

# SKIPSFART OG SKIPSBYGGING og Det europeiske fellesskapet



# Norsk skipsfart

Med rette er det sagt at utviklingen i den norske skipsfart er Norges økonomiske mirakel. Med 1 promille av verdens befolkning utgjør den norske flåten 10 prosent av verdens handelsflåte. Det har vært en næring i sterk vekst med en tredobling av flåtens størrelse i løpet av 15 år.

## Hva skipsfarten betyr for landet

Skipsfarten og de næringer som er direkte knyttet til den, gir arbeid for omkring 100 000 nordmenn. Med ektefeller og barn vil det si at mellom 300–400 000 mennesker i vårt land er avhengig av skipsfartens framtid.

Handelsflåtens innseiling av fremmed valuta er helt nødvendig for å holde hjulene i gang i norsk arbeidsliv. Vi importerer hvert år langt mer enn vi eksporterer av varer. I år blir underskuddet omkring 8500 mill. kroner. Den høye importen er nødvendig for å skaffe bedriftene hva de trenger av maskiner og utstyr, råvarer og halvfabrikata. Men underskuddet må dekkes. Det gjøres først og fremst ved at skipsfarten seiler inn fremmed valuta – i år bortimot 7500 mill. kroner.

Uten inntektene fra skipsfarten kan ikke Norge opprettholde sin høye levestandard. Mange næringer er uløselig knyttet sammen med skipsfartens framtid. Det gjelder i første rekke skipsbyggeriene.

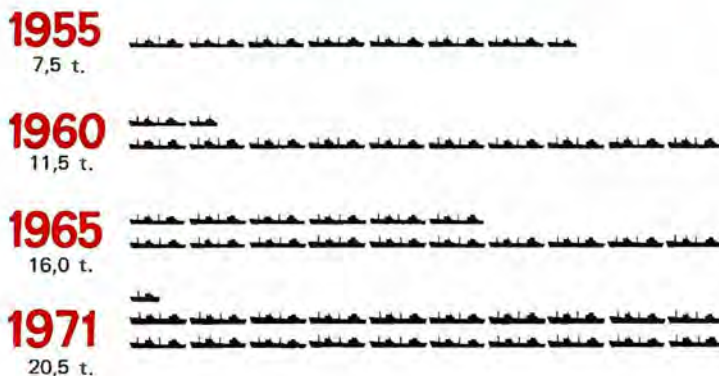
## Nr. 2 i europeisk skipsfart

Til sjøs er Norge en stormakt. I Europa er det bare Storbritannia som har en flåte større enn vår.

Et utvidet EF vil være det største skipsfartsområde i verden med over 1/3 av dens tonnasje.

## NORGES HANDELSFLÅTE

— = 1 mill. brt. tonn



## EUROPEISK SKIPSFART

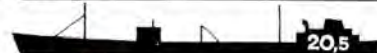
Tonnasje i mill. brt.

### Søkerlandene:

STORBRITANNIA



NORGE



DANMARK



### EEC-landene:

ITALIA



V-TYSKLAND



FRANKRIKE



NEDERLAND



BELGIA



# En internasjonal næring

Norsk skipsfart er en internasjonal næring. 93 prosent av våre skip seiler mellom fremmede havner – i andre lands tjeneste. Dette betyr at norsk skipsfart til enhver tid må drives i konkurranse med andre lands skip. Mange nasjoner søker å favorisere sine egne flåter. Andre prøver å bygge opp egne flåter gjennom stattlige subsidier. Ikke minst må den norske flåten møte konkurransen fra skip som seiler under «bekvemmelighetsflagg» – med lave hyrer og lave skatter.

Denne flåten er betydelig. Liberia er verdens største «skipsfartsnasjon», med en registrert flåte på 30 mill. br.t.

Konkurransen er også følelig fra to flåter som stadig øker sin slagkraft, den japanske og den sovjetiske. Japans flåte er nå større enn den norske. Sovjet-Samveldets er på vei mot 15 mill. br.t.

Det største problemet for norsk skipsfart er den flaggdiskriminering som drives av mange land. Fordi de selv har flåter som ikke er i stand til å konkurrere, verger de seg mot internasjonal konkurranse ved å gi sine egne skip fortrinnsrett til lastene. Bare et sterkt og handlekraftig samarbeid mellom skipsfartslandene kan få bukt med denne uheldige utviklingen. Et utvidet EF har politisk, økonomisk og handelsmessig styrke til å sikre en fri skipsfart. For den norske handelsflåte er adgangen til å konkurrere helt avgjørende.

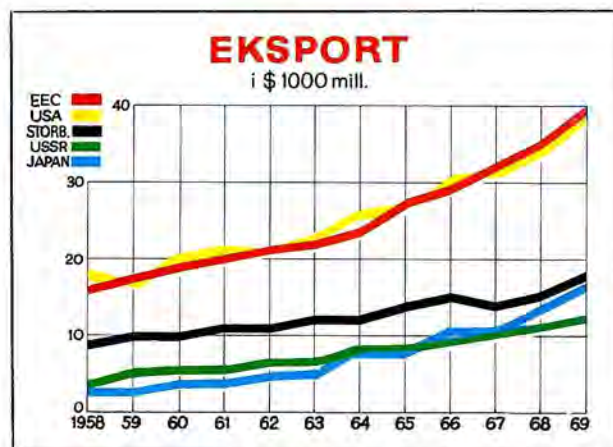
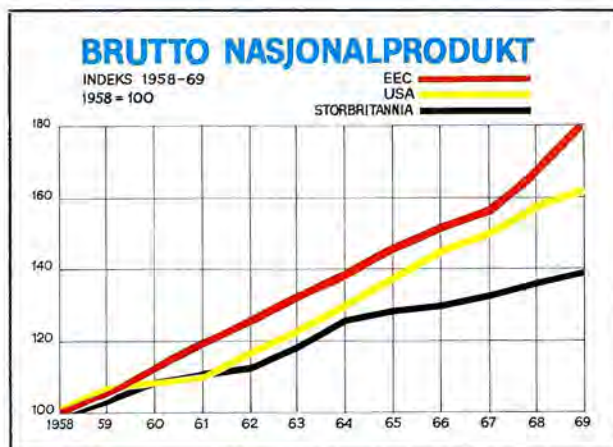
EF-landene er nå i ferd med å forme ut en felles holdning i skipsfartsspørsmål. Kommisjonen, som er det utredende og utøvende organ for medlemslandene i Det europeiske fellesskapet, arbeider med forslag til felles politikk overfor den flaggdiskrimineringen som drives i enkelte skipsfartsland.

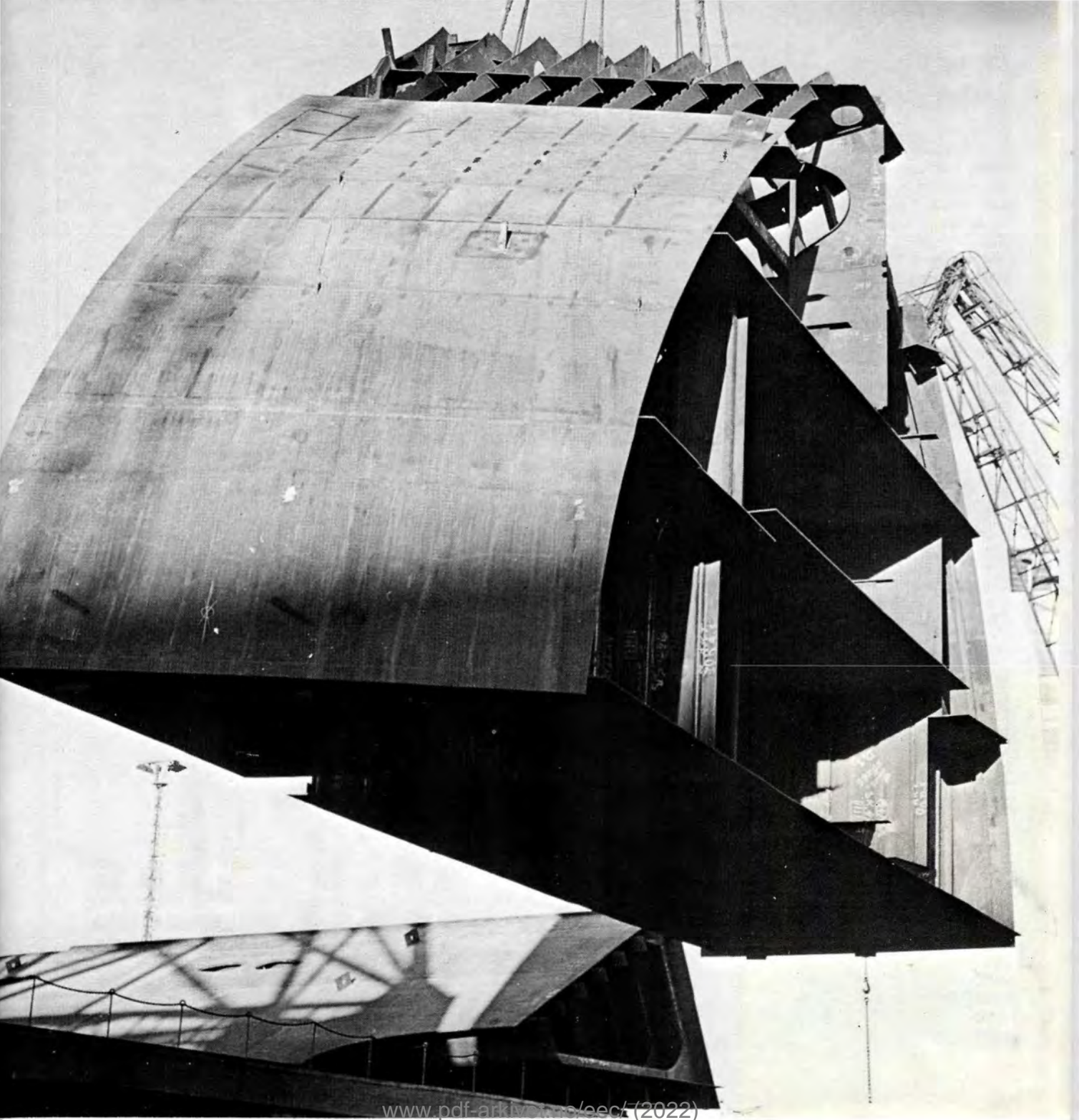
Et utvidet Fellesskap, som vil omfatte mer enn en tredjedel av verdens tonnasje, vil bli en mektig partner i alle handelspolitiske og skipsfartpolitiske forhandlinger. Bare ved at Norge blir medlem av Det europeiske fellesskapet, kan vi påvirke utformingen av en europeisk skipsfartspolitik.

## Nye store muligheter

Landene i Det europeiske fellesskapet har den største økonomiske vekst i den vestlige verden. De har i dag en større utenrikshandel enn De forente stater. Over 90 prosent av handelen mellom Fellesskapet og landene utenfor det går på kjøp. I et utvidet fellesskap vil 95 prosent av utenrikshandelen med tredje land bli transportert med skip. Det blir verdens største marked, med 55 prosent av all sjøverts handel. I tillegg kommer at Fellesskapets eksport og import øker raskere enn i andre områder i verden.

Det er verdt å merke seg at alle EF-land, bortsett fra Nederland, er underskuddsområder for skipsfartstjenester. Det vil si – de har en større utenrikshandel enn de selv har skip til å dekke. Allerede i dag seiler en større norsk flåte på EF-landene enn på USA, Japan eller noe annet enkelt land. Når Storbritannia kommer med i Fellesskapet, vil ca. 60 prosent av tonnasjen under norsk flagg være i fart på EF.





## Et utvidet fellesskap

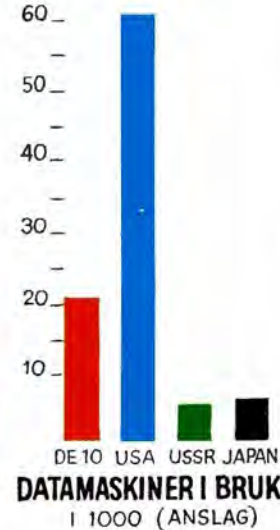
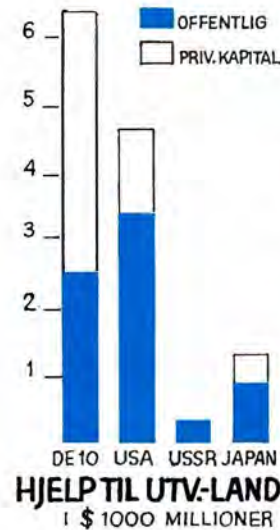
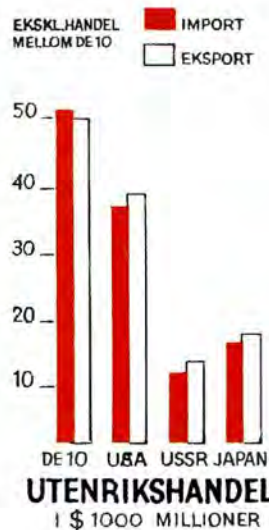
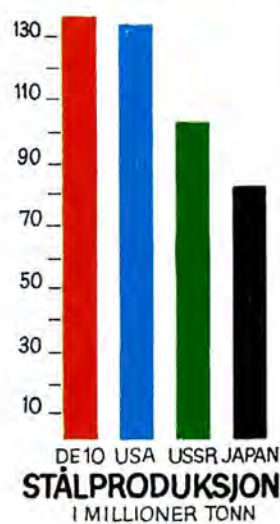
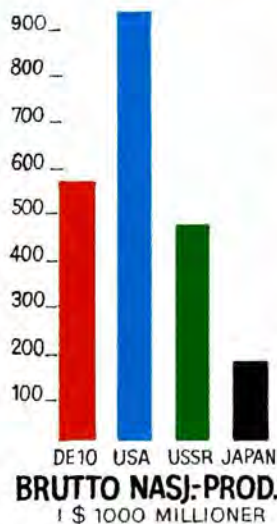
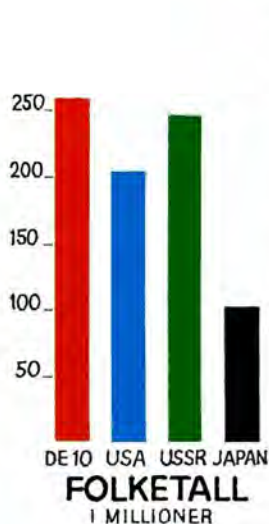
vil i folketall og økonomisk styrke fullt ut måle seg med de tre ledende makter i verden – USA, Sovjet-Samveldet og Japan.

Innenfor et slikt område som befinner seg i sterkt vekst, vil norsk skipsfart kunne utvikle seg med langt større trygghet enn om Norge blir stående alene. Norsk skipsfart har mye å vinne på et norsk medlemskap i Det europeiske fellesskapet. For norsk økonomi er dette helt avgjørende.

## Norsk skipsbygging

er i dag en næring som teller i vår økonomi. I 1970 ble det levert 115 skip på til sammen 706 000 br.t. til en samlet verdi av 16–1700 mill. kroner. Ca. 26 000 mennesker har sine arbeidsplasser på disse verft, men med sine underleverandører skaffer bransjen sysselsetting til et langt større antall arbeidstakere.

### DET EUROPEISKE FELLESSKAPET UTVIDET TIL 10 LAND



## Europeisk skipsbygging i vansker

I de seinere år har europeisk skipsbygging til dels vært i alvorlige vansker. Det er nok å nevne navn som Harland & Wolff, Uddevalla, Burmeister & Wain og Upper Clyde – noen av de største skipsbyggeriene i Europa som alle har befunnet seg på falltittens rand. Bakgrunnen for disse vanskene er å finne i den utviklingen som har skjedd i verdens skipsbyggingsindustri, og som sakner sidestykke i alle andre industrigrener.

I 1955 ble det ved skipsbyggeriene i verden bygd 5 mill. br.t. 83 prosent av dette volum ble bygd i land som vil bli med i et utvidet europeisk fellesskap – Sverige medregnet. På japanske verft ble det bygd 11 prosent av verdens nye tonnasje. I 1969 ble det sjøsatt 18,7 mill. br.t. ny tonnasje. Men nå hadde den japanske andelen av skipbyggingen økt til 49 prosent, mens de fremtidige EF-landenes andel var gått ned i 36 prosent av verdens byggevolum.

### Den japanske utfordringen

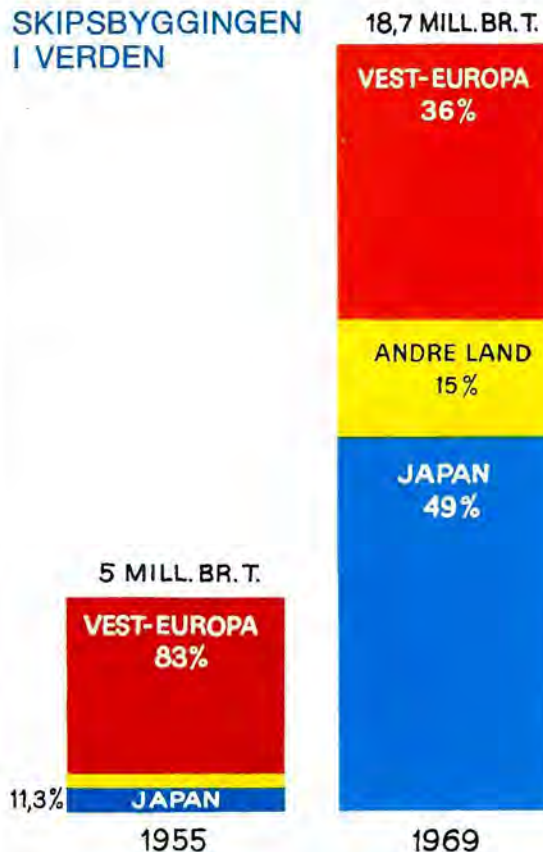
Den fantastiske utviklingen i japansk skipsbygging skyldes et enestående samarbeid mellom den japanske stat og skipsbyggeriene i landet. Ved å satse store midler i kjempeverft, ved å tilby utenlandske rederier kontrakter til priser langt under de europeiske verft og ved å gi kreditter på 80 prosent av kontraktsprisen og med lav rentebelastning ble europeiske verft slått ut i konkurransen. De svarte med å gå inn i tapsbringende kontrakter for å kunne holde hjulene i sving. Når reservene var brukt opp, ble statssubsidier satt inn i land etter land. Slik ble det skapt en viss balanse, men konkursermeldingene de siste månedene viser til overmål at krisen ennå ikke er slutt.

### Skipsbyggingen i et utvidet EF

Skipsbyggerne i EF-landene akter ikke å bli slått ut. Fellesskapets organer med Kommisjonen i spissen har tatt opp saken til drøfting gjennom en egen komité for skipsbygging hvor også fagbevegelsen er representert. Konklusjonen er at den japanske utfordring må møtes med samarbeid og spesialisering, avansert teknologi og forskning. Dette samarbeid har Norge med en vel utviklet skipsbyggingsindustri all interesse av å være med i. Ikke ved å isolere oss, men gjennom et nært teknologisk samarbeid med avanserte, kapitalsterke industri-

Etter Fri Fagbevegelse.  
Utgitt av Europabevegelsen i Norge.

### SKIPSBYGGINGEN I VERDEN



nasjoner er det vi best kan forsvare og utvikle den betydelige industrigrenen som norsk skipsfart er.

Både skipsfart og skipsbygging ser fram til norsk medlemskap.

**Vi er tryggere i**  
**Det europeiske**  
**fellesskapet**

Aktietrykkeriet - Oslo 1971.