

## Søfragt og dansk økonomi

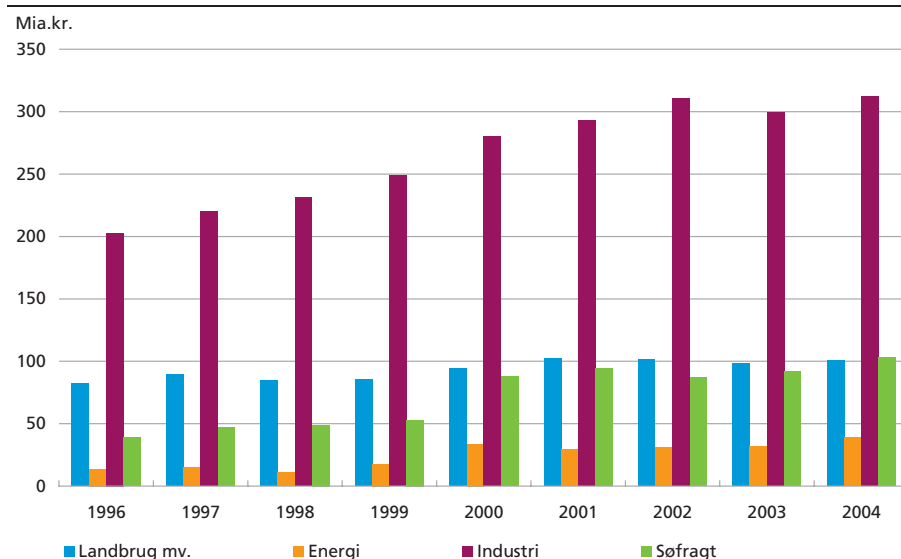
Niels C. Beier og Erik Haller Pedersen, Økonomisk Afdeling

Dansk skibsfart bidrager i stigende omfang til overskuddet på betalingsbalancen. Eksport af søfragt er mere end fordoblet på under ti år, og skibsfart er nu næststørste eksporterhverv efter industrien, jf. figur 1. Værdiskabelsen, dvs. bruttoværditilvækst, udgør dog kun knap 15 pct. af industrien.

Skibsfart adskiller sig på en række væsentlige områder fra andre erhverv. Sejlads sker typisk ikke i Danmark, men i høj grad ved transport af varer mellem andre lande, fx mellem Kina og USA. Det betyder, at produktionen lægger et begrænset beslag på dansk arbejdskraft. Hele søfartserhvervet, også kaldet "Det Blå Danmark", beskæftiger ifølge Søfartsstyrelsen 120.000 personer, når afledt beskæftigelse i andre erhverv medregnes, fx off-shore olieindustrien. Her anlægges en mere snæver afgrænsning, idet der fokuseres på selve skibsfarten, hvor omkring 25.000 er ansat.

DANSK EKSPORT

Figur 1



Anm.: "Landbrug mv.", "energi" og "industri" er opgjort ud fra udenrigshandelstatistikens SITC-kategorisering som henholdsvis SITC 0-2 og 4, SITC 3 og SITC 5-9. Øvrige tjenester er ikke medtaget.

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.

Indtjeningen er afhængig af en række globale forhold som internationale konjunkturer, dollarkurs og fragtrater, der kan variere betydeligt over tid. Fragtraterne er bestemt på verdensmarkedet, og der afregnes typisk i dollar. I resten af artiklen analyseres erhvervets betydning for dansk økonomi nærmere. Der gives først en kort introduktion til international skibsfart, inden blikket vendes mod danske forhold.

## KORT OM INTERNATIONAL SKIBSFART OG HANDEL

International handel er en hjørnesten i den globale økonomi. Udveksling af varer og tjenester mellem lande på markedsmæssige vilkår sikrer et bredere udbud og bidrager til, at produktionen sker, hvor det er billigst og bedst. Det ses aktuelt ved den øgede integration af Kina i verdensøkonomien, men mere generelt ved, at verdenshandlen vokser hurtigere end produktionen, jf. figur 2.

En forudsætning for handel er billig og sikker transport. Her spiller skibsfart en nøglerolle, da skønsmæssigt 90 pct. af verdens varehandel foregår med skib. I takt med øget samhandel stiger efterspørgslen efter søtransport, og i takt med billigere transport bliver mere handel økonomisk fordelagtig. I figur 2 ses udviklingen i søtransport opgjort i ton-mil, dvs. vægten af lasten ganget med længden af transporten. Den lavere vækstrate for søtransport end i handel generelt skyldes, at væg-

UDVIKLINGEN I SØTRANSPORT, BNP OG INTERNATIONAL HANDEL

Figur 2

1990 = 100

250

200

150

100

1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004

— Søtransport

— BNP

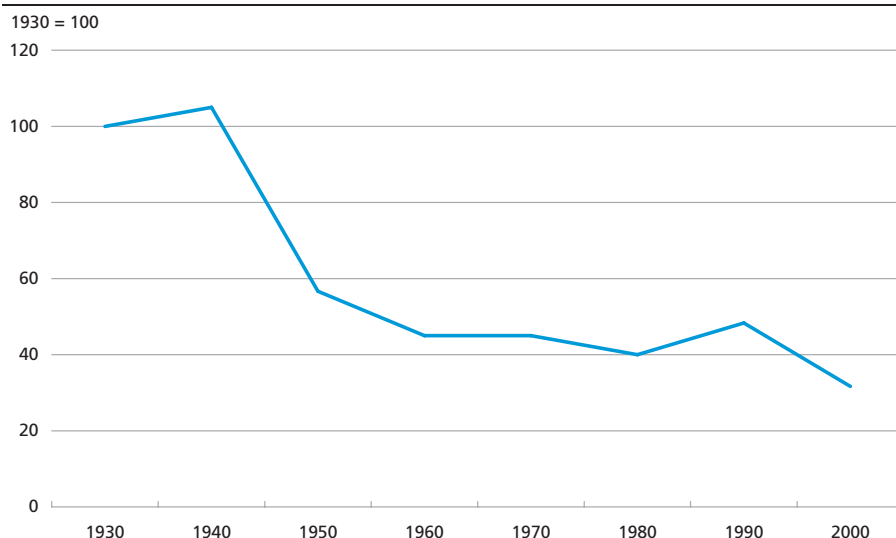
— Handel med varer og tjenester

Anm.: Søtransport er opgjort i ton-mil. BNP og handel med varer og tjenester er opgjort i faste priser.

Kilde: IMF, *World Economic Outlook*-database og *Shipping Statistics, Yearbook 2004*.

TRANSPORTOMKOSTNINGER, SØFRAGT

Figur 3



Anm.: 1990 US-dollar. Gennemsnitlig udgifter til fragt og havneomkostninger (oceanfragt) pr. (short) ton last, jf. Busse (2003). Short ton er en amerikansk måleenhed og er godt 900 kg.

Kilde: Busse (2003).

ten af de transporterede varer stiger langsommere end værdierne, jf. fx øget handel med forarbejdede varer som elektronik, medicin mv.

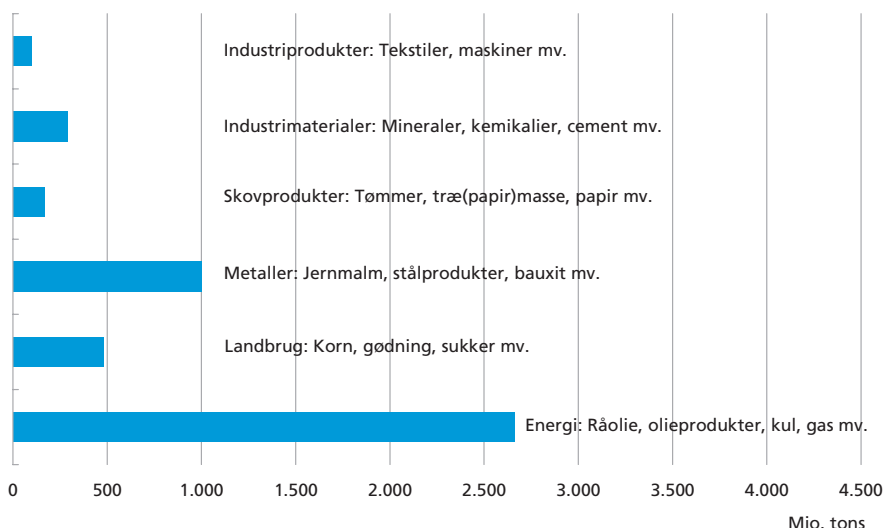
Teknologiske fremskridt har gjort transport via søvejen stadig billigere, jf. figur 3. Blandt specifikke forbedringer inden for skibsfart kan nævnes bulk- og containertransport, jf. Stopford (1997). Ved bulktransport forstås, at man typisk kun fragter en homogen varetype ad gangen, fx korn, men i store mængder. Ved containertransport fragtes forskellige varer på samme tid, men i standardcontainere, der er lette at laste og losse. Medvirkende til faldet i transportomkostningerne er stadig større og mere specialiserede skibe. Endvidere bør det nævnes, at havne- og lasteteknologi ligeledes spiller ind på de samlede transportomkostninger.<sup>1</sup>

Specialisering gør, at skibsfart i dag består af mange delmarkeder alt efter skibs- og varetype, om der er tale om fast linjefart eller ej, og om et skib chartres i en kortere eller længere periode. Fragtraterne afhænger derfor af udbud- og efterspørgselsforhold på de enkelte delmarkeder. Fx kan en dårlig høst i en verdensdel, som medfører, at forbruget af korn i højere grad må dækkes via import, betyde højere fragtrater for korn. Fragtraterne på linjefart reguleres ofte af såkaldte skibsfartskonfe-

<sup>1</sup> Stopford (1997) og (2007) giver en økonomisk lærebogsfremstilling af den maritime sektor. Desuden kan man konsultere Danmarks Rederiforenings, Søfartsstyrelsens og Skibskreditfondens hjemmesider og publikationer for yderligere information og forklaring.

## INTERNATIONAL SØTRANSPORT, VAREFORDELING

Figur 4



Anm.: Tallene vedrører 2002.

Kilde: Opdateret figur 1.2 fra Martin Stopford (1997).

rener, hvor priserne aftales. Fælles for de forskellige sektorer i skibsfarter, at indtjening afhænger af global handel, og at der typisk afregnes i dollar.

Målt i vægt er det især råvarer, der transporteres maritimt, jf. figur 4. Industriprodukter og forbrugsvarer udgør dog en stigende andel, og værdien af disse varetyper er typisk langt højere end af råvarer.

Søtransport sker hovedsageligt med varer til og fra Europa og Asien, jf. tabel 1. Det afspejler både åbenheden af økonomierne, men også en øget integration af Asien i verdensøkonomien. Det gælder ikke mindst Kina, der bl.a. blev optaget i verdenshandelsorganisationen WTO i 2001.

GEOGRAFISK FORDELING AF SØTRANSPORTERET EKSPORT OG IMPORT

Tabel 1

|                      | Eksport pct. verden | Import pct. verden |
|----------------------|---------------------|--------------------|
| Nordamerika .....    | 8                   | 15                 |
| Europa .....         | 25                  | 34                 |
| Asien .....          | 19                  | 38                 |
| Sydamerika .....     | 13                  | 6                  |
| Afrika .....         | 9                   | 3                  |
| Øvrige .....         | 25                  | 3                  |
| Søhandel i alt ..... | 100                 | 100                |

Anm.: Tabellen viser andel af henholdsvis eksport og import i million ton transporteret via søvejen i 2002. Afrunding kan gøre, at underposterne ikke summer til totalen.

Kilde: Opdateret tabel 8.1 fra Martin Stopford (1997).

## ERHVERVET SKIBSFART

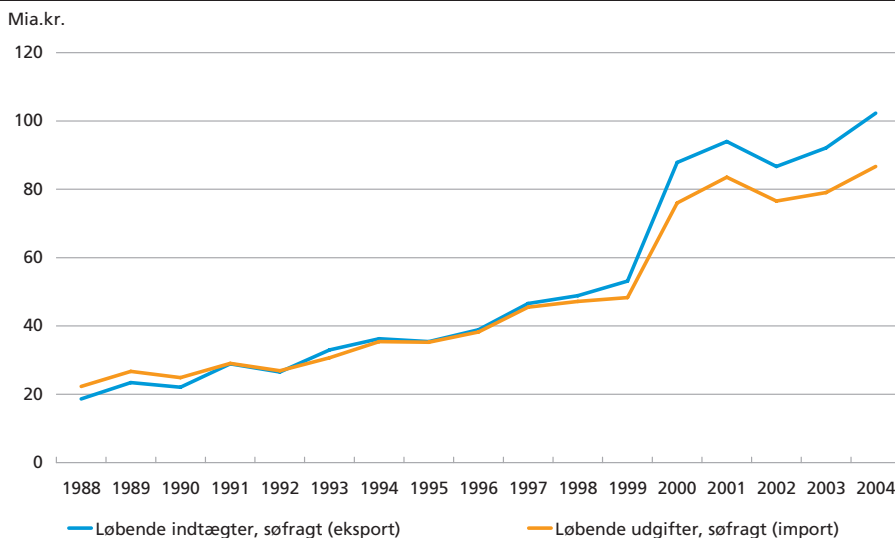
Danmark disponerer over en af verdens største handelsflåder, især når det gælder containerskibe, jf. boks 1. Søfragt med gods står for en stadig større andel af danske eksportindtægter, og bidraget til overskuddet på betalingsbalancen har været stigende, jf. figur 5.

Hovedparten af skibsfartens produktion er eksport og sker ved sejlads mellem udenlandske havne, ofte på udenlandsk ejede skibe. Kun omkring 5 pct. af indtjeningen sker ved sejlads til og fra Danmark (Danmarks Rederiforening, 2005b). Dansk skibsfart disponerer over langt flere skibe, end der er i direkte ejerskab. Det betyder, at produktionen i høj grad består af logistiske tjenesteydelser – snarere end udelukkende sejlads som sådan – og er dermed relativt højt oppe i værdikæden.

Det afgørende for, om der er tale om dansk eksport af søfragt, er, at firmaet, der sørger for fragten, er bosat i Danmark, mens den, der betaler for fragten, bor i udlandet. Et dansk firma, der sørger for fragt af containere fra fx Kina til USA for et hollandsk selskab, vil være dansk eksport og hollandsk import af søfragt. Dansk import af søfragt forekommer i det omvendte tilfælde. Dansk udlejning af skibe til en udenlandsk reder er eksport af søfragt, mens dansk leje af udenlandske skibe er import.

EKSPORT OG IMPORT AF SØFRAGT, BETALINGSBALANCESTATISTIKKEN

Figur 5



Anm.: Årlige observationer.

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.

## KORT OM DEN DANSKE HANDELSFLÅDE

Boks 1

Dansk skibsfart disponerer ifølge Danmarks Rederiforening (2005a) over ca. 7 pct. af verdens tonnage eller 40 million BT (bruttotonnage).<sup>1</sup> Kun omkring 30 pct. heraf er direkte ejet af danske redere. Målt ud fra nationaliteten af ejerskab er Danmark 12. største søfartsnation i verden, men inkluderes alle skibe, der disponeres over, er Danmark blandt de 5 største. Af den direkte ejede del sejler kun lidt over halvdelen under dansk flag – typisk i Dansk International Skibsregister (DIS) – og disse udgør ca. 1¼ pct. af verdens samlede tonnage, jf. tabel 2. I DIS kan optages danske skibe, der overvejende er beskæftiget i international skibsfart.

Dansk skibsfart er især stærk på containerområdet, jf. tabel 2 og 3. Det skyldes først og fremmest verdens største containerrederi, Mærsk-Sealand, der alene disponerer over 12 pct. af verdens samlede TEU-kapacitet (dvs. antal 20-fods standard containere). Det tal stiger til 18 pct. med overtagelsen af P&O Nedlloyd. To tredjedele af den dansk indregistrerede tonnage sejler på linjefart, dvs. efter fast sejlplan mellem bestemte havne.

Den danske handelsflåde er med en gennemsnitlig skibsalder på 6,7 år en af verdens yngste. Verdensflådens gennemsnitsalder er 12 år. Danske rederier havde pr. 1. januar 2005 afgivet ordrer på nybygning af 180 skibe på i alt 8,5 million BT til en samlet nybygningsværdi på over 60 mia.kr. (Danmarks Rederiforening, 2005b). Der er således udsigt til, at handelsflådens gennemsnitlige alder falder de kommende år, mens udviklingen i tonnage vil afhænge af, om de ældre skibe sælges til andre.

## SAMMENSETNINGEN AF VERDENS HANDELSFLÅDE

Tabel 2

|                                                     | Antal skibe | Tonnage | TEU i 1.000 | DKs andel |
|-----------------------------------------------------|-------------|---------|-------------|-----------|
| I alt .....                                         | 39.665      | 598.783 | 8.597       | 1,3       |
| Tankere .....                                       | 10.032      | 215.539 | ...         | 0,9       |
| Bulk-carriers (store tørlastskibe-massegoods) ..... | 5.977       | 180.227 | 219         | 0,1       |
| Containerskibe .....                                | 3.036       | 85.176  | 6.424       | 5,4       |
| Cargo skibe (mindre tørlastskibe-stykgods) .....    | 12.895      | 50.750  | 1.504       | 0,4       |
| Andet.....                                          | 7.725       | 67.091  | 450         | 1,3       |

Anm.: "Tonnage" er målt i 1.000 BT (bruttoton). "DKs andel" viser danskregistreret skibes andel af verdenstonnage i pct. "Andet" dækker over passagerskibe, reeferskibe samt specialskibe.

Kilde: Danmarks Rederiforening (2005a).

## DE 5 STØRSTE CONTAINERREDERIER I VERDEN

Tabel 3

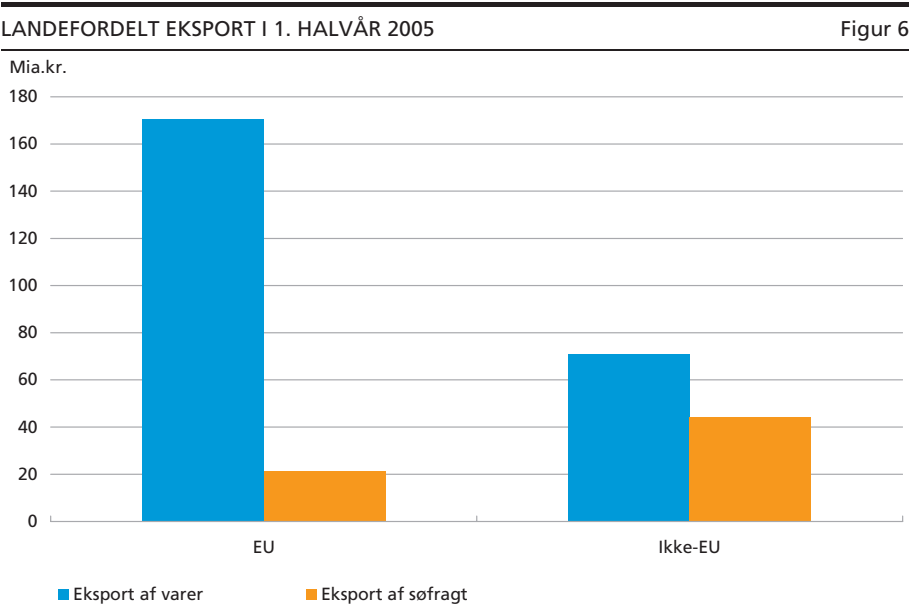
|                                 | Hjemland   | Antal skibe | TEU kapacitet |
|---------------------------------|------------|-------------|---------------|
| A.P. Møller Gruppen .....       | Danmark    | 346         | 900.509       |
| MSC .....                       | Schweiz    | 237         | 618.025       |
| Evergreen Group .....           | Taiwan     | 151         | 437.618       |
| P&O Nedlloyd <sup>2</sup> ..... | UK/Holland | 158         | 426.996       |
| CMA-CGM Group .....             | Frankrig   | 178         | 373.191       |

Anm: TEU kapacitet angiver antal standard 20-fods containere. Tallene for de største rederier er ultimo 2004.

Kilde: Review of Maritime Transport (2005).

<sup>1</sup> Tonnage kan opgøres på forskellig vis. Bruttotonnage er et rummål, der angiver skibets lukkede rum. Død-vægtstonnagen angiver et skibs lasteevne, dvs. med maksimal ladning og brændstof. For containerskibe angiver TEU-kapacitet, hvor mange standard 20-fods containere, der kan lastes.

<sup>2</sup> Rederiet blev i 2005 overtaget af A.P. Møller-gruppen.



Anm.: Vareeksporten dækker alle vare-kategorier, dvs. landbrug mv., energi og industrivarer. Øvrige tjenester er ikke medtaget. EU dækker alle 25 EU-lande.  
Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.

Skibsfartserhvervet er i udpræget grad globalt orienteret. Hvor størstedelen af den danske vareeksport går til EU-landene, forholder det sig modsat for søfragt, jf. figur 6.

Den store eksportindtjening afspejler sig i mindre grad i værdiskabelse, dvs. produktionsværdi fratrukket værdien af råvareinput, jf. tabel 4. Hvor eksportværdien af søfragt udgør omkring en tredjedel af eksportværdien af industriprodukter, så udgør værditilvæksten kun 15 pct. af industriens værditilvækst.

Af den samlede værditilvækst i samfundet kan knap 2 pct. henføres til skibsfarten. Når der til trods herfor er så stor bevågenhed omkring sektoren, skyldes det den store eksport og måske, at den er præget af relativt få og store aktører, hvoraf en enkelt, Mærsk-Sealand, er en del af Danmarks største virksomhed, A.P. Møller-gruppen.

| PRODUKTIONSSTRUKTUREN I SKIBSFART OG INDUSTRI |           |      |          | Tabel 4 |
|-----------------------------------------------|-----------|------|----------|---------|
| Mio.kr.                                       | Skibsfart | Pct. | Industri | Pct.    |
| 1. Produktionsværdi .....                     | 112.448   |      | 530.567  |         |
| 2. Forbrug af råvarer .....                   | 90.055    |      | 354.766  |         |
| 3. Bruttoværditilvækst (1-2) og (4+5) .....   | 22.393    | 100  | 175.801  | 100     |
| 4. Aflønning af arbejdskraft .....            | 4.648     | 21   | 128.405  | 73      |
| 5. Bruttooverskud .....                       | 17.745    | 79   | 47.396   | 27      |

Anm.: 2004-tal. Produktionsskatter er inkluderet i "bruttooverskud".  
Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken samt ADAM-banken.

Søfragt er dog også påvirket af opgørelsesmetoden, der betyder, at betalingsbalancens tjenesteposter og værditilvæksten i nogle tilfælde "springer", når en dansk rederivirksomhed overtager en udenlandsk konkurrent. Det sker, hvis den overtagne rederivirksomhed regnskabsmæssigt rapporteres på linje med den hidtidige rederivirksomhed. I så tilfælde vil man statistisk opfatte den overtagne skibsfart som flyttet fra at være produktion i det overtagne rederis hjemland til at være dansk produktion. Det skete fx med Mærsk's overtagelse af Sealand i december 1999, hvor både den registrerede danske værdiskabelse og – især – eksport og import blev øget markant, jf. figur 5 og 7. Et endnu større spring kan forventes med Mærsk-Sealand's overtagelse af P&O Nedlloyd, hvis selskabet regnskabsmæssigt behandles på linje med den øvrige rederivirksomhed. P&O Nedlloyd er over dobbelt så stor, som Sealand var før fusionen i 1999.

I modsætning til sejlads indgår landfaste aktiviteter, fx en industrivirksomheds produktion, i værditilvæksten i det land, hvor aktiviteten foregår, uanset ejerskab. Produktionen i dansk-ejede udenlandske industrivirksomheder påvirker derfor ikke dansk værditilvækst, og betalingsbalancen påvirkes kun via overskuddet i disse virksomheder, altså via en nettostørrelse. I rederitilfældet ovenfor påvirkes betalingsbalancen via tjenesteeksport og -import.

Vælger et dansk rederi i stedet for at organisere et udenlandsk rederi, som det har overtaget, i datterselskabsform, opfattes den overtagne skibsfart ikke som dansk produktion.

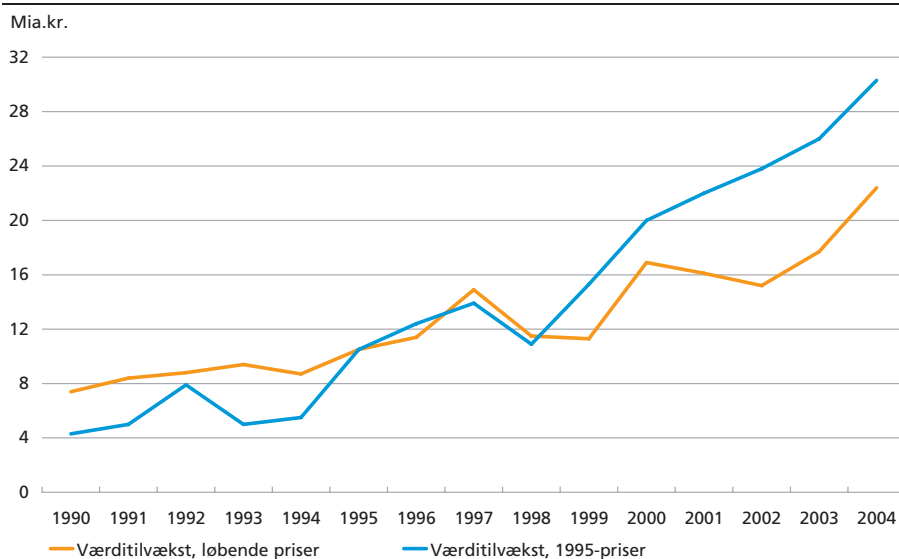
Skibsfart er langt mere kapitalintensiv end industrien. Værditilvæksten pr. ansat er væsentligt større. Hvor aflønning af arbejdskraft i 2004 udgjorde 21 pct. af værditilvæksten inden for skibsfart, var tallet 73 pct. inden for industrien i gennemsnit, jf. tabel 4. De rene overskud efter aflønning af kapital og arbejdskraft har de seneste år været ekstraordinært høje som følge af høje fragtrater.

Som det fremgår af figur 7, har der været en markant mængdemæssig stigning over tid, mens priserne var stagnerende gennem 1990'erne. Det ses af, at værditilvæksten i løbende priser ikke er fulgt med værditilvæksten i faste priser. På baggrund af højere vækst i verdensøkonomien er prisudviklingen dog vendt de seneste par år.

Beskæftigelsen inden for skibsfart snævert afgrænset er ca. 25.000 personer (Rederiforeningen, 2005b) mod ca. 1,7 million i hele den private sektor. Den snævre afgrænsning indbefatter søfolk og ansatte i rederierne. Med en bredere afgrænsning, der ud over egentlig skibsfart omfatter havne, udstyrs- og serviceleverandører, uddannelsesinstitutioner, maritime tjenester samt offshore olie- og gasaktiviteter, udgør "Det Blå Danmark" ifølge Søfartsstyrelsen 7 pct. af beskæftigelsen

VÆRDITILVÆKST I SØFARTSERHVERVET

Figur 7



Kilde: ADAM-banken.

i den private sektor svarende til omkring 120.000 personer. I dette tal er indeholdt afledt beskæftigelse i andre brancher. Fokus i denne artikel er på det snævrere begreb, skibsfart, og her er den marginale beskæftigelseseffekt af ekstra produktion formentlig lille, da produktionen i høj grad er logistiske tjenesteydelser og ikke sejlads som sådan, jf. ovenfor.

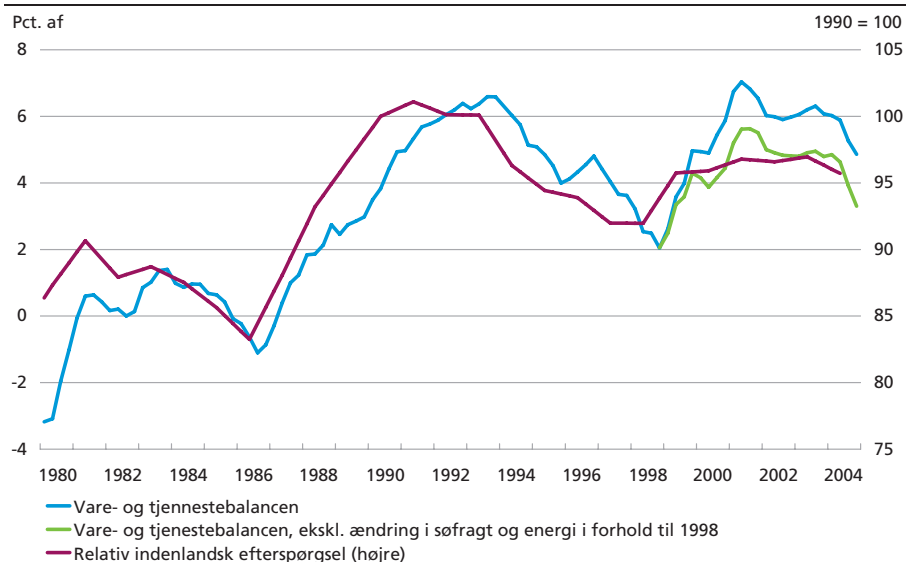
På skatteområdet hersker der specielle forhold. I stedet for selskabskat kan rederier i selskabsform vælge at betale en tonnageskat, en slags vægtafgift på skibe. Skatten er uafhængig af, om selskabet har over- eller underskud og af afskrivninger. Det sikrer, at investeringer foretages ud fra forretningsmæssige og ikke skattemæssige hensyn.

Skatteprovenuet fra skibsfarterhvervet er ifølge Danmarks Rederiforening i størrelsesordenen 200 mio.kr. pr. år. Ansatte på skibe registreret i DIS (Dansk Internationalt Skibsregister) er som hovedregel skattefritaget, således at rederne kan aflønne efter et nettolønprincip. Hertil kommer, at udenlandske søfolk kan ansættes på lokale lønvilkår. Ansatte i Danmark er skattepligtige som andre. Alt i alt er den direkte skattebetaling således begrænset, men den betydelige afledede aktivitet, der genereres af erhvervet, giver et skatteprovenu.

Den forholdsvis lave beskatning på søfartserhvervet skal ses i lyset af, at det er meget let at flytte produktionen til udlandet. Den skattemæssige behandling er således et centralt rammevilkår, der har bidraget til den ekspansion, erhvervet har oplevet herhjemme. Det understreges af,

# FORHOLDET MELLEM INDENLANDSK EFTERSPØRGSEL I UDLANDET OG DANMARK SAMT VARE- OG TJENESTEBALANCEN

Figur 8



Anm.: "Relativ indenlandsk efterspørgsel" viser udlandets indenlandske efterspørgsel (dvs. forbrug og investeringer), der dækker de største OECD-lande i forhold til den danske indenlandske efterspørgsel. Vare- og tjenestebalancen er et 4. kvartalers glidende gennemsnit (sæsonkorrigerede årsniveauer). Seneste observation er 4. kvartal 2004.

Kilde: Mona-databank, OECD *Economic Outlook* nr. 77 samt egne beregninger.

at der i et vist omfang er sket indflagning af skibe til dansk flag de senere år, hvilket især har betydning for anvendelsen af dansk arbejdskraft.

## SKIBSFART OG DANSK ØKONOMI

Den umiddelbare effekt af den øgede eksport af søtransport har været en forbedring af saldoen på betalingsbalancen. Forbedringen har betydet, at den sædvanlige sammenhæng mellem den økonomiske aktivitet i udlandet og Danmark samt overskuddet på samhandlen med varer og tjenester delvist er brudt, jf. figur 8. I perioder med høj dansk efterspørgsel i forhold til udlandet bliver overskuddet reduceret, da en del af forbrugs- og investeringsefterspørgslen dækkes af import, og omvendt. Det var tilfældet i starten af 1990'erne, hvor en svag dansk økonomi og en boomende tysk økonomi efter genforeningen resulterede i et øget dansk overskud, som så gradvist blev reverseret i takt med, at efterspørgslen tog til i Danmark og aftog i Tyskland. Den øgede eksport af søtransport omkring 2000 var medvirkende til, at overskuddet steg på trods af, at udviklingen i den danske indenlandske efterspørgsel var på linje med udlandets.

Der findes en række andre faktorer, der også har bidraget til de senere års store overskud på samhandlen med udlandet. Fx er Danmark fra

slutningen af 1990'erne blevet nettoeksportør af olie. Som det fremgår af figur 8, følger forholdet mellem den indenlandske efterspørgsel i udlandet og Danmark i højere grad niveauet for vare- og tjenestebalancen, når der regnes ekskl. energi og søfragt. For en nærmere beskrivelse af udviklingen i betalingsbalancen kan henvises til Beier og Pedersen (2005) og Pedersen (2003).

Samlet set har der de senere år været et andet mønster end tidligere, så vare- og tjenestebalancen nu ligger på et højere niveau for en given relativ indenlandsk efterspørgsel. Det er vigtigt at understrege, at niveauskiftet ikke udelukkende skyldes øget eksportindtjening, men også at den øgede indtjening ikke har givet sig udslag i tilsvarende højere forbrug og investeringer hos de bagvedliggende aktører indtil nu. Det hører også med, at i den udstrækning danske rederier er udenlandsk ejede, vil et eventuelt driftsoverskud give sig udslag i øgede udbyttebetalinger til udlandet, hvilket forværrer rente- og udbytteposten på betalingsbalancens løbende poster.

Et centralt træk ved den øgede eksport af søfragt har været, at det kun lægger beslag på dansk arbejdskraft i begrænset omfang, så skibsfartens ekspansion kun i mindre grad har skabt pres på den indenlandske kapacitet. Det har den væsentlige betydning, at saldoen på vare- og tjenestebalancen – og dermed betalingsbalancen – som kapacitetsindikator har ændret sig siden slutningen af 1990'erne. Kapacitetsproblemer – dvs. begyndende mangel på arbejdskraft – indtræder på et højere niveau for betalingsbalancen end tidligere. Det ses i den aktuelle situation, hvor betalingsbalancen er i solidt plus, selv om dansk økonomi er i et opsving, og ledigheden er lav.<sup>1</sup>

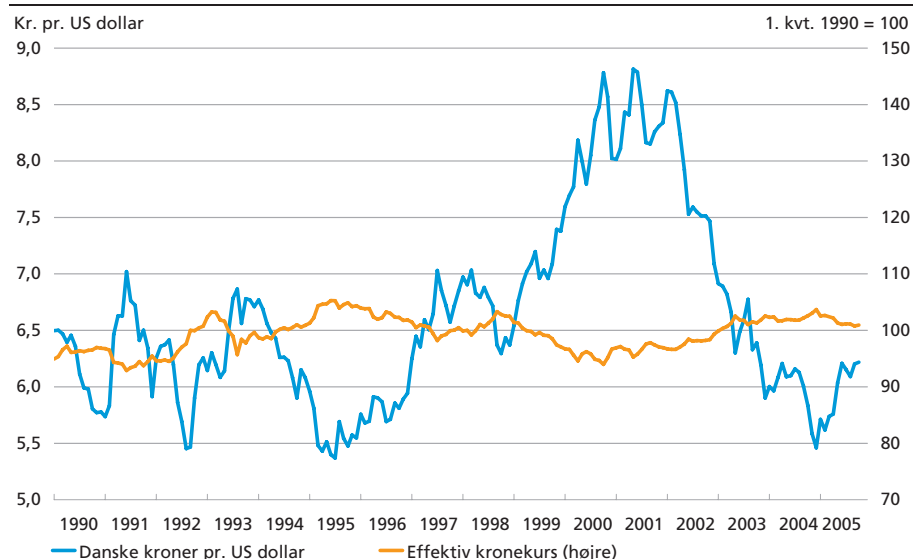
Mens vareeksporten i høj grad er afhængig af konjunkturerne i EU og i mindre grad af valutakursusikkerhed på grund af fastkursregimet, så forholder det sig anderledes for skibsfart. Her influeres indtjeningen af internationale konjunkturer i en endnu bredere forstand, da størsteparten af indtjeningen sejles hjem uden for EU. Ligeledes afregnes der i dollar, og som det fremgår af figur 9, fluktuerer dollarkursen – og dermed eksportindtægter i kroner – betydeligt fra år til år. Den samlede dollareksponering for rederierne er mindre, da udgifter typisk også afregnes i dollar, men samlet set vil dollareksponeringen trække i retning af mere volatile kroneoverskud.

Eksportindtjeningen i skibsfartserhvervet afhænger i høj grad af fragtraternes udvikling. Fragtraterne bestemmes bl.a. af samspillet mellem det globale udbud af tonnage inden for de forskellige delmarkeder og

<sup>1</sup> Sidst betalingsbalancen havde det nuværende niveau, var det et typisk lavkonjunkturoverskud med et privat opsparingsoverskud og et offentligt opsparingsunderskud. Aktuelt er modstykket et lille privat underskud og et offentligt overskud.

## KRUNEKURSER

Figur 9



Anm.: Månedsserier, ultimo måneden. Seneste observation er oktober 2005.

Kilde: Danmarks Nationalbank og EcoWin.

efterspørgselsforhold såsom den globale konjunktursituation og strukturelle handelsforhold som øget handel med Asien.<sup>1</sup> Da det tager tid og kræver en betydelig investering at bygge skibe, er der globalt set en vis træghed på udbudssiden. Resultatet bliver, at prisen – dvs. fragtraterne og dermed rederiernes indtjening – kan variere betydeligt fra år til år. Ligeledes kan udviklingen være forskellig fra delmarked til delmarked, jf. figur 11 og 12, der giver et lille udpluk af forskellige fragtrater. Overordnet set har fragtraterne ligget meget højt i 2004 og 1. halvår af 2005.

Afslutningsvis skal det nævnes, at betalingsbalancestatistikken blev lagt om ved årsskiftet. I den nye opgørelse ser overskuddet på vare- og tjenestebalancen ud til at ligge højere end i den gamle opgørelse, bl.a. som følge af store overskud på handlen med søfragt. Omlægningen af betalingsbalancestatistikken er kort behandlet i boks 2.

Databruddet skaber usikkerhed omkring den præcise størrelse af overskuddet, men noget tyder på, at overskuddet kan have været større, end statistikken hidtil har vist. Under alle omstændigheder har søfragt spillet en stadig vigtigere rolle i den samlede danske import og eksport af varer og tjenester.

<sup>1</sup> En pointe her er også, at overskuddet på handel med søfragt i overvejende grad er bestemt af de internationale konjunkturer (niveau-effekt), mens overskuddet på varer og tjenester i øvrigt er bestemt ved *forskellen* mellem dansk og international konjunktur.

## SØFRAGT I BETALINGSBALANCESTATISTIKKEN

Boks 2

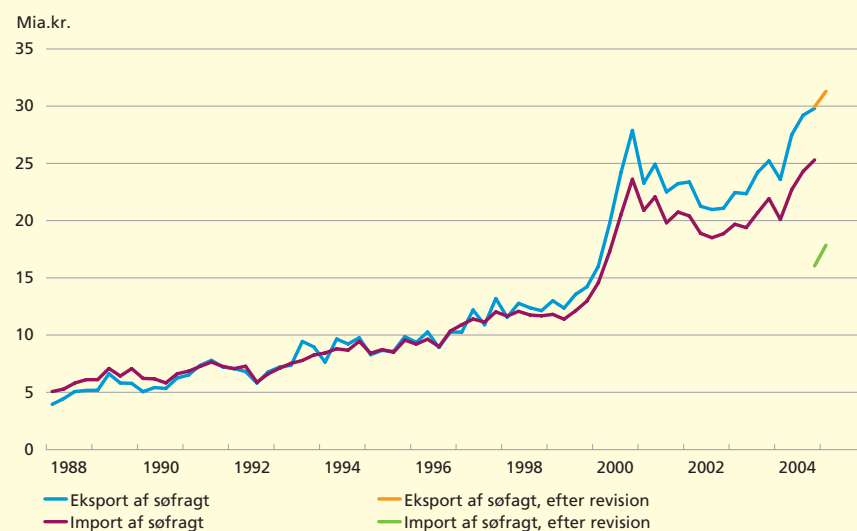
Ved årsskiftet 2004/2005 blev betalingsbalancestatistikken lagt om. Det berørte bl.a. opgørelsen af søfragt, der førhen blev opgjort ud fra rederistatistikken. Rederierne indberetter nu direkte til Danmarks Statistik via spørgeskemaer. Det ny kildegrundlag vil på sigt gøre det muligt at opgøre handlen med søfragt og andre tjenester mere detaljeret og med en bedre geografisk opdeling.

Betalingsbalancen opgjort efter den nye metode blev første gang publiceret i foråret 2005. Tal for 4. kvartal 2004 findes opgjort efter både ny og gammel metode. De kvartalsvise tal viser, at import af søfragt er faldet i den nye opgørelse, jf. figur 10.

Vurderet ud fra de månedsvise tal for betalingsbalancen, hvor detaljeringsgraden er lavere, og tal for søfragt ikke publiceres separat, kan forventes en vis revision med offentliggørelse af den kvartalsvise betalingsbalance i december.<sup>1</sup> Samlet set betyder den ny opgørelse, at sammenligninger bagud i tid er behæftet med usikkerhed.

## EKSPORT OG IMPORT AF SØFRAGT

Figur 10



Anm.: Kvartalstal.

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken pr. 1. november 2005.

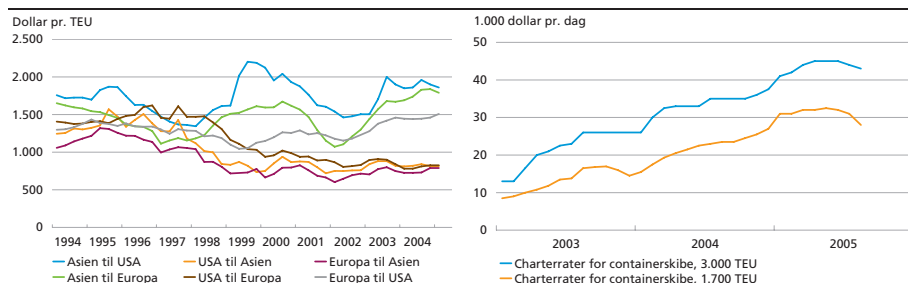
<sup>1</sup> Jf. fx Danmarks Statistik, Nyt nr. 432.

## UDVIKLINGEN FREMOVER

Dansk skibsfart har i de senere år været begunstiget af relativt stor vækst i verdenshandelen, ikke mindst som følge af den stigende integration af Asien i verdensøkonomien. Det har sammen med en træg global udbudsside medvirket til at holde fragtraterne oppe målt i dollar, jf. figur 11 og 12. Samtidig er den danske handelsflåde blevet udbygget betragteligt dels via nybygninger og indchartering af udenlandske skibe, dels via overtagelse af udenlandske rederier. Danmark har således øget sin markedsandel i et stigende marked.

CONTAINERSKIBE: BRUTTOINDTJENING PR. CONTAINER OG CHARTERRATER

Figur 11



Anm.: Venstre figur viser bruttoindtjening i dollar pr. standard container.

Kilde: Dansk Skibskreditfond samt Danmarks Rederiforening.

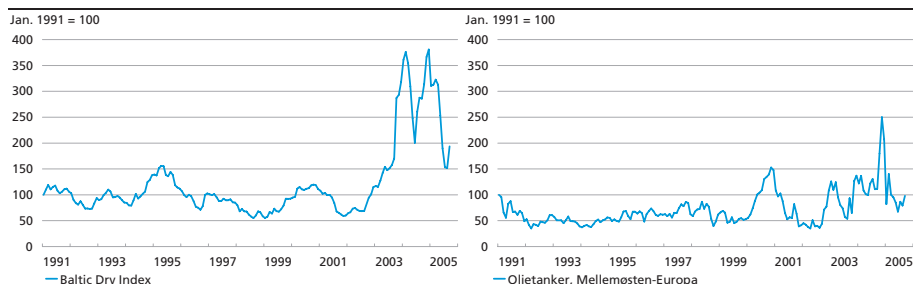
Fremadrettet er der udsigt til fortsat stærk vækst i den danske flåde, Dette skyldes dels Mærsk-Sealands overtagelse af P&O Nedlloyds, dels at det danske nybygningsprogram er historisk stort. Det er dog ikke et isoleret dansk fænomen, som det fremgår af tabel 5.

På containerområdet, der er særlig vigtigt for Danmark, var der pr. 1. januar 2005 skibe i ordre svarende til en udvidelse af verdens kapacitet med næsten 50 pct. Noget tilsvarende, om end lidt svagere, er også tilfældet for andre skibstyper. Det vil uundgåeligt lægge et nedadrettet pres på fragtraterne i takt med, at disse skibe kommer i søen, en udvikling som tilsyneladende er begyndt at slå igennem det seneste halve år. Om faldet i fragtraterne fortsætter, afhænger dog helt af samspillet med efterspørgslen, dvs. udviklingen i den globale handel.

Samlet set har skibsfarten i de senere år ekspanderet betydeligt, hvilket især har givet sig udslag i et øget betalingsbalanceoverskud. Målt på værdiskabelse er erhvervet en mindre del af økonomien. Endelig er det vigtigt at holde sig for øje, at det øgede betalingsbalanceoverskud ikke betyder, at økonomiens kapacitetsgrænse har flyttet sig nævneværdigt.

FRAGTRATER FOR TØRLASTSKIBE OG OLJETANKERE

Figur 12



Anm.: Der findes et antal af fragtrater, hvilket afspejler det meget segmenterede marked. Ikke al statistik over fragtrater er lige tilgængelig.

Kilde: EcoWin.

NYBYGNINGSORDRER FORDELT PÅ SKIBSTYPE PR. 1. JANUAR 2005

Tabel 5

| 1.000 tondødvægt     | Verden | Danmark | Globale nybygningsordrer i pct. af verdensflåden |
|----------------------|--------|---------|--------------------------------------------------|
| Containerskibe ..... | 44.487 | 5.783   | 49                                               |
| Tankskibe .....      | 97.014 | 5.044   | 30                                               |
| Bulk-carriers .....  | 61.827 | 288     | 21                                               |
| Andet .....          | 5.328  | 73      | ...                                              |

Anm.: Tondødvægt er et mål for skibets lasteevne.

Kilde: Danmarks Rederiforening (2005a) samt Shipping Statistics Yearbook 2004.

## LITTERATUR

Beier, Niels C. og Erik Haller Pedersen (2005), Løn, konkurrenceevne og betalingsbalance, Danmarks Nationalbank, *Kvartalsoversigt*, 1. kvartal.

Busse, Matthias (2003), Tariffs, transport costs and the WTO Doha Round: The case of developing countries, *Journal of International Law and Trade Policy*, Vol. 4 , No. 1, side 15-31.

Danmarks Rederiforening (2005a), Skibsfarten i tal, maj.

Danmarks Rederiforening (2005b), Dansk Skibsfart.

Pedersen, Erik Haller (2003), Betalingsbalancen – fra langvarigt underskud til solidt overskud, Danmarks Nationalbank, *Kvartalsoversigt*, 2. kvartal.

Review of Maritime Transport (2005), UNCTAD, United Nations.

Shipping Statistics Yearbook (2004), Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Bremen.

Stopford, Martin (1997), *Maritime Economics*, Routledge, 2. udgave.

Stopford, Martin (2007), *Maritime Economics*, 3. udgave, under udgivelse.