppfylle forpliktelsen, skulle valutamyndighetene i Norge treffe bestemmelser om hvorvidt lånet i U.S. dollars skulle opptas straks eller om man skulle vente til senere.

En måtte forplikte seg til å selge kontrakten i tilfelle de norske valutamyndigheter skulle forlange det. Hvorvidt de norske valutamyndigheter ville komme til å forlange

at kontrakten skulle selges, ville i første rekke bero på hvordan valutasisituasjonen utviklet seg.

En måtte forplikte seg til å slutte skipet på tidscerteparti til førsteklasses befraktere på betingelser som de norske valutamyndigheter og departementet fant akseptable når valutamyndighetene forlangte at dette skulle gjøres. Så snart det var mulig å slutte nybygningen på tidscerteparti måtte spørsmålet om slutning forelegges departementet for at valutamyndighetene kunne ta standpunkt til hvorvidt skipet skulle sluttet straks eller om man skulle vente med slutningen samt i hvilken valuta frakten skulle betales.

Brevet om dette valutatisagnet var underskrevet av den ansvarlige Statsråd.

Denne kontrakten om bygging av et kvalitetsskip med stor lastekapasitet hadde en betydelig merverdi utover byggeomkostningene og inflasjonstilleggene. Merverdien bestemtes av den aksellererende profitpotensial knyttet til større moderne tankskip forutsatt man fikk tillatelse til å operere et slikt skip i det åpne marked etter fri vurdering av risikomomentet. Den nasjonal-økonomiske betydning av det større tankskips stigende valutaskapende evne i takt med profitpotensial under operasjoner i det åpne marked må her fremheves.

Valutalisens-betingelsene for kontrahering av dette første større konkurransedyktige tankskip under norsk flagg, illustrerer på en overbevisende måte at myndighetenes valutapolitikk, slik den her fikk uttrykk, og tankskips-kontraheringsrestriksjonene slik de praktisertes var uproduktive for å si det pent.

Myndighetene hadde vanskelig for å lære av erfarne redere opplysninger om det faktum at oljeindustrien av sikkerhets-hensyn var interessert i en privat eiet og drevet reserveflåte av pålitelige tankskip som kunne være beredt til enhver tid å imøtekomme eventuelle uventede sesongbehov og justeringsbehov i skipningsprogrammene. Oljeselskapene fant det ikke økonomisk forsvarlig å anskaffe og vedlikeholde en så stor reserveflåte av tankskip som måtte behøves for dekning av alle marginalbehov. En autoritet i oljeindustrien uttalte:

”The fact is that the oil industry as a whole has a direct interest in ensuring that the market in free and uncommitted tonnage is maintained in quantity and remuneration over a period of time at economic levels”.

3. 1948 — Kontraheringsstopp. Tapt norsk posisjon

Norges tankskipsflåte var kvantitativt gjenreist i 1949. Endel av flåten bestod som tidligere nevnt av førkrigs- og krigsbygde skip som var nedslitt og uøkonomisk i drift. Nybyggene som var tilført flåten i den forløpne 4-års periode var av konvensjonell størrelse med liten konkurranseverdi. De fleste av nybyggene var bortsluttet til oljeselskapene på langsiktige certepartier til faste fraktrater som ga utilstrekkelig overskudd for nødvendig kapitaldannelse til gjenanskaffelse. Kapital til anskaffelse av nye kvalitetsskip kunne i mange tilfeller kun skaffes ved tilskudd fra driftsoverskuddene fra andre av rederienes skip. Eller man skaffet nødvendig kapital ved salg av tankskip kombinert med mindre gode tidscertepartier til konkurrenter som med lavere driftsomkostninger kunne seile skattefritt med overskudd under bekvemmelighetsflagg. Slike salg til lave priser fant gjerne sted for å utnytte fordelaktige kontraheringstilbud fra skipsbyggingsindustrien som i en periode med lavkonjunktur ble presset av konkurransen til å sikre seg byggeordrer for enhver pris.

Myndighetene fant seg ikke istand til å innrømme lettelser, men skjerpet tvertimot lisensbetingelsene og diskriminerte målbevisst av innbildt frykt for valutakrise, mot kontrahering av store tankskip. Man innførte bl. a. krav om «100 % valutarisk selvfinansiering» som i praksis ble fortolket slik at man forbød bruk av valutainntektene på seilende skip eller belåning av disse til betaling på byggeterminer eller avdrag og renter på nødvendige valutalån. Norske rederier ble forbudt å benytte seg av tilbud om valutahjelp fra gamle utenlandske forbindelser og finansinstitutter. Det var da de store konkurrenter av norsk

tankskipsnæring benyttet seg av situasjonen til storkontrahering av en tankskipsflåte som innledet strukturendringene i internasjonal tankskipsfart.

Det fremgår av Norges Rederforbunds kommentarer til Nasjonalbudsjettet 1947 og prognoser over netto valutautlegg til kjøp av skip og kontrakter, og prognose over kapitalbalansen i 1948 og senere at skipsfarten — og i vesentlig grad tankskipsfarten — foruten å dekke valutautleggene til sin gjenreisning ville bli istand til å gi betydelig valutarisk nettobidrag til andre næringsgrener i følgende størrelsesorden: 378 mill. kroner i 1948 — 445 mill. i 1949 — 619 mill. i 1950 og 688 mill. kroner i 1951.

Tallene fremkom på basis av kjente kontraheringer som ikke ville være tilstrekkelig til å opprettholde en flåte av førkrigsstørrelse og kvalitet.

Ingen motforestillinger klarte å stoppe Regjeringens totalforbud mot kontrahering av tankskip i utlandet. Kontraheringsstoppen som varte i to år bygget på misforståelser og totalt sviaktende grunnlag. For å få redusert skadevirkningene ble det nødvendig med nye motforestillinger og iherdig opplysningsvirksomhet om tankskipsfartens nasjonaløkonomiske betydning generelt og for landets valutahusholdning spesielt.

Motforestillingene

Foranlediget av det store kontraheringsrush for utenlandsk regning ble det i form av et P.M. av november 1950 gjort ny henvendelse til Regjeringen om «Norsk tankskipsfarts stilling i forhold til verdens». Det ble gitt en rekke faktiske opplysninger ledsaget av vurderinger om det generelle tonnasjebehov i forhold til oljeproduksjon og forbruk, tankskipsflåten i norsk nasjonalhusholdning, tankskip i fri fart og salg av tanktonnasje til utlandet. Det ble bl. a. fremholdt:

1. At siden høsten 1948 var det for norsk regning i utlandet kontrahert 4 tankskip på 50.000 t. dw. Ved verksteder i Norge var det i samme periode kontrahert 24 tankskip på tilsammen 365.000 t. dw. for levering 1951—1957.

Det ble fremhevet at tankskipsbygging i Norge forbruker mere utenlandsk valuta før skipene er ferdigbygget og settes i fart enn norske rederier ville behøve til kontrahering av kvalitetsskip i utlandet.

2. Det ville ikke skade norsk skipsbyggingsindustri om kontraheringsstoppen likvidertes og det ble gitt tillatelse til bygging i utlandet av en million tonn dw. tankskip for levering 1954—1955.

En kontrahering i utlandet av slik størrelsesorden ville ennå kunne gi Norge sjanse til gjenerobring av førkrigsstillingen i tankskipsfart. Risikoen for feilvurdering ville være minimal sett i sammenheng med den stigende tendens i verdens oljeproduksjon og forbruk.

3. Det ble henvist til gresk/amerikanske finansgrupper som i etterkrigstiden under full kontraherings- og skattefrihet hadde bygget opp verdens største skipsrederier og faktisk dominerte viktige områder av markedet. Tiden måtte nå være moden for tillatelse til etablering av finansielt sterke norske rederigrupper som med nasjonaløkonomisk fordel var istand til å utnytte gunstige utenlandske tilbud på nødvendig valutakreditt til anskaffelse av konkurransedyktige tankskip i slik størrelsesorden at respekten hos oljeselskapene for norsk service kunne bli gjenopprettet.

Det var blitt påvist at norsk skipsfart hittil i etterkrigstiden hadde gitt lavere bidrag til betalingsbalansen overfor U.S.A. enn vareeksporten. Det skyldtes hovedsakelig at oppbyggingen av tankskipsflåten hadde foregått i et langsommere tempo enn drycargoflåten. En riktig "timing" av tillatelse til nykontrahering ville muliggjøre stigende bidrag til dollar-betalingsbalansen ved tilbud til U.S.A. av effektiv norsk tankskipstonnasje til delvis avløsning av den krigsbyggede amerikanske T.2. tankskipsflåten.

4. Tankskip krever vesentlig lavere byggeomkostninger enn tørrlasteskip og store tankskip behøver relativt langt færre folk til driften.

Tankskipsflåten gir større netto valutabidrag til Norges Bank enn både tramp- og linjeskipsflåten. Valutaoverskuddet er større pr. mann ombord og det er langt større i relasjon til anskaffelsesomkostningene. Neppe noe annet produksjonsmiddel vil på så kort tid kunne gi så store bidrag for så liten innsats av valuta og arbeidskraft som tankskip.

Dette gjelder spesielt for tankskip i fri fart.

Utviklingen på tankskipsmarkedet 1948—1950 presiserte betydningen — valuta- og fraktpolitisk — av operasjoner i marginalområdet for de store oljeselskaperens behov.

Norge har tradisjonelt vært et populært lite verdensmarked med frie privateide tankskip i effektivt beredskap for behov i uventede situasjoner. Rederier med frie tankskip i det åpne marked har med rimelig risiko gitt langt større netto tilskudd til norsk valutahusholdning enn selskaper med tidsbefraktede skip — et forhold som vel har vært lite påaktet. Rederier med lang erfaring på området ba forgjeves om handlefrihet til å anskaffe ny kvalitetstonnasje for i rimelig utstrekning å få adgang til å fortsette slik intensiv og regningsvarende fraktpolitikk som markedet innbød til.

Salg av realverdier til utlandet O.E.E.C. liberaliseringskrav

Regjeringens valutalisensbestemmelser åpnet adgang for rederne til å erverve *valuta-goodwill* — ved salg av tankskip til utlandet. Det var en innrømmelse av tvilsom verdi for norsk tankskipsfart sett i større perspektiv. Valutagoodwill ble gjenstand for omsetning, og forholdet førte til salg av *realverdier* til konkurrenter som drev skattefritt og med lavere omkostninger. Utenlandske redere fikk således gunstig anledning til med relativt liten kapitalinnsats å etablere seg i tankskipsfart, som fremtidige sterke motstandere i konkurransekampen på markedet. Det ble vanskelig å forstå fordelene ved å ofre eksisterende

valutaskapende realverdier i bytte med valutalisensavtaler på papiret for bygging av skip som skulle leveres om 3—4 år.

I John O. Egelands bok opplyses at Norges betalingsbalanse viste den ventede fremgang i 1950 og 1951. Regjeringen fant å måtte bøye seg for kravene fra O.E.E.C. organisasjonen om liberalisering av restriksjonene i skipsfartssektoren. Forbud mot kontrahering av tørrlasteskip i O.E.E.C. land ble opphevet, men Regjeringen fant utvei til å fastholde kravet om 100 % valuta-selvfinansiering av tankskipskontrakter.

Imidlertid vedlikeholdtes presset på myndighetene for oppnåelse av større handlefrihet. Det engelske verksted som var engasjert til å bygge den tidligere omtalte 24.500 tonner (opp-rinnelig 16.000 t.), ga rederiet et særdeles fordelaktig tilbud som gikk ut på å øke båtens lastekapasitet til 31.000 t. dw. (Båten ville ved levering bli et av verdens største tankskip.) Det lyktes å få myndighetenes tillatelse til å utsette bort-befraktning av denne kontrakten til det tidspunkt rederiet, etter vurdering av markedet, fant gunstigst for maksimal utnyttelse av skipets valutaskapende evne. Ved årsskiftet 1951/52 var kontrakten bortsluttet til et av de store engelske oljeselskaper på et femårs reiseceerteparti som i driftsårene 1954/58 ga et netto valutaoverskudd til Norges Bank på over 70 mill. kroner. (Basispris for kontrakten var 24,5 mill. og endelig kostende 33. mill. kroner.)

Slike disposisjoner gjorde inntrykk i departementet særlig hos venner der, som viste forståelse for norsk tankskipsfarts vanskelige arbeidsvilkår og betydningen av lettelser. Det gjorde også god virkning å fortelle om heldige fraktslutninger i det åpne marked av en 13.000 t. dw. tankbåt, bygget under krigen i Malmø (reddet for norsk flagg ved skipsfartsminister Arne Sunde's initiativ) som i 1948 ga netto bidrag til Norges valuta-husholdning på 10,1 mill. kroner — i 1949 1,9 mill., — i 1950 2,5 mill. og i 1951 5,7 mill. kroner. Båten hadde kostet i alt 5,6 mill. kroner da rederiet overtok den i 1945.

4. 1956 – Suezkanalen – Supertankskip Lavkonjunkturen 1958 – 1967

Stortingets vedtak (februar 1955) om investeringsavgift på tankskipskontrakter førte til kortvarig kontraheringsstopp i 1955. Det gunstige vintermarked 1955/56 innbød til kontrahering av stor-tankskip. På et tidspunkt da forholdene lå fordelaktig an ble avtale inngått om bygging av super tankskip for levering 1958. Valutalisensen gjorde det imidlertid unødig vanskelig å sikre denne representative kontrakt for norsk flagg. Rederiet ble pålagt å oppta valutalån godkjent av myndighetene for 100 % av byggesummen inklusiv glideskalatillegg og ekstras med fem års avdragsfrihet fra leveringen. Det måtte foreligge bindende tilsagn om slikt lån før rederiet inngikk bindende kontrakt med verkstedet. Det ville i praksis bety at rederiet måtte skaffe valutakreditt i D-mark eller U.S. \$ med 9-årig varighet for et beløp som ikke lot seg beregne eksakt grunnet alminnelig inflasjon.

Man refererte fra rederiets valutastatistikk for å illustrere urimeligheten i lisensbestemmelsene. Rederen av førnevnte 13.000 t. tankskip kunne opplyse at investeringen i dette skip i 1945 hadde inspirert til bygging av en tankskipsflåte på 6 skip på tilsammen 119.000 t. dw. som foruten å være valutaselvfinansiert med i alt 80,8 mill. kroner, hadde gitt et *netto valutatilskudd til bruk for annen norsk næringssektor på 43,2 mill. kroner pr. 1. september 1956.*

Stortankskipskontrahering

Det ble gitt utførlige opplysninger om de store oljeselskaper som pr. 1. januar 1956 hadde kontrahert 147 supertankskip i størrelsesklasser 32.000—42.000 t. dw. med levering 1957—1959. En stor gresk rederigruppe hadde da alene kontrahert flere slike skip enn alle norske rederier til sammen. Av tankskip på mer enn 45.000 t. dw. hadde verden kontrahert 29 og Norge bare ett skip. Flåten av stortankere under bygging og i ordre

ville utgjøre 32 % av den tankskipsflåte som var i fart i verden i 1955.

Det ble fremhevet at bruken av stortankskip reduserer transportomkostningene betydelig, hvilket har spilt en stor rolle i prisdannelsen for råolje. Markedsraten (juni 1956) for oljetransport fra Midt-Østen til U.K./Continent utgjorde således mer enn 50 % av råoljens cif. verdi. Råolje transportert i norske tankskip på tidscertepartier til lave rater kunne i 1956 bringes til terminalene for under det halve av markedsraten. Det resulterte ofte i lavere oljepris som gavnet Norge i bare liten utstrekning og ikke sto i noe rimelig forhold til valutatapet ved de lavere fraktrater som 80 % av den norske tankskipsflåte den gang arbeidet for.

Aggressive tankskipsredere hadde vanskelig for å forstå hvorfor tankskips valuta-overskudd skulle reserveres til bruk for bygging av tørrlastskip i utlandet i tider da behovet for slike skip var mindre enn behovet for store tankskip. Det var også vanskelig å akseptere som god økonomi at tankskips valuta-overskudd ble anvendt til forskuddsbetaling av stålmaterialer til skip kontrahert ved norske verksteder for levering om 3—4 år, mens den tankskipsreder som ved heldig fraktpolitikk hadde opparbeidet og levert store overskudd i valuta til Norges Bank skulle nektes bruk av en liten del av overskuddet til fornuftig valutaskapende investering i store tankskip.

Suezkrisen 1956 og omdirigeringen av råoljetransporten fra den Persiske Gulf via sydspissen av Afrika, bidrog i overbevisende grad til forståelse for betydningen av stor-tankskipet som den mest effektive og økonomiske transportenhet.

Det norske valutaråd og regjeringens økonomiske utvalg som var avgjørende instanser i spørsmål om valutalisens fant ennå ikke tiden inne til å endre holdning. I valutalisensen for kontrahering av to stor-tankskip, begge med levering 1961, fastholdt man kravet om valutarisk selvfinansiering, og man nektet fremdeles forskuttering av valuta til betaling av byggeterminer. Ved avgjørelsen av spørsmålet la man i dette tilfelle vekt på at rederiet hadde fått tillatelse til å kontrahere 4 motor-

lasteskip på *frilistebetingelser*. Rederiet gjorde oppmerksom på at valutautleggene på to av skipene (levering 1957) som var bortsluttet på fordelaktige certepartier, ville komme tilbake til Norges Bank i løpet av mindre enn 3 år fra leveringen. Det ble videre fremhevet at driften av tørrlasteskipene i løpet av de 4 år som ville forløpe før de to stor-tankere kunne bli levert ville kunne vise betydelig valutaoverskudd utover den valuta som var krevet for å bygge tørrlasteskipene.

I en 12 års etterkrigsperiode med interessante muligheter og historisk ukjent fremgang i verden på de fleste områder hadde frykt for realistisk vurdering, parret med en viss grad av intellektuelt hovmod og ønsketenkning hos medansvarlige redere fått litt for stor makt over utviklingen av norsk tankskipsfart som i forhold til konkurrentene gikk svekket inn i en ny og vanskelig konjunkturperiode.

5. Lavkonjunkturen og Tankmarkedet 1958—1963

De store greskeide rederier, Erling D. Naess Rederiene og den amerikanske reder, D. K. Ludwig dominerte tankskipsmarkedet i kriseårenes første fase 1958—1963. Størstedelen av disse rederigruppers tonnasje, som var på mer enn 10. mill. t. dw. var bortsluttet til oljeselskapene på langsiktige og tildels meget gode certepartier. Det hadde også lyktes noen norske rederier å sikre seg gode langtidscertepartier med dristig utnyttelse av fraktkonjunkturen i Suez-krisens siste fase.

Mange av skipene som gikk inn i fart i 1956 til 1960 — særlig turbintankskip i størrelsen 32.000—47.000 t. dw. var meget kostbare i anskaffelse og uøkonomiske i drift. Det ble vanskelig å få skipene nedskrevet til normalverdi i certepartitiden, og de fleste ville være lite konkurransedyktige på et normalt marked ved utløpet av certepartitiden. Redere med mindre tankskip bortsluttet på certepartier med lavere rater og pantsatt som sidesikkerhet for valutalån i forbindelse med kontrahering, fant det regningssvarende å likvidere engasjementene ved salg inklusiv certepartiene.

Det ble etterhvert klart at etterkrigstidens planøkonomisk dirigerte investerings- og befraktningsvirksomhet i tankskipsfart ville få alvorlige følger for norske rederier som på grunn av inflasjon og mangel på realkapital ikke ville bli istand til å følge med i utviklingen.

Importrestriksjonene for råolje til U.S.A. skapte store forstyrrelser og skjerpet krisen på tankskipsmarkedet med særlig store utslag på markedet i marginalområdet. Denne uforutsette begivenhet bidrog sterkt til at mer enn 7 mill. tonn tankskip i 1959 måtte trekkes ut av markedet og gå i opplag og mange tankskip fant mer regningssvarende beskjeftigelse i kornfart.

Kubakrisen og påfølgende beslagleggelse av U.S.A.-eide oljeraffinerier, foranlediget usedvanlig brutale represalier mot alle som var engasjert i oljehandel eller oljetransportvirksomhet med Østblokk-land. Norske rederier som aldri hadde transportert et eneste tonn olje til Kuba hverken før eller etter Kubakrisen, men som opprettholdt normal befraktningsforbindelse med Østblokk-land, ble blacklistet av alle de store amerikanske oljeselskaper og deres skipsmeklerforbindelser. Diskrimineringsene, som varte i 6 av depresjonstidens 10 år, fikk imidlertid motsatt virkning av den tilsiktede. Russland satte igang et stortilt tankskipsbyggeprogram og er etterhvert blitt helt uavhengig og konkurrerer ved leilighet på det åpne marked med andre lands tankskip.

I John O. Egelands bok hevdes det at depresjonen på markedet etter Suezkrisen 1956/57 kan betegnes som den mest langvarige lavkonjunktur i tankfartens historie og at bunnivået passertes i 1962.

Skipsbyggingsindustrien i verden hadde fått føling med virkningene av krisen og fristet med kontraheringstilbud for store tankskip til nedsatte priser og på usedvanlig gunstige kredittvilkår.

Byggeprisene falt til henimot halvdel av de priser som ble betalt fem år tidligere. På grunn av massekontraheringen og de store innbefraktninger i 1956/57 årene unnlot oljeselskapene å kontrahere. Et av oljeselskapene foretrakk å dekke

sitt behov ved innbefraktning av *nye typer store tankskip på opptil 80.000 t. dw. på 20 års tidscertepartier til faste fraktrater i Pund Sterling*. Noen eksil-greske og endel norske rederier kontraherte i 1961 et antall slike stortankere (til sammen ca. 2 mill. tonn dw.). De fleste ble bortsluttet på langsiktige certepartier uten beskyttende valutaklausuler til fraktrater som ikke garderte mot inflaterte driftsomkostninger og som under ingen omstendigheter ville kunne skape tilstrekkelig kapital for nyanskaffelse.

Oljeselskapenes unnløstelse av å investere i billig konkurransedyktig ny tonnasje til fordel for innbefraktning av stor-tankere på certepartier med varighet ekvivalent med skipenes økonomiske levetid var høyst bemerkelsesverdig.

Lavkonjunkturen ble utnyttet til nødvendig sanering av transportøkonomien og bedring av oljehandelens arbeidsvilkår som bidrog til stigende oljeproduksjon for å kunne mette det stadig stigende behov for olje som kraftkilde. Verdens skipsbyggingsindustri var i beredskap med utvidet kapasitet og presset på markedet med byggetilbud av de tankskipstyper og størrelser som krevdes for tilfredsstillelse av kravene på øket effektivitet og økonomi i sjøverts oljetransport.

En mer inngående analyse av norsk tankskipsflåtes posisjon gjorde det ganske klart at den seilende flåtes økonomiske levetid ville måtte bli kortere enn beregnet. Flåten var tross relativt lav gjennomsnittsalder ikke konkurransedyktig på det åpne marked som norske tankskipsredere før eller siden ville måtte bli tvunget til å vise større oppmerksomhet hvis man næret ønske om å følge med i utviklingen.

Nytt initiativ i tankskipsfart

En gruppe verksteder i England, Tyskland og Sverige ble innbudt til i samråd med norsk verkstedsindustri å bygge en konkurransedyktig tankskipsflåte med best mulig standardisert driftsmaskineri og utstyr. Det ble etablert samarbeide mellom gruppens verksteder ut fra det prinsipp — som var vedtatt på forhånd — at kravet på størst mulig driftsøkonomi

og effektivitet måtte gå foran alle andre hensyn og kunne tvinge det enkelte medlem av gruppen til — hvis nødvendig — å skrappe egne foreldede typer eller arbeidsmetoder til fordel for serieproduksjon av deler og skipsutstyr i det medlemsland som viste seg å være mest konkurransedyktig på området.

Forhandlingene (1963/64) resulterte i kontrahering av 7 stor-tankskip på til sammen 600.000 t. dw. til fast pris omkring 450 mill. kroner for levering 1965 og 1966. I lisensansøkingen til departementet opplystes at alle nybyggene kontrahert i utlandet ville bli valutaselvfinansiert ved låneopptak for 80 % av skipenes kostende å avdra over 10 år med maksimum 6 % forrentning. 20 % differansen ville bli dekket av rederiets driftsinntekter i fremmed valuta. *Alle nybygg var kontrahert certepartifrie.*

Det var ikke av noen långiver forlangt annen sikkerhet for oppfyllelse av kontraktsforpliktelsene og lånenes forrentning og riktige tilbakebetaling enn rederens underskrift og vanlig pant i de nye skip. Det var rederiets bankforbindelse i London med norsk sjef som under forhandlingene støttet rederiets krav på certepartifrihet for alle nybyggene. Banken ga denne attest for kredittverdighet omkostningsfritt og uten lang betenkningstid. I denne forbindelse kunne rederiet opplyse departementet om at rederiets valutastatistikk viste netto valuta driftsinntekter på 233 mill. kroner i kriseårene 1957—1963. Etter fradrag av kontraktsterminer for nybygg i utlandet samt renter og avdrag på lån i fremmed valuta på i alt 122 mill. kroner, viste regnskapet for nevnte periode et netto valutaoverskudd til Norges Bank på 111 mill. kroner.

Norsk Liberalisering — Strukturendringene i tankskipsfart

Byggetilbudene fra verdens verkstedsindustri akselererte strukturendringene i internasjonal tankskipsfart som dominertes av Liberia-registrerte rederier. I begynnelsen av depresjonstiden utgjorde verdens tankskipsflåte omkring 46 mill. tonn dw., herav under engelsk flagg 5,8 mill. tonn dw. og under norsk

flagg 6,5 mill. tonn dw. Hele 85 % av den engelske flåte besto av skip på under 40.000 t. dw., og den vesentligste del av denne flåten var eiet av de store oljeselskaper.

Ved utgangen av 1963 hadde verdens tankskipsflåte steget til 75 mill. tonn dw., herav henholdsvis 17,5 mill. tonn, 11,8 mill. tonn og 10,8 mill. tonn dw. under Lib./Pan. — engelsk og norsk flagg. I 1963 var imidlertid størstedelen av konkurransedyktige norske tankskip bortsluttet på mer eller mindre langsiktige certepartier i likhet med de fleste Lib./Pan. og engelske tankskip av samme størrelsesorden. Frie norske tankskip som opererte i marginalområdet på tankmarkedet hadde imidlertid med relativt godt utbytte uten altfor sjenerende konkurranse fått anledning til å stå til tjeneste for oljeselskapene i gunstige konjunkturbølger av kortere varighet.

Skipsbyggingsindustriens påtrengende behov for nye byggeordrer, de fordelaktige byggetilbud som sirkulerte på markedet og liberaliseringen av valutalisensbestemmelsene satte fart i norsk kontrahering av tankskip. I årene 1963—64 og 1965 kontrahertes tankskip på henholdsvis 49 %, 39 % og 38 % av Norges seilende tanktonnasje. Det ga Norge en klar ledelse foran Storbritannia. Britisk kontrahering inklusiv oljeselskapenes viste for 1963 — 20 %, 1964 — 20 % og for 1965 bare 11 % av seilende tanktonnasje under engelsk flagg. Norsk kontrahering av tankskip lå i denne periode også foran Lib./Pan. flagg-kontraheringene. Denne tendens på kontraheringsmarkedet var meget bemerkelsesverdig og av betydning for vurderingen av tankskipsmarkedets absorberingsevne, spesielt av frie skip som søkte beskjeftigelse i det åpne marked.

De fleste norske kontraheringer gjaldt konkurransedyktige stor-tankskip som imidlertid på forlangende av kredittinstitusjoner før levering fant sted, ble bortsluttet på tidscertepartier til lave frakter tilpasset amortisasjon av de lave byggeprisene i Japan og forrentning og avdrag av lån for 80 % av byggesummen. De redere som foretrakk å utnytte mulighetene på det åpne tankmarked kunne vanskelig benytte seg av byggetilbudene fra Japan som i mange tilfeller var vesentlig fordelak-

tigere enn tilbudene fra verksteder i Europa. På den annen side var det ikke ønskelig å investere i store tankskip bygget i et land som planmessig subsidierte nasjonal shippingindustri støttet av amerikansk finanskapital som stipulerte fristende kredittvilkår for bygging av tankskip knyttet til dollarcertepartier med lave fraktrater.

Tankskipsflåtens utvikling i perioden 1964 mot 1967

Norske rederier kontraherte i alt 38 stor-tankere over 60.000 t. dw. på til sammen 2,8 mill. tonn dw. med levering i årene 1964—65 og 1966. To tredjedeler av denne tankflåten ble bortsluttet på certepartier med faste, relativt lave fraktrater.

I løpet av 10-årsperioden 1957/66 absorberte tankmarkedet 70 mill. tonn dw. ny tonnasje, hvorav i 1964 — 8,5 mill. tonn, i 1965 — 9,5 mill. tonn og i 1966 10,5 mill. tonn dw. Verdens tankskipsflåte var som nevnt på 75 mill. tonn dw. ved utgangen av 1963. Heri var inkludert over 300 skip — delvis foreldede turbintankskip — i størrelser 30/50.000 t. dw. på til sammen 11,7 mill. tonn dw. Størstedelen av denne tonnasje tilhørte oljeselskapene og eksil-greske rederigrupper.

I løpet av årene 1964 — 1965 og 1966 ble tankmarkedet tilført henholdsvis 3,6 mill. tonn, 5,7 mill. og 6,9 mill. tonn dw., til sammen i denne 3 årsperioden 16,2 mill. tonn dw. stortank-tonnasje i størrelsesklassen over 60.000 t. dw. til 125.000 t. dw. Bare en liten del av denne ettertraktede tonnasjen opererte i det åpne marked med kortsiktige befraktninger.

Risikoen forbundet med slike markedsvurderinger er i depresjonstider ikke urimelig stor for den erfarne reder med trent organisasjon, og konkurransedyktig tonnasje som i perioder med stigende marked også kan få sjanser til urimelig store fortjenester. Krisebetont befrakterbehov i markedets marginalområde kunne under omstendigheter friste til feilvurdering og en ubehersket utnyttelse av muligheter som i det lange løp neppe ville være forenlig med klok og riktig fraktpolitikk.

Vinteren 1966/67 tilførtes markedet et uvanlig antall nye stor-tankskip som var bortfraktet til oljeselskapene til relativt

lave rater. Istedenfor ventet vanlig sesongstigning ble fraktraten på det frie marked presset ned til tapbringende nivå også for stor-tankskip som i promte posisjoner måtte finne seg i å akseptere rater som ikke engang dekket de direkte driftskostninger. Årsaken til den unaturlige markedsutvikling var sannsynligvis feilvurdering av forsynings- og skipningsdisposisjonene vedkommende råoljen fra Afrika og Midt-Østen, der den politiske situasjon i lengre tid hadde vært meget anspent.

Noen av sjefene i et stort amerikansk oljeselskap med ansvar for befraktning av skip i det åpne marked besøkte Fjøsanger mai 1967, da markedsraten var omkring Scale ÷ 80. Amerikanerne var nå interessert i befraktning av den bedre del av rederiets tankskipsflåte på 14 skip på 800.000 t. dw. som søkte beskjeftigelse i det åpne marked på rimelige vilkår. Partene kunne ikke komme til enighet om begrepet rimelige vilkår. Ingen avtale kom istand.

Den 6. juni 1967 eksploderte den langvarige krisen i Midt-Østen. Rederiet, som fryktet storkrig, sendte den 7. juni 1967 følgende telextilbud til et av de store oljeselskaper i London:

”Referring telephone conversation this morning I intended when still permitted to do so to offer my free Norwegian tankerfleet of 12 units with a total carrying capacity about 760.000 tons for British use operated by British Petroleum or Shell your descretion in case of emergency caused by declaration of embargo on British ships loading out of Arab ports Mediterranean and/or Persian Gulf”.

Det kan nasjonaløkonomisk sett være av historisk interesse å opplyse at drift i det åpne marked av rederiets tankskipsflåte som i 1963 og i 1964 var på 189.000 t. dw. og i 1967 var vokst til 813.000 t. dw., tilførte Norges Bank *netto valutaoverskudd på 268,8 mill. kroner* (for perioden 1964—67). Betaling av byggeterminer og avdrag og renter på lån i utlandet krevde i disse årene netto 163,8 mill. kroner i fremmed valuta. Nettotilskudd til disposisjon for annen norsk næring ble 105 mill. kroner i denne annen fase av lavkonjunkturen i tankskipsfart.

6. 1968—1970. Pund-devaluering — Inflasjonen — Omkostningseksplasjonen — Energikrise (?) — Gruppedannelser

Norsk kontraheringsvirksomhet avtok relativt sterkt i 1966 og i 1967 da det kontrahertes henholdsvis 29 % og 21 % av den seilende norske tankskipstonnasje. Engelske nykontraheringer inklusiv oljeselskapenes falt i 1966 til 13 %, men viste bemerkelsesverdig stigning i 1967 til 36 % av seilende tankskipstonnasje.

Oljeselskapenes kontraheringsmasse steg fra 7,2 mill. tonn dw. i 1965 til 10 mill. tonn dw. ved utgangen av 1966 og til 18 mill. tonn ved utgangen av 1967. Verdens stadig stigende behov for råolje tvang oljeselskapene til ytterligere rasjonalisering av terminalene og sjøtransportsektoren som resulterte i kontrahering og hurtigst mulig bygging av V.L.C.C. i 200.000 t. klassen. I løpet av 1966 var det kontrahert 2 slike stortankskip for norsk regning, og det ene bortsluttet på 20 års tidscerteparti. Tankskipskontrahering for norsk regning falt fra 5,1 mill. tonn (58 enheter) i 1965 til 3 mill. tonn (21 enheter) i 1967. Hertil kom to — 220.000 tonnere kontrahert ved Stord Verft.

Stengningen av Suezkanalen, Araberlandenes midlertidige råoljeembargo mot Storbritannia, U.S.A. og Tyskland, og stengningen av råoljetilførselen fra Nigeria grunnet borgerkrigen der, førte til effektive kooperative tiltak hos verdens store oljeselskaper med formål maksimal utnyttelse av all tankskipskapasitet uansett flagg og eiendomsforhold og forsert oljeproduksjon i land nærmest konsumstedene. Suezkanalen forble stengt, men opphevelsen av oljeembargoen, tilgangen på V.L.C.C. stor-tankerne og andre transportøkonomiske tiltak normaliserte etterhvert forholdene. Oljeselskapene overvant krisen uten nevneverdige forstyrrelser av oljehandelen, og uten at myndigheter fant det nødvendig å gripe inn med rasjonaliseringstiltak eller prisreguleringer.

Imidlertid — prognosene viste stigende verdensbehov for

råolje som kraftkilde til avløsning av kull og erstatning av relativt redusert gassproduksjon og den kostbare kraft fra forsinkede atomkraftverk. Økende frykt for kommende energikrise i U.S.A. skapte uvilje mot importrestriksjonene for råolje fra Midt-Østen. Man ble etterhvert oppmerksom på at U.S.A. var uforberedt på å møte en virkelig alvorlig energikrise. Man manglet både effektive transportskip og nødvendige anlegg, og terminaler som trengtes for direkte forsyninger av råolje til det amerikanske marked, som alltid har vært og er verdens største forbruker av olje. Man oppdaget at U.S.A. ikke hadde et eneste effektivt stor-tankskip under amerikansk flagg.

Devalueringen av Pund Sterling og påfølgende overall inflasjon førte til sterkt investeringspress og nytt kontraheringsrush etter V.L.C.C. i størrelser henimot 300.000 t. grensen.

Tabell over kontraheringer pr. 31/12:

Kontrahert av:	1967		1968		1969		1970	
	An- tall	Mill. t. dw.	An- tall	Mill. t. dw.	An- tall	Mill. t. dw.	An- tall	Mill. t. dw.
Oljeselskapene	142	18	134	19,4	132	19,5	162	24,8
Private redere	152	22	210	33,2	271	39,7	270	45,4
Total	294	40	344	52,6	403	59,2	432	70,2
Norge herav	23	3,4	46	7,6	51	8,7	46	9,6

Når disse skip er levert i løpet av årene 1971—75 vil verdens tankskipsflåte være på anslagsvis 256 mill. tonn dw., herav 107 mill. t. dw. V.L.C.C., inklusiv store kombinasjonsskip — tilsvarende 42 % av verdens tankskipsflåte.

I 1970 ble det levert 71 — V.L.C.C. på 15,9 mill. tonn dw. lastekapasitet som ble absorbert i et stigende marked. Omkring 300 V.L.C.C. på 74,4 mill. tonn dw. er i ordre hos verdens skipsbyggere, herav 207 skip på 51,3 mill. tonn dw. for regning av private redere, hvorav 60,8 % er befraktet. Av V.L.C.C. i

service og i ordre for regning av private er 66,77 % eiet av 24 rederier, som hver eier fire eller flere slike skip.

Norske rederier som har funnet det lønnsomt å arbeide på det frie tankmarked med de mest effektive skip har vært henvist til å kontrahere V.L.C.C. ved europeiske verksteder. Det er med personlig glede en kan bekrefte at norsk skipsbyggingsindustri ved Aker-gruppen Stord Verft er konkurransedyktig. Verftet har levert stor-tankskip til priser og på vilkår som har vært rimelige og har bidradd til at norsk tankskipfart, som i mange år har vært akterutseilt i konkurransekampen, nå med god fart seiler opp på siden av de store konkurrenter.

Japans skipsbyggingsindustri som i mange år har dominert verdensmarkedet har i 1970 inntatt en avventende holdning til sine kunders kontraheringsønsker. Ved aggressive konkurransetilbud under kontraheringsoffensiven i 1955/56 og i 1962/63 klarte Japans skipsbyggingsindustri å redusere verdensmarkedets priser med 10 %. Japan har siden kontrollert pris- og kredittpolitikken i verdens skipsbygging ved statlige hjelpetiltak og subsidiering som i Europa har fristet industrien til økonomisk farlig byggevirksomhet som tilslutt har ført til sammenbrudd av flere stor-verksteder.

Under høykonjunkturen på tankfraktmarkedet i 1970 tok Japans verkstedsindustri sikte på — inspirert av regjeringens økonomiske politikk — å reservere øket byggekapasitet for nasjonale shippingprogrammer. Den tilovers eksisterende del av kapasiteten forsøkt ved flere anledninger reservert for utenlandske redere som kunne fristes til, i samband med kjente redergrupper i Hong Kong under Liberia flagg, å kombinere kontrahering i Japan med langsiktige befrakningsavtaler under kontroll av japanske rederigrupper.

Oljeselskapenes stigende etterspørsel etter de meget store tankskip og den økende kontraheringsinteresse, har utkonkurrert norske redere i kampen om ledige byggebeddinger. Man har heller ikke sett seg istand til å følge med i en 80 til 100 % prisstigning, kontantbetaling og utrygge glideskalavilkår.

Med *fri disposisjonsrett* over en flåte av seilende og kontra-

herte stor-tankere kan norsk rederinæring innta en avventende holdning i bevisstheten om at vi nå etter mange års strev seiler i åpent farvann og med gunstigere arbeidsvilkår — ikke for å bli verdens største på området, men for at vi med styrket konkurransevilje — eventuelt i gruppedannelser — som i andre sektorer av norsk skipsfart — og i sunn kappestrid med våre store konkurrenter må rekke frem til målet og endelig få oppfylt det gamle ønske om gjenerobring av norsk førkrigsposisjon i internasjonal tankskipsfart.

*Satt med 10 pkt. Garamond skrift
Trykt på 120g matt Kremfarget Spesial
Omslaget 185g grå satinert kartong
A. Garnæs Boktrykkeri A.s
Bergen*

*Trykt ved midler fra
Det Bergenske Dampskibsselskabs Handelsbøyskolefond*