

Arbeidsnotater

S T A T I S T I S K S E N T R A L B Y R Å

Dronningensgt. 16, Oslo-Dep., Oslo l. Tlf. 41 38 20, 41 36 60

B 72/2

13. desember 1972

KAPITAL- OG VERDSETTINGSPROBLEMER I NASJONALREGNSKAPET

Undertittel:

Berkaps realkapital og Veiledende ligningsverdier
(Norges Rederforbunds verdiskalaer)

Av

Thomas Tennøe

INNHold

	Side
1. Innledning	2
2. Skalaverdiene	4
3. Prisindekser	7
4. Nasjonalregnskapets investeringstall	9
5. Berkap kontra skalaverdier	11
6. Direktør Selands beregninger og Berkap	14
a) Om gjenanskaffelsesverdi	14
b) Om historisk kostpris og gjenanskaffelsespris	15
c) Om ligningsverdi	17
7. Nærmere om beregning av prisindeks	19
8. Markedsverdi eller kostpris i nasjonalregnskapet?	22
9. Hvilke krav bør stilles til markedsverdien?	29
10. Tillegg I	33
11. Tillegg II	36

KAPITAL- OG VERDSETTINGSPROBLEMER I NASJONALREGNSKAPET

Undertittel:

Berkaps realkapital og Veiledende ligningsverdier
(Norges Rederforbunds verdiskalaer)

1. Innledning

I dette arbeid er det vårt utgangspunkt å ville drøfte hvilken verdi vårt lands handelsflåte skal opptre med i nasjonalregnskapet. Denne drøfting består i å forsøke å sammenligne Berkaps realkapital¹⁾, som forutsetningsvis skal benyttes av nasjonalregnskapet, med hva Veiledende ligningsverdier (Norges Rederforbunds verdiskalaer) viser om realkapitalens størrelse.

I Statistisk Sentralbyrås nasjonalregnskapsterminologi går handelsflåten under betegnelsen Skip og båter: Sjøfart.

Prinsipielt sett skulle det være enkelt nok å utføre denne sammenligning. På den ene side er Berkaps realkapital gitt under forskjellige klart anførte forutsetninger. Det er spesielt de tre forutsetninger om realkapitalens levetid, 18, 20 og 25 år, som ønskes prøvet ved sammenligningen med de Veiledende ligningsverdier. Hver levetid gir en alternativ beregning av realkapitalen i Berkap. Hvilken av disse levetider er det som best harmonerer med skipenes faktiske levetid? Det ligger nær å tro at man vil få et visst svar på dette spørsmål ved å sammenholde Berkaps realkapital (i alternativer) med den verdi som fremkommer, når man på den annen side danner produktene av skalaverdi og antall seilende skip i den norske flåte og så summerer produktene.

Det viser seg imidlertid at denne beregning og sammenligning støter på mange problemer, som vil bli nærmere påvist i det følgende. Problemene er faktisk så betydelige og påtrengende at resultatet av en sammenligning slik som tenkt, ikke får noen verdi når det gjelder å velge mellom levetidene 18, 20 og 25 år. Vi har derfor avstått fra å utføre de tenkte arbeidskrevende beregninger m.v. og nøyer oss med å sammenligne

1) Thomas Tennøe: Norges realkapital fordelt på årgang.
Arbeidsnotater fra Statistisk Sentralbyrå nr. IO 71/12, Oslo.

Berkaps resultater med noen av de beregninger som direktør Seland (Norges Rederforbund) har presentert i brev til Statistisk Sentralbyrå av 3. juli 1972. Direktør Seland benytter seg av Rederforbundets verdiskalaer så langt dette er mulig.

Det har imidlertid vist seg ønskelig å gi dette arbeid en noe videre ramme enn opprinnelig tenkt, jfr. tittelen. Det har meldt seg som naturlig å drøfte et par spørsmål, som vel kunne ha vært stillet i bero hvis man utelukkende hadde som mål å bedømme de forutsetninger som er gjort om levetiden i Berkap. Det er ikke tvil om at det gjelder viktige spørsmål, idet vi ganske kort kommer inn på de grunnleggende prinsipper for verdsettelse av realobjekter i nasjonalregnskapet. Spørsmålene er behandlet i avsnittene 7.-9. og gjelder prisindekser, valget mellom markedsverdi og kostpris og hvilke krav som bør stilles til markedsverdien. Gjennomgåelsen vil forhåpentlig gi støtet til en bredere debatt om sentrale emner. I avsnitt 10. fremføres noen supplerende synspunkter som skyldes en diskusjon mellom forfatteren og forsker Juul Bjerke som har lest gjennom manuskriptet.

Siste avsnitt inneholder et par kommentarer til et brev som Rederforbundet har sendt Byrået 30. oktober 1972.

Handelsflåtens forhold spiller en hovedrolle i disse overveielser. En eventuell omfattende revisjon av handelsflåtens behandling i nasjonalregnskapet bør om mulig skje i samarbeid med Rederforbundet.

2. Skalaverdiene

Tidligere gikk disse under betegnelsen Norges Rederforbunds verdiskalaer; nå er betegnelsen Veiledende ligningsverdier.

Skalaverdiene inneholder "forslag til formuesligningsverdi" (ifølge Veiledende ligningsverdier) og "er generelle normer som skal anvendes på de enkelte skip uten hensyn til om vedkommende skip går i løsfart eller i et dårlig eller gunstig tidscerteparti" (Riksskattestyret i møte 12. februar 1971).

Prinsipielt sett skal skalaverdien "settes til beløp som det kan antas at skipet kunne ha vært omsatt for når en tar tilbørlig hensyn til de herskende konjunkturer på vedkommende tidspunkt" (Thomle: Skattelov for landet, 16. utg. s. 189).

Direktør Seland skriver:

"For nye skip har vi gjerne lagt skalaen på det nivå som det på vedkommende tidspunkt blir avtalt som kontraktspriser, men for typer hvor der ikke er kontraheringsinteresse, vil skalaen gjerne bli lagt lavere enn "mulig kontraktspris". Selve fraværet av kontrahering viser jo at ferdig skip ikke ventes å bli verd sitt eventuelle kostende".

"Det er ikke "gjennomsnittspriser", men ligningsverdier, man skal frem til. Man vil typisk finne at salgssummen for alle solgte skip et år er høyere enn disse skips skalaverdi. Men om man finner at sum skalaverdi bare er f.eks. 60% av sum salgsspriser, betyr dette langt fra at flåtens ligningsverdi er satt til 60% av markedsverdien. De solgte er jo især halvgamle og eldre skip med stor prisspredning og hvor skalaen for sikkerhets skyld må ligge i underkant. Storparten av flåtens verdi ligger derimot på skip under 5 år, hvor prisspredningen er liten, hvor skalaverdiene inneholder liten "sikkerhetsmargin", men hvor der sjelden finner sted salg.

I nedgangs- og depresjonstider som i årene etter 1957 tror jeg det må sies at der var svært liten margin mellom flåtens markedsverdi (hvert skip vurdert individuelt) og dens ligningsverdi. Med stigende priser etter 1963 a 1965 ble skalaen hevet, men ikke nødvendigvis like sterkt som markedsprisene. Fra 1/1-1970 til 1/1-1971 ble foretatt et generelt tillegg på 15%, som så ble fjernet 1/1-1972.

Man bragte med dette skalaene for nye skip 1/1-1971 til dels langt over de nyeste skips kostpris - noe som vel aldri gjøres for annen realkapital, men ikke opp til kontraktsprisene ultimo 1970."

Oversikt over prisbegreper m.v.:

Seland skriver: "lagt skalaen på det nivå som det på vedkommende tidspunkt blir avtalt som kontraktspriser" (jfr. ovenfor). Dette må være ensbetydende med at skalaverdiene for nye skip er lik de aktuelle kontraktsprisene.

Den aktuelle kontraktspris forutsettes i den følgende sammenligning mellom Berkap og skalaverdiene å være lik markedsverdien. Den sistnevnte er å oppfatte som den pris som kan avtales i øyeblikket, når man samtidig overfører realobjektet fra selger til kjøper. Det er utvilsomt slik at det undertiden iallfall kan være en nevneverdig differanse mellom den aktuelle kontraktspris og markedsverdien. En slik differanse kommer sannsynligvis fram når det er høykonjunktur for handelsflåten. Et ledig (og ferdig) nytt skip vil da rimeligvis betales (meget) høyere enn den aktuelle kontraktspris (begrunnelse: høykonjunktoren forutsettes å være av begrenset varighet). Det ligger nær å anta at kontraktsprisene, som nødvendigvis må avspeile en langtidsvurdering i høyere grad enn markedsverdiene, vil vise de minste fluktuasjoner.

I "Farmand" (22. april 1972 s. 79) hevdes det at skalaverdiene, som inneholder forslag til formuesligningsverdi, "ligger til dels betydelig under aktuelle markedspriser". Jfr. også det direktør Seland skriver i sitatet ovenfor.

I avsnitt 9. innføres det et skille mellom nøytral og egentlig markedsverdi, og i avsnitt 8. refereres de verdibegrep som forfatterne Goldsmith og Lipsey har i sin bok. Kapitalen som produksjonsfaktor nevnes et par ganger, jfr. avsnitt 10.

Et annet og for oss meget viktig prisbegrep er kostprisen, som er den sum rederen har betalt for båten i henhold til den inngåtte byggekontrakt. Jfr. avsnitt 4. Kostprisen kan avvike sterkt fra markedsverdien. Disse to prisbegreper er gjenstand for en bedømmelse i avsnitt 8.

Om historisk kostpris se avsnitt 6. punkt b).

Til beregning av gjenanskaffelsesverdi benytter Seland "nylig, faktiske kontraktspriser" og "aktuelle kontraktspriser", jfr. avsnitt 6. punkt a).

Selands bemerkninger klargjør at det er en komplisert sak å skulle fastsette skalaverdier under sterkt skiftende forhold både på den ene og annen måte. Da skalaverdiene ligger til grunn for formuesbeskatningen, vil iallfall Rederforbundet være innstillet på å holde en viss skjult reserve. Det er et lett forståelig standpunkt. En skjult reserve i skalaverdiene skaper vanskeligheter ved sammenligningen mellom skalaverdienes resultater og Berkaps resultater. De sistnevnte er ikke utarbeidet med tanke på å holde en skjult reserve.

Skalaverdiene angis som kurver i et koordinatsystem og gjelder pr. 1. januar i det aktuelle år for ulike typer, skipsstørrelser og aldersgrupper. Byrået har til disposisjon skalaverdier for årene 1959-1972. Ved å sammenholde verdiene fra år til år for bestemte typer, størrelser og aldersgrupper fremkommer interessante resultater. For alminnelige dieselskip 2 000 t.dw. (nye) kan verdien betegnes som forholdsvis stabil i perioden 1959-1972. Laveste verdi er 3,6 mill.kr. pr. 1. januar 1966-1969, og høyeste verdi er 4,3 mill.kr. pr. 1. januar 1971. Gjennom flere år kan således verdien holdes uforandret. Man får et annet bilde ved å ta for seg nye dieseltankskip 65 000 t.dw. For denne gruppe må verdifluktuasjoene betegnes som ganske sterke. Høyeste verdi 56 mill.kr. noteres i årene 1959-1962, laveste verdi er 42 mill.kr. i 1969. Det er formodentlig skip med sterke verdifluktuasjoner som utgjør hovedtyngden av den norske handelsflåten. Det bilde man får av eldre skips verdi fra år til år er temmelig likt bildet av nye skip, men selvsagt er verdinivået lavere. Prisutviklingen skyldes konjunktorene og handelsflåtens strukturelle omlegning. Direktør Seland skriver: "Størrelsene 40-50-60 000 dwt. er de som i kortest tid har opplevd å ha fordel av å være "store"".

Med disse prisfluktuasjoner i erindringen faller det naturlig å stille seg et spørsmål som dette: Skal man med tanke på en sammenligning (Berkaps realkapital kontra skalaverdienes resultater) foreta en verdiberegning av flåten et år med høye skalaverdier eller et år med lave skalaverdier, eller et år med middels høye verdier?

3. Prisindekser

For de undersøkte grupper er skalaverdiene uforandret fra år 1966 til år 1968 (pr. 1. januar). Det vil si at i kalenderårene 1966 og 1967 har det ikke vært prisfall eller prisstigning. Fra 1968 til 1969 kan man notere enkelte forandringer både opp og ned, relativt sett mindre forandringer. Altså: stort sett prisstabilt i kalenderåret 1968.

Av nasjonalregnskapet er det utledet disse prisindekser for Skip og båter: Sjøfart:

1959	3,2 %	1966	3,6 %
1960	-4,9 "	1967	3,3 "
1961	-1,8 "	1968	16,7 "
1962	-6,8 "	1969	3,5 "
1963	-3,1 "	1970	10,3 "
1964	-1,6 "	1971	10,9 "
1965	5,5 "		

Prisindeksen fra nasjonalregnskapet forklares å være prisstigningen fra et år til det neste år. Således er prisstigningen fra år 1967 til år 1968 lik 16,7%. Dette resultat er i sterk konflikt med Rederforbundets verdiskala, som viser at det ikke kan ha vært noen nevneverdig stigning i markedsverdi mellom 1967 og 1968. Nasjonalregnskapets prisindeks 1959/1970 er 124,7. Dette resultat kan det også være vanskelig å finne igjen i skalaverdiene. Skalaverdiene fikk et generelt tillegg på 15% i 1971 (tillegget ble tatt bort igjen fra 1972). Nasjonalregnskapet viser prisstigningen 10,9% mellom 1970 og 1971.

En prisindeks basert på skalaverdier vil, så vidt jeg kan forstå, avvike sterkt fra nasjonalregnskapets prisindeks. Man bør også være oppmerksom på at disse indekser beskjeftiger seg med prisutviklingen i ulike perioder. Den ene går mellom to års 1. januar; den annen går mellom gjennomsnittene i to år.

Prisindeksen for skip i nasjonalregnskapet er, ifølge det som er forklart meg, beregnet meget summarisk. Når det gjelder de norskproduserte skip, blir det tatt hensyn til prisutviklingen for materialer og lønnsutviklingen. Men man tar ikke i betraktning så vesentlige faktorer som rasjonalisering av virksomheten eller at verkstedindustrien kan ha gått over fra en periode med tapbringende priser til en periode med gevinstgivende priser. For importerte skip har man faktisk gitt opp å beregne en prisindeks p.g.a. den raske stigning i skipenes størrelse. Man nøyer seg med en opplysning om prisutviklingen fra Rederforbundet (jfr. senere). Nasjonalregnskapets prisindeks, sammensatt av disse to indekser, må nødvendigvis være beheftet med stor usikkerhet og kan føre en ganske på avveie ved en sammenligning som krever forholdsvis stor nøyaktighet.

Nasjonalregnskapet har disse prisindekser (1961 = 100):

	Import av skip (nye og brukte)	Norskbygde (inkl. reparasjoner)	Sum
1961	100,0	100,0	100,0
2	89,6	103,4	93,2
3	85,0	105,1	90,3
4	81,0	111,1	88,9
5	87,7	116,9	93,7
6	88,5	118,1	97,1
7	94,0	120,3	100,2
8	115,4	127,7	117,0
9	121,2	121,8	121,1

Det er avvikelser mellom de to indeksserier som det er grunn til å legge merke til. Prisindeksen for norskbygde skip er stigende unntatt for siste år. Hvilken gruppe har Rederforbundets folk i tankene når man anslår prisindeksen uten beregning?

4. Nasjonalregnskapets investeringstall

Nasjonalregnskapets investeringstall er i hovedsaken sammensatt av to deler. Den ene del gjelder verdien av tonnasje bygget i Norge og skaffes til veie ved å innhente oppgave fra verkstedene (industristatistikken). Selv om det er utarbeidet retningslinjer for hva denne oppgave skal inneholde, er det grunn til å anta at svarene er beheftet med betydelig usikkerhet. Verdien av den tonnasje som er bygget i utlandet, finnes ved at rederen for hvert skip besvarer et spørreskjema i leverings- eller registreringsåret. På dette skjema er gitt en viss rettleiding, bl.a.: "Som innkjøpssum regnes den verdi som aktiveres som avskrivningsgrunnlag". Man må anta at nasjonalregnskapets investeringstall i hovedsaken gir den sum rederen har betalt for båten (kostprisen). Det vil vel i alminnelighet si den pris som ble avtalt den gang rederen kontraherte båten ved verkstedet. Det er en pris som formentlig var aktuell 1-2-3 år før leveransen fant sted. Det bemerkes at denne kostprisen er saken sett med kjøperens øyne.

Rettledningen på spørreskjemaet gir langt fra håp om å kunne få svar fra rederne utarbeidet etter ensartede prinsipper. Saken er nemlig den at der er flere momenter som kan bringe uorden inn i systemet. Som det kanskje viktigste moment i denne sammenheng nevnes at det for kjøperen kan bli visse tillegg å betale (glideskala for materialpriser og lønninger). En reder tar med dette tillegg i sitt svar, en annen reder utelater det. Ønsker man i prinsippet den best mulige overensstemmelse mellom kostpris og markedsverdi, må kostprisen inkludere både nevnte tillegg og renter av innbetalingsterminer i byggetiden.

Følgende kan også være et moment av betydning i saken: Prisen på et skip kan settes høy hvis verkstedet (eventuelt staten hvor verkstedet ligger) samtidig sørger for et gunstig lån (lav rente bl.a.). Japansk skipsbygningspolitikk etter krigen har i stor utstrekning gått ut på å gi billige lån til rederne. Prisen på et skip kan med andre ord nominelt sett være høy uten reelt sett å være høy. Rederen oppgir formentlig den høye nominelle pris til Byrået (til nasjonalregnskapet). Den reelle pris, som tar i betraktning lånebetingelsene, kan være noenlunde i samsvar med markedsprisen.

Det kan bli meget store differanser mellom kostpris eventuelt inklusive de forskjellige tillegg og markedsprisen (skalaverdien) i det øyeblikk skipet leveres fra verkstedet.

I noen tilfelle vil det bli et brudd på regelen om at det er kostprisen som inngår i nasjonalregnskapets investeringstall. Markedsprisen erstatter kostprisen når rederen kjøper et ferdig skip i utlandet (uten å stå som kontrahent ved verkstedet). Kostprisen er her kontrahentens oppgjør med verkstedet.

Det skulle være mulig på følgende vis å gjennomføre en forbedring av nasjonalregnskapets investeringstall uten å påta seg store arbeidsoppgaver:

1. For norskproduserte skip foretaes verdibestemmelsen som for skip bygget i utlandet. Man går altså bort fra industristatistikkens tall, som eventuelt kan benyttes til kontroll.
2. For skip bygget i utlandet gjøres rettledningen fyldigere. Til innkjøpssummen skal også regnes tillegg for materialer og lønninger etter glideskala, renter av innbetalingsterminer i byggetiden og om mulig andre nødvendige utgifter (eksempelvis inspektørutgifter). Det gjøres fradrag for fordelene ved gunstig lån gitt av verkstedet eller andre interesserte (stat, kommune etc.).

Disse mulige forandringer bringer ikke noen radikal endring i de bestående forhold. Radikal ville endringen være hvis man gikk over til å registrere markedsverdien. Jfr. senere om valget mellom markedsverdi og kostpris i nasjonalregnskapet.

Man innser at selv om rettledningen gjøres fyldigere i samsvar med punkt 2. ovenfor, vil man likevel få det resultat at to like skip som leveres på samme tidspunkt, vil kunne vise forskjellig kostpris. De vil med andre ord inngå i nasjonalregnskapet med ulike verdier tross identitet. Dette ville være tilfelle hvis rederne ikke hadde like gode kontrakter med verkstedene, eller kontraktene stammet fra ulike tidspunkter (et skip er eksempelvis kontrahert for 2 år siden, et annet skip er kontrahert for 3 år siden).

Stiller mandet i og for seg rimelige krav at like skip skal inngå i nasjonalregnskapet med lik verdi, står man her overfor et valg mellom to verdier, eventuelt kan man velge en tredje verdi. Det siste blir formodentlig løsningen, og valget vil da måtte falle på markedsverdien. Jfr. senere avsnitt 8. om valget mellom markedsverdi og kostpris.

5. Berkap kontra skalaverdier

Nasjonalregnskapets prisindeks gjelder i hovedsaken nye skip (og prisen 1955 er satt lik 100). For årgangen 1955 var det ikke nødvendig med noen beregning for å finne investeringen i faste priser. Årg. 1956 måtte prisomregnes for 1 år, årg. 1957 måtte omregnes for 2 år osv. Investeringstallene i faste (1955-) priser ble så lineært avskrevet, og summen av de uavskrevne beløp ble betraktet som realkapitalen i faste priser. Denne beregning av realkapitalen forutsetter at avskrivningen (og dermed den valgte levetid) er den eneste faktor som påvirker realkapitalens størrelse. Dette er imidlertid en ikke fullt ut tilfredsstillende forutsetning. Det er ikke tatt hensyn til konjunktorene og den strukturelle utvikling. Det sistnevnte moment opptar direktør Seland sterkt i hans brev 3. juli 1972. Det kan ikke være tvil om at bl.a. overgangen til større skip har skapt alvorlige omstillingsproblemer for rederinæringen.

Hvis man ønsker å sammenligne Berkaps realkapitaltall med hva skalaverdiene viser om formuen, vil det være naturlig å omregne Berkaps tall (i 1955-kr.) til dagens pris (eksempelvis årgangene til og med 1970 til 1970-priser). Ved beregningen benytter man prisindeksen på tradisjonell vis i forbindelse med de nedskrevne verdier (prisindeks 1955-1970). Men man kan også utføre sammenligningen ved å ta utgangspunkt i de løpende priser; resultatet blir det samme. Benyttes de løpende priser, krever årg. 1970 (avskrevet 1 år) ingen prisomregning; årg. 1969 (avskrevet 2 år) krever 1 års prisomregning, nemlig den prisutvikling som har funnet sted mellom 1969 og 1970 osv. Den noterte prisutvikling gjelder som nevnt nye skip. Dette er regneteknisk sett ganske enkelt, men er som alt antydnet ikke helt ut tilfredsstillende. Det faktiske forhold er en flåte i alder 0 - levetiden. Stiller man noen krav til nøyaktighet, kan man ikke vente seg at en prisindeks for nye skip er helt dekkende for prisutviklingen for en flåte slik som beskrevet.

Problemet er uforandret, enten man regner i 1955-kr. eller i 1970-kr.

Seland uttrykker seg slik:

"Verdiforringelsesfunksjonene", forholdstallet mellom ny kurve, 4-årskurve, 8-årskurve o.s.v. har variert sterkt med konjunktorene og skipstypene imellom".

Nasjonalregnskapets investeringstall er undergitt konjunktorene for kostprisen, men investeringstallenes avskrivning er ikke avhengig av konjunktorene og den strukturelle utvikling.

Det kan oppstå uoverensstemmelser mellom Berkaps og skalaverdiens resultater av følgende grunner:

1. De to beregninger befatter seg ikke med den samme flåte. Hvis vi eksempelvis vil sammenligne Berkaps tall med dir. Seland, vil det bli uoverensstemmelse hvis Seland arbeider med utenriksflåten og Berkap med et noe videre flåtebegrep (hva som faktisk også er tilfelle).

2. Prisutviklingen er ulike i de to beregninger. Nasjonalregnskapets prisindeks gjelder nye skip. Skalaverdiene har en prisutvikling hvor også eldre skips verdi kommer inn i bildet. Det vil si at det tas hensyn både til konjunktorene og den strukturelle utvikling. De to indekser er også forskjellige på den måte at de beskjeftiger seg med prisutviklingen i ulike perioder.

3. Investeringstallene i Berkap og skalaverdiene har forskjellig utgangspunkt. Investeringstallene i Berkap uttrykker hva skipet har kostet rederen (kostprisen). Skalaverdiene skal prinsipielt sett være markedsverdi.

4. Skalaverdiene ligger til den sikre side, d.v.s. under markedsverdi. Direktør Seland benytter skalaverdiene i sine verdiberegninger der hvor dette er mulig.

5. Da skalaverdiens høyde kan variere fra år til år, må resultatet av sammenligningen også avhenge av tidspunktet for sammenligningen. Riktignok vil vi også bruke prisindeksen på Berkaps realkapitaltall, men det er en indeks som ikke faller sammen med skalaverdiens utvikling.

Selv om det er mulig å eliminere den uoverensstemmelse som kommer av punkt 1., ligger det i de andre nevnte punkter basis for betydelige divergenser. Punktene 1. og 4. trekker i lik retning. Om Seland's beregninger kan det således forventes at de gir relativt lave beløp. For øvrig må man anta at hvis den strukturelle omlegging er blitt tillagt full vekt i skalaverdiene for eldre skip, vil Seland's tall også av denne grunn bli merkbart lavere (punkt 2.).

Det som er nevnt under punktene 2.-5. forteller at man som regel ikke kan vente å finne overensstemmelse mellom de to beregninger (Berkaps realkapital og flåtens verdi beregnet som produktet av skalaverdi og antall skip). En viss differanse mellom beregningenes resultater kan være uttrykk for at valget av levetid i Berkap er uheldig, men kan likeså gjerne være et resultat at punktene 2.-5. (eventuelt punktene 1.-5.). Det vil derfor ikke bli gjennomført en forholdsvis tidkrevende beregning slik som nevnt. Vi vil derimot gjøre visse sammenligninger på den måte at vi tar for oss noen av de beregninger som dir. Seland har presentert i sitt skriv og undersøker hvordan hans resultater passer med det Berkap viser. Riktignok får vi ikke ved disse sammenligninger noe bedre svar på spørsmålet om valg av levetid (18, 20 eller 25 år), men vi blir spart for store beregninger som forutsetter nøyaktig kjennskap til flåtens sammensetning med hensyn til størrelse, alder og type. De forstyrrelser som er nevnt ovenfor, er også virksomme i de sammenligninger som blir utført i det følgende.

6. Direktør Selands beregninger og Berkap

a) Om gjenanskaffelsesverdi

Direktør Seland skriver:

"Når jeg iblant har søkt å anslå flåtens gjenanskaffelsesverdi, har jeg brukt en annen metode enn indeks-fremregning. Jeg har tatt for meg flåtens fordeling på størrelser og typer, og anslått hva det ville koste å kontrahere en maken flåte. Utgangspunktet har vært nylig, faktiske kontraktspriser. Men for betydelige tonnasjegrupper har det vært nødvendig å bygge på anslag. Siste gang jeg gjorde et forsøk, gjaldt 1967-flåten. Man kunne da bygge på aktuelle kontraktspriser for bulkcarriers og store tankskip, som ble kontrahert for norsk regning. For utenlandsk regning ble også kontrahert store shelterdekkere. For linje, middelsstore trampskip, tank ca. 16-60 000 dwt. ville det imidlertid ikke være aktuelt å kontrahere "lignende" skip til dem vi hadde, så det måtte brukes nokså løse prisanslag.

Jeg kom til at flåten 31/12-1967 hadde en "gjenanskaffelsesverdi" på 37 a 40 milliarder kr. til de kontraktspriser som gjaldt iallfall i årets 3 første kvartaler. Det var bare 5 a 15% mer enn historisk kostpris. Det er meget sjelden at vi etter krigen har hatt en så liten forskjell mellom kostpris og gjenanskaffelsesverdi."

Seland bygger sin beregning av gjenanskaffelsesverdi på "nylig, faktiske kontraktspriser" og "aktuelle kontraktspriser", som også er grunnlaget for skalaverdiene for nye skip. Uttrykkene i anførselstegn er sikkert ment å være identiteter.

Gjenanskaffelsesverdi som ny (uavskrevet) er faktisk i hovedsaken beregnet av Berkap. Det er de 3 alternativ (av i alt 75 beregnede alternativ) hvor det er ingen avskrivning i levetiden og ingen produktivitetsforbedring. Berkaps verdi i 1955-kr. omregnes etter prisindeksen til 1967-kr. Berkap har disse resultater (i 1955-kr.):

Levetid	Avskrivning	Prod.forbedr.	Realkapital 31/12 1967
18 år	0	0	34 561
20 "	0	0	37 326
25 "	0	0	40 468

Nasjonalregnskapets prisindeks (sjøfart) for perioden 1955-67 er 112,5. Vi kommer dermed frem til Berkap-kapitalene 38881, 41992 og 45527 i 1967-kr. Ved sammenligningen med Selands resultat er det å bemerke at prisindeksen er en usikker faktor. Da Selands oppgave formodentlig gjelder utenriksflåten og hans verdianslag ligger til den sikre side, er det rimelig at Berkaps tall er størst (jfr. punktene 1. og 4. i foregående avsnitt).

b) Om historisk kostpris og gjenanskaffelsespris

Seland skriver:

"Som vist i bilag 2 var utenriksflåtens historiske kostpris omtrent den samme ultimo 1967 og ultimo 1970, ca. 35 milliarder kr. Med 1967 kontraktspriser (unntagen muligens ved årets utgang) har jeg antatt at gjenanskaffelsesprisen lå under 40 milliarder. Ved utgangen av 1970 må den ha ligget på (minst) 70 milliarder. Men om man ville beregne "gjenanskaffelsesverdien" 1970 ved hjelp av prisen på de skip som ble levert det året, tror jeg neppe man ville kommet til over 40 milliarder, - det var jo skip kontrahert 1967/primò 1968 som ble levert i 1970.

La oss si at man hadde kunnet finne et tall for flåtens markedsverdi 1970. For forholdet markedsverdi: gjenanskaffelsesverdi vil det da være helt avgjørende om divisor settes til 40 eller 70 milliarder".

Det er nærliggende å sammenligne Seland's beregning av utenriksflåtens historiske kostpris til ca. 35 milliarder kr. med nasjonalregnskapets nyinvesteringsrekke i løpende priser. I denne rekke er det gjort fradrag for verdien av solgte skip og for utgifter til reparasjoner og vedlikehold. En summering av nyinvesteringsrekken viser:

Fra og med årg. 1970 og bakover i 18 år gir verdien	39 847
" " " " " 20 " " "	41 256
" " " " " 25 " " "	45 043
Fra og med årg. 1967 og bakover i 18 år gir verdien	35 783
" " " " " 20 " " "	37 489
" " " " " 25 " " "	-

Her er flere resultater som avviker sterkt fra Seland's resultat. Historisk kostpris år 1967 og år 1970 er ifølge våre tall ganske ulike.

Da Seland behandler utenriksflåten, er det rimelig at hans tall blir de minste, jfr. punkt 1. i foregående avsnitt. Hvis Seland faktisk beregner den historiske kostpris i denne forbindelse, kommer skala-verdiene ikke inn i regnestykket, og dermed vil det ikke oppstå uoverensstemmelser mellom Berkap og Seland på grunn av punktene 2.-5. i foregående avsnitt.

Seland kommer i siterte tekstavsnitt også inn på gjenanskaffelsesprisen. Berkap har disse resultater (i 1955-kr.):

Levetid	Avskrivning	Prod.forbedr.	Realkapital 31.12.1970
18 år	0	0	36 000
20 "	0	0	38 007
25 "	0	0	44 843

Med nasjonalregnskapets prisindeks lik 1,50 for 1955/70 fremkommer Berkap-kapitalene 54 000, 57 011 og 67 265 i 1970-kr., som representerer uavskrevet gjenanskaffelsesverdi 1970. Nevnte prisindeks er en høyst usikker faktor i regnestykket. Seland har resultatene 70 og 40 milliarder kr., avhengig av den pris som benyttes, om det er gjenanskaffelsesprisen år 1970 som brukes, eller kostprisen for de skip som ble levert år 1970. Det kan ifølge disse tall være en enorm forskjell mellom gjenanskaffelsespris (= aktuell kontraktspris) og kostprisen. Dette resultatet synes også å avsløre at det neppe alltid er riktig eller god veiledning det som står i følgende sitat: "Det er således umiddelbart innlysende at markedsprisene for nye kapitalgjenstanders vedkommende ikke vil kunne ligge langt fra produksjonskostnadene"¹⁾.

1) Odd Aukrust og Juul Bjerke: Realkapital og økonomisk vekst 1900-1956, s.6, Artikler 4, Statistisk Sentralbyrå, Oslo.

c) Om ligningsverdi

Direktør Selands oppgave over utenriksflåtens ligningsverdi må være angitt i løpende priser (bilag 6). Man må anta at ved beregningen er det benyttet Rederforbundets verdiskala. Seland har disse tall for ligningsverdi:

1961	10 056	1966	13 313
2	9 726	7	15 084
3	10 261	8	15 438
4	11 067	9	15 409
5	12 245	1970	18 658

De av Berkaps mange alternativer som prinsipielt sett best svarer til ligningsverdi, er alternativene med 100% avskrivning i levetiden og ingen produktivitetsforbedring. Med disse forutsetninger har Berkap følgende tall for kapital i 1955-kr. Dessuten angis nasjonalregnskapets prisindeks når prisen i 1955 settes lik 100.

År	Levetid 18 år	Levetid 20 år	Levetid 25 år	Pris- indeks
1961	13 843	14 927	17 078	112,3
2	14 496	15 715	18 037	104,7
3	15 375	16 741	19 296	101,4
4	16 019	17 492	20 333	99,8
5	17 112	18 623	21 778	105,2
6	17 939	19 483	22 930	109,0
7	19 305	20 903	24 597	112,5
8	19 277	20 930	24 831	131,4
9	18 120	19 842	23 891	136,0
1970	18 213	20 035	24 190	150,0

Det må sies å være en betydelig uoverensstemmelse mellom disse resultater og Selands ligningsverdier. Selv om man velger korteste levetid (18 år), er uoverensstemmelsen meget stor. Selands tall gjelder utenriksflåten og er basert på skalaverdiene, som ligger til den sikre side. Den strukturelle utvikling gjør også sitt til at Selands tall blir lave. Jfr. punktene 1.-5. i foregående avsnitt.

Jeg har i samarbeid med konsulent Furuholmen-Jenssen forsøkt å anslå verdien av den del av den norske flåte som Seland utelater i sin beregning. Det knytter seg så stor usikkerhet til dette anslag at man gjør kanskje klokest i å holde resultatet for seg selv. Oppgir man likevel verdien 2 500 (mill.kr.) og legger denne til Selands tall, blir hans tall for 1970 fremdeles meget lavere enn Berkaps tall.

Konklusjon:

Disse undersøkelser (punktene a) - c)) har gitt betydelige uoverensstemmelser mellom direktør Selands og Berkaps resultater. Da det ikke er mulig å avgjøre i hvilken grad forskjellen skriver seg fra levetiden og de andre tenkelige grunner, har vi ikke fått noe sikrere holdepunkt når det gjelder å velge mellom kort, midlere og lang levetid innen gruppen Skip og båter: Sjøfart.

7. Nærmere om beregning av prisindeks

Prisindekser er tillagt en sentral rolle i nasjonalregnskapets beregning av realkapital og kapitalslit. Det er derfor av største betydning at prisindeksene er gode, m.a.o. at de virkelig gir et noenlunde korrekt bilde av prisutviklingen.

Når det gjelder Skip og båter: Sjøfart, ville det være av betydning å kjenne flere prisindekser. Følgende vil uten tvil være av interesse:

1. En indeks som registrerer de aktuelle kontraktspriser, som danner grunnlaget for Rederforbundets verdiskalaer.
2. En indeks som noterer kostprisen, som inngår i nasjonalregnskapets investeringstall.
3. En indeks som gjelder prisutviklingen for eldre skip.

Prisindeksen har som mål å sammenligne prisen på en vare på to forskjellige tidspunkter. I foreliggende sak har man det kjedelige forhold at det ikke foreligger en vare som er uforandret den samme på de to tidspunkter som ønskes sammenlignet. Dette gjelder i hvert fall hvis det ligger flere år mellom de to tidspunkter. Teoretisk sett lar det seg derfor ikke gjøre å beregne en prisindeks, og vil man likevel beregne en indeks, må man avfinne seg med at den kommer til å uttrykke en omtrentlighet. Det er viktig at omtrentligheten ikke er så stor at man kommer til å narre seg selv ved å anvende indeksen i en beregning.

Ad punktene 1. og 2.:

De vanskeligheter som er nevnt ved å bygge opp en prisindeks, gjør seg særlig sterkt gjeldende under punktene 1. og 2. Den type skip som ble bygget de første etterkrigsår, bygges ikke anno 1972. Den skipstype som nå bygges, ble ikke produsert de første etterkrigsår. Men man kan vel med en viss rett gå ut fra at en skipstype vil holde seg noenlunde uforandret i noen forholdsvis få år. For disse år beregnes så en prisindeks, men man må passe på å avbryte indeksberegningen når typen undergår større forandringer. En betydelig sterkere maskin fra et bestemt tidspunkt indikerer at indeksberegningen bør avbrytes på dette tidspunkt. Det bygges nå containerskip på 20 000 tdw med service-speed over 20 knop. Det må være ganske på det rene at denne serie ved beregning av prisindeks ikke kan betraktes som en fortsettelse av bulk-carrier på 20 000 tdw. Parcel-tanker er en ny kostbar type innrettet for å føre mange slags oljer osv. på en gang og må holdes adskilt fra vanlige tankskip av samme størrelse.

Ved beregningen av prisindeks registreres prisutviklingen for hver skipstype (så lenge typen holdes noenlunde uforandret). I enkelte perioder (som regel?) kan man registrere prisutviklingen for flere typer. Det blir da å finne fram til en samlet prisutvikling ved å danne et veiet gjennomsnitt av de registrerte data. Til slutt kjeder man sammen (i tid) de resultater som man er kommet fram til, og man har en sammenhengende prisindeks for nye skip i etterkrigsårene. Det vil i hovedsaken være en ren prisindeks som man har funnet fram til på denne måte. Det vil si at i indeksen inngår det ingen faktor som uttrykker effektivitetsforbedring.

Ad punkt 1.

Hvis man ønsker å kjenne flåtens markedsverdi i dag i dagens kroner, må eldre og nyere årgangers verdi beregnes i dagens kroner ved å anvende en prisindeks. Bruker man ved beregningen den prisindeks som nettopp er nevnt, vil det bety at eldre årgangers skip forutsettes å ha en prisutvikling i de senere år som er lik prisutviklingen for skip fra de nyere årganger. Eldre årgangers skip blir ⁱnevnte periode tillagt en prisutvikling som de ikke har hatt den minste innvirkning på. En slik kapitalberegning kan teoretisk sett ikke være tilfredsstillende, men er formodentlig den eneste mulige fremgangsmåte hvis man ved utarbeidelsen av indeks vil holde seg til prisutviklingen for nye skip.

Ad punkt 3.

Det er all grunn til å anta at eldre skip ikke har en prisutvikling som faller helt sammen med nye skips prisutvikling. Flåtens verdi i dag (dens markedsverdi) ville derfor best kunne beregnes om man også kjente prisutviklingen for eldre skip. Ved beregningen av den indeks som beskriver denne prisutvikling, støter man ikke på de alvorlige vanskeligheter som er nevnt ved punktene 1. og 2. De eldre skip, hvis pris man ønsker å notere, finnes faktisk. Men varen er ikke uforandret helt den samme. To eldre skip hvis priser det ville være naturlig å sammenligne ved oppstillingen av en indeks, kan være ganske ulike på grunn av f.eks. eiernes forskjellige politikk når det gjelder vedlikehold. Det er viktig at det finner sted så mange overdragelser at man har et noenlunde sikkert grunnlag å bygge på, og at man har anledning til å registrere de priser som blir avtalt mellom kjøper og selger. Det er neppe noen stor oppgave rent praktisk sett å registrere alle de kjøp/salg av skip som finner sted (kjøp/salg mellom norsk og utenlandsk reder blir f.t. registrert). Men det fremgår av det som sagt ovenfor, at oppstilling av

prisindekser for skip også vil kreve betydelig teknisk innsikt. Det tekniske arbeid vil kanskje være vel så tidkrevende som det økonomiske. Man ville ved å påta seg dette arbeid oppnå ganske meget. Man ville oppnå å få gjennomført den best mulige verdsettelse av flåten, hvis verdien skal være en markedsverdi.

Norges Rederforbund utarbeider ikke noen prisindeks verken i forbindelse med nye skip eller med eldre skip. En annen sak er det at Rederforbundets folk har dannet seg en mening om prisutviklingen uten egentlig å ha foretatt en indeksberegning.

Det vil være et for stort arbeid og vel også unødvendig av hensyn til nasjonalregnskapet å beregne alle tre indekser. Men to av dem synes å være nødvendig, nemlig nr. 2 og 3. Indeks nr. 2 (kostprisen) vil være nødvendig fordi nasjonalregnskapets investeringstall uttrykker kostprisen. Indeks nr. 3 (eldre skips verdi) er påkrevet hvis man også søker etter flåtens samlede verdi (markedsverdi) og gjerne vil ha en noenlunde nøyaktig beregning.

Disse konklusjoner med hensyn til indeksene nr. 2 og 3 fremføres med et visst forbehold. Hvis man skulle beslutte seg til å registrere markedsprisen der hvor dette er mulig, vil konklusjonen måtte bli en annen. Jfr. neste avsnitt "Markedsverdi eller kostpris i nasjonalregnskapet?"

8. Markedsverdi eller kostpris i nasjonalregnskapet?

Nasjonalregnskapets investeringsstall for handelsflåten i løpende priser gjelder kostprisen, som kan avvike sterkt fra markedsverdien. Det ville vært ønskelig om man på en forholdsvis enkel måte kunne gå over fra den ene verdi til den annen. Det ser imidlertid ut til at dette ikke er mulig. Man kan f.eks. ikke ved hjelp av en prisindeks beregne markedsverdien når kostprisen er kjent, og omvendt. Det er uten betydning om prisindeksen i denne forbindelse beskriver kostprisens utvikling eller markedsprisens utvikling.

Vi kan heller ikke komme fra kostprisen til markedsprisen ved å bruke den ligning som knytter forbindelse mellom kapitaltallene m.v. fra to regnskapsår ($k_s + v_s + i_{s+1} - a_{s+1} = k_{s+1}$; k er kapitalen i løpende priser, v prisvinst, i og a er henholdsvis investeringen og avskrivningen).

Det ser ut til at vil man kjenne både kostprisen og markedsprisen, må det foretas dobbel registrering.

Er det ikke markedsverdien som man egentlig ønsker å kjenne i nasjonalregnskapet? Den gir i hvert fall en opplysning om formuesstillingen. Hvis man på den annen side f.eks. tar for seg et 10 år gammelt skip, må det strengt tatt ha minimal interesse å få opplyst hva den uavskrevne del av kostprisen utgjør. I hvilket økonomisk resonnement ville det være av verdi å kjenne en nedskrevet 10 år gammel kostpris?

Det har hittil ikke vært på tale - det ville i tilfelle ha representert noe helt nytt - å la kapitalen som produksjonsfaktor inngå i nasjonalregnskapet. Beregningen av denne kapital blir også foretatt av Berkap (i alternativer), og innebærer at det bare skjer en delvis avskrivning av realobjektet i levetiden og at det eventuelt også blir tatt i betraktning en viss effektivitetsforbedring av kapitalen.

Ved de fleste anskaffelser av større realobjekter vil det formodentlig være kostprisen (og ikke markedsprisen) som uten vanskelighet kan noteres. Ved leveransen av større realobjekter vil det vanligvis være leveringstid, og prisen avtales på det tidspunkt kontrakten undertegnes. Man har med andre ord en parallell til forholdene innen skipsfart, selv om det kanskje vanligvis ikke går så lang tid mellom avtale og levering (og prisfluktuationene er så sterke) som for skipenes vedkommende. Ser man på hele realkapitalen, vil man selvsagt kunne iaktta en gradvis overgang fra den lengste leveringstid til levering på dagen.

Men på et annet punkt kan det gjøre seg gjeldende en markert forskjell mellom skip og andre større realobjekter. For skipene er det en markedspris, mer eller mindre tydelig, avhengig av en rekke forhold. En skipsreder vil f.eks. ikke ha noen vanskelighet med å finne kjøpere

til en eller flere av sine store nybygninger (og nybygningskontrakter) og eldre skip. For andre større realobjekter vil der (vanligvis?) ikke være noen markedspris. Tokke-anlegget f.eks. har ikke noen markedspris ganske enkelt av den grunn at det er ingen til å kjøpe det. For det tilfelle at noen har innvendinger mot denne påstand, skal tilføyes: Jeg har hittil ikke sett fremsatt noe salgs- eller kjøpetilbud som eventuelt skulle gi nasjonalregnskapets folk en idé om markedsverdien. I det hele tatt synes det å være ytterst sjelden at større realobjekter skifter eiere på en slik måte at man kan danne seg en mening om markedsverdien. Teoretisk sett kunne man fri seg fra denne mangel ved å beregne et anleggs markedsverdi på grunnlag av framtidig inntjeningsevne (en prosektiv beregning). Denne fremgangsmåte for å fastslå markedsverdien i nasjonalregnskapet er ikke gjennomførlig i praksis. For Saugbrugsforeningens store nye papirmaskin er det neppe noen markedsverdi som nasjonalregnskapet kan benytte.

For de to realobjekter som er nevnt her eksplisitt og som er ment å være eksempler hentet fra store grupper av lignende tilfeller, er det ikke noe valg mellom markedsverdi og kostpris i nasjonalregnskapet. Som nevnt ovenfor finnes det ikke noen lettvent vei ad hvilken man kan komme fra den ene verdi til den annen. Man er ganske enkelt nødt til å akseptere kostprisen som verdigrunnlag.

Å anvende kostprisen betyr å ta i bruk en tilbakeskuende (retrospektiv) metode, som med en fast avskrivningstid ikke åpner mulighet for å ta hensyn til hvilke erfaringer (gode eller dårlige) man etter hvert måtte gjøre om realkapitalens inntjeningsevne. Det er på det rene at et realobjekt bare kan få (markeds-) verdi i forbindelse med at det kan gjøre menneskeheten tjenester. Inntjeningsevnen er det springende punkt i forbindelse med et realobjekts verdi. Kostprisen gir strengt tatt ikke noe svar på hvilken verdi vårt lands realkapital har på ethvert tidspunkt. Med verdi er det her tenkt på formuesverdien, som det formodentlig er nasjonalregnskapets oppgave å uttale seg om.

Man får heller ikke fram en markedsverdi når de nevnte anlegg blir gamle.

Nye boliger har i likhet med nye skip både en kostpris og en markedsverdi; et valg er således mulig i dette tilfelle. Jfr. nedenfor.

Vil man for nye realobjekter ha et enhetlig verdisystem i nasjonalregnskapet, ser det ut til at man må benytte kostprisen som verdigrunnlag. Dette er en utilfredsstillende løsning ikke bare fordi kostprisen neglisjerer

inntjeningssevnen. Kostprisen har således som konsekvens at like realobjekter går inn i nasjonalregnskapet med ulike verdier, jfr. tidligere (avsnitt 4.). Videre: Kostprisen, som er saken sett med kjøperens øyne, behøver ikke å utgjøre den egentlige produksjonsomkostning. Anlegget kan være levert med betydelig tap av produsenten, eller det kan også være beregnet urimelig stor fortjeneste.

Det er nok en grund til at kostprisen er uheldig. Det er tidligere understreket at eldre skip formodentlig har en annen prisutvikling enn nye skip. For de grupper av realobjekter hvor man kan iaktta prisen for eldre objekter (eksempelvis skip og boliger), vil det være en markedspris som observeres. En indeks basert på markedspris vil logisk sett være uheldig å bruke i forbindelse med en nedskrevet kostpris.

Så vidt vites har det nye SNA foreløpig ingen retningslinjer for hvordan verdsettelse av realobjekter bør finne sted.

Det følger så noen flere bemerkninger om realkapitalen med tanke på valget mellom markedsverdi og kostpris.

Nye realobjekter:

1. Alle nye realobjekter har kostpris.
2. Er det ingen leveringstid (eller en meget kort sådan), er det likhet mellom kostpris og markedspris.
3. I tilfelle leveringstid: Vi ser bort fra den situasjon at det er stabile priser. Det som gir et nytt realobjekt markedspris (i tillegg til kostpris), er enten at det lett kan flyttes (skip) eller er gjenstand for utstrakt etterspørsel (boliger). Prisindekser basert på markedspris og kostpris kan beregnes.

Eldre realobjekter:

4. Et eldre realobjekt kan ikke ha kostpris.
5. Et eldre realobjekt har i beste fall markedspris, og det er når det fyller betingelsene under punkt 3. Det er ikke nødvendig at det opprinnelig var leveringstid. Prisindeks basert på markedspris kan i tilfelle beregnes.
6. For eldre realobjekter kan det i alle tilfelle beregnes en slags pris (den såkalte gjenanskaffelsespris). Det skjer ved å nedskrive kostprisen i samsvar med medgått tid og antatt levetid og ved å ta i betraktning prisutviklingen. En prisindeks for de nedskrevne verdier gir ikke noen nye opplysninger i tillegg til dem man får ved å se på kostprisens utvikling.

Om Berkaps 36 kapitalgrupper med nye og eldre realobjekter kan det uttales:

Boliger og sentralt beliggende forretningsbygg har markedsverdi. Likeledes Bygninger og anlegg i jordbruk. For øvrig er det vanskelig å uttale seg generelt om bygninger og anlegg. Det må være på det rene at en del Bygninger og anlegg i industrien har markedsverdi.

Off. konsumkap.: Bygninger og anlegg har ingen markedspris.

Biler har markedspris.

Maskiner m.v. Det er vanskelig å uttale seg generelt. En del maskiner har markedspris.

Skip og båter: Fiske og sjøfart har markedspris.

Rullende materiell: Jernbaner har markedspris. Tvilstomt for sporveier og forstandsbaner.

Fly: Lufttransport har markedspris.

Statlig og komm. konsumkapital: Transportmidler er vesentlig biler og har dermed markedspris.

Statlig og komm. konsumkapital: Utstyr ellers (mask.) er sterkt blandet; en generell uttalelse er ugjørlig.

Men la det ikke dermed være sagt at Byrået har lettvinnt adgang til å skaffe seg kjennskap til markedsprisene.

Følgende grupper av realobjekter har således markedspris. De tall som anføres, gjelder nyinvesteringer år 1970 i 1955-priser (antall millioner kr.).

Boliger	2 225
Sentralt beliggende forretningsbygg	359
Bygninger og anlegg i jordbruk	268
Biler	565
Skip og båter	2 228
Rullende materiell jernbaner	55
Fly	175
Statlig og komm. konsumkap. transportm. ..	<u>26</u>
sum	<u>5 901</u>

Den samlede nyinvestering år 1970 i 1955-priser utgjør 12 357.

Da hele gruppen Maskiner m.v. og Bygninger og anlegg i industrien er plassert i gruppen som bare har kostpris, ser man at det faktisk må

være over $\frac{1}{2}$ -parten av den foretatte nyinvestering i 1970 som har markedspris.

Sammendrag m.v.

Det må foretas dobbel registrering hvis man ønsker å kjenne både markedsprisen og kostprisen.

Markedsverdien har den betydelige fordel at den gir en bedre opplysning om formuesstillingen enn kostprisen. Det ligger nær å anta at kostprisen, som nødvendigvis må avspeile en langtidsvurdering i høyere grad enn markedsverdien, vil vise de minste fluktasjoner. Sterke forandringer i (markeds-)prisene kan virke forstyrrende for en formuesoversikt i løpende priser.

Kostprisen har, som det er pekt på, flere svakheter, men da den finnes for alle typer av nye realobjekter, åpner den mulighet for et enhetlig verdisystem (for eldre realobjekter nyttes en verdi avledet av kostprisen, gjenanskaffelsesverdien). Dette er nok en fordel som kostprisen har fremfor markedsverdien.

Det vil kreve større aktpågivenhet å bruke markedsverdien enn kostprisen. Har man tid og krefter til å innføre og benytte markedsverdien? Jfr. avsnitt 9.

Valget mellom markedsverdi og kostpris er utelukket der hvor det bare finnes kostpris. For henimot $\frac{1}{2}$ -parten av vårt lands nyinvesteringer finnes det bare kostpris.

I henhold til Goldsmith and Lipsey (jfr. nedenfor¹)) vil en kostpris og en gjenanskaffelsespris som er avledet av denne, i alminnelighet bare bli benyttet når det ikke finnes en markedsverdi.

Å anvende markedsverdien harmonerer med prinsippet lik verdi for like realobjekter (Goldsmith and Lipsey). I avsnitt 9. er det pekt på et vesentlig forbehold når det gjelder bruken av dette prinsipp.

Valget mellom markedsverdi og kostpris melder seg først og fremst i forbindelse med skip. For denne type av realobjekter er det nærliggende å skille mellom nøytral og egentlig markedsverdi, jfr. avsnitt 9. Står handelsflåten (medregnet fiskeflåten) i en så spesiell stilling at man for den kan bruke markedsverdien, mens man for annen realkapital benytter kostprisen? Er det andre grupper av realkapital som i tilfelle bør slå følge med handelsflåten? Alle grupper som har markedsverdi?

1) R.W. Goldsmith and R.E. Lipsey: Studies in the National Balance Sheet of the United States, Princeton University Press 1963

Fra R.W. Goldsmith and R.E. Lipsey: Studies in the National Balance Sheet of the United States hentes noen betraktninger som er av interesse for foreliggende undersøkelse.

I Summary of Findings s. 3 og 4 leser man:

"4. All items of assets and liabilities are valued at current or market price, or the nearest feasible approximation to it, because uniform valuation is necessary to combine balance sheets of separate units. For most types of tangible assets, replacement cost - in the sense of original cost adjusted for price changes and for capital consumption - has been regarded as the nearest possible approximation to market value. The resulting estimates have been checked, wherever possible, against data on market value, which are usually available for only a fraction of the stock. Land has been estimated either at market value, as in the case of agricultural land, or on the basis of the average customary relationship between land and the structures on it. Claims and liabilities have been entered in the balance sheets at face value. Corporate stocks have been estimated at actual market value or an approximation of it. The interest in unincorporated business has been regarded as equal to the net worth of the enterprises. Net worth has been calculated in all cases as the difference between the market value of assets and the face value of liabilities."

Senere (s. 18-22) gjøres det noe nærmere rede for verdsettelse (valuation).

Verdsettelse er det mest betydelige, men også vanskeligste av de problemer som må løses ved oppstilling av nasjonale og sektormessige balanseoversikter. Ved verdsettelsen kan man velge mellom 7 hovedprinsipper:

- Bok-verdi
- originalkostende for eieren
- nasjonal originalkostende
- pålydende verdi
- gjenanskaffelsesverdi
- markedspris
- kapitalisert nettoinntekt

Med henvisning til forholdene bl.a. innen skipsfart burde forfatterne også ha hatt med aktuell kontraktspris.

Sosial avregning forlanger at identiske aktiva går inn i regnskapet med identiske verdier, likegyldig hvilken verdsettelse eieren har benyttet.

Verdsettelse til løpende markedspriser, eller den nærmest liggende tilnærming, synes å være den eneste metode som imøtekommer uniformitets-hensynet. Det er begrensede muligheter for å anvende markedsprisen i dagens U.S.A.

Pålydende verdi er den annen mulige basis for verdsettelse, men den kan bare bli anvendt til fordringer og gjeld.

Originalkostende er grunnmetoden for verdsettelse i vår tids forretningsbokholderi, enten uten eller med avskrivninger. Hovedsvakheten ved å bruke originalkostende er at den ser bort fra alle forandringer i priser.

Nasjonal originalkostende er neppe anvendelig i en nasjonal balanse.

Gjenanskaffelsesverdi forutsetter at et objekt verdsettes til den pris som det kan anskaffes for på balansedagen. Gjenanskaffelsesverdi er lik markedsverdi, når marked finnes. Ved en beregning av gjenanskaffelsesverdi nyttes som prisindeks enten utviklingen i pengenes kjøpekraft eller prisutviklingen for angjeldende type realobjekt. Avskrevet eller uavskrevet verdi. En beregnet gjenanskaffelsesverdi vil i alminnelighet bare bli benyttet når det ikke finnes en markedsverdi.

For de fleste typer av realobjekter er kapitalisering av fortjeneste neppe en brukbar metode for å bestemme verdien.

Videre ser man av Summary of Findings pkt. 3. at aktiva som good will, patenter og varemerker er utelatt.

9. Hvilke krav bør stilles til markedsverdien?

Innholdet i dette avsnitt kan være av interesse hvis man mener at markedsverdien, for enkelte gruppers vedkommende eller i alle tilfelle hvor det er mulig, bør komme til anvendelse i nasjonalregnskapet.

Vi vil nevne to spørsmål.

1. Ifølge den økonomiske teori skal det regulært være mange tilbydere og mange etterspørgere for at det skal dannes en markedsverdi; ingen enkelt tilbyder eller etterspørger skal kunne utnytte et eventuelt prislederskap. En velkjent konsekvens av dette krav er at en mindre tilbyder og etterspørger som går inn i markedet, kan få sitt behov dekket ved den oppståtte markedspris. Rider man sterkt på dette prinsipp, vil det uten tvil kunne reises innvendinger mot mange av de priser som nasjonalregnskapet i tilfelle vil benytte som markedspriser. En enkelt transaksjon (kjøp/salg) vil således bare uttrykke to handlendes bedømmelse av en situasjon og vil dermed neppe kunne gi mer enn en idé om markedsverdiens høyde. Det er vanskelig å uttale noe bestemt om hvor mange iakttagelser som må foreligge før det kan sies å eksistere en klar markedsverdi. Markedsprisene er ikke noe som foreligger uten videre og som man ganske enkelt kan hente ut av en bok. Det vil kreve større aktpågivenhet å bruke markedsverdien enn kostprisen. Har man tid og krefter til å innføre og benytte markedsverdien?

Det er slett ikke sikkert at U.S.A. - når det gjelder det problem vi har i tankene i denne forbindelse - stort sett representerer et vesentlig større marked enn Norge for de grupper av realobjekter hvor det må sies å være et marked. For Skip og båter og Fly er markedet felles, nemlig verdensmarkedet. Av boliger og biler av alle slag omsettes det i Norge så mange enheter at markedsprisen må være ganske klarlagt. Forretningsbygg og bygninger i jordbruk har vel et større marked i U.S.A. enn i Norge. Likevel skulle markedsprisen være noenlunde klarlagt hos oss. Bygninger og anlegg i industrien har nok i U.S.A. et vesentlig større marked enn i Norge med den følge at markedsverdien blir tydeligere avtegnet, eller at der er et marked hvor vi intet har.

2. Goldsmith and Lipsey utelater good will, og de uttaler at sosial avregning forlanger at identiske aktiva går inn i regnskapet med identiske verdier. Dette kan passe godt med at Rederforbundets verdiskalaer "er generelle normer som skal anvendes på de enkelte skip uten hensyn til om vedkommende skip går i løsfart eller i et dårlig eller gunstig tids-
certeparti" (jfr. tidligere 2. avsnitt).

Det er her tale om en slags nøytral eller passiv ("upersonlig") verdi, hvor det enkelte realobjekts inntjeningsevne er satt til side i den grad det representerer en inntjening utenom (over eller under) det vanlige. Hvis man ønsker at balansen skal være en formuesoversikt, vil denne nøytrale verdi, selv om den er en slags markedsverdi, ikke være helt tilfredsstillende. Et skip med et godt certeparti representerer en langt høyere verdi enn et skip med et dårlig certeparti.

Det kravet at identiske aktiva skal gå inn i regnskapet med identiske verdier, skulle ikke være en absolutt hindring for å ta i betraktning certepartiens godhet. Man må nemlig også kunne si at to fysisk sett identiske realobjekter ikke er identiske når de i økonomisk henseende er plassert i ulike situasjoner. Thomle: Skattelov for landet, jfr. tidligere 2. avsnitt, har en uttalelse som innbyr en til å ta med certepartiens godhet ved verdiberegningen: "settes til beløp som det kan antas at skipet kunne ha vært omsatt for når en tar tilbørlig hensyn til de herskende konjunkturer på vedkommende tidspunkt". Det er dog falt dom for at et fordelaktig certeparti ikke kan tas i betraktning ved formuesansettelsen av skip. Dette gjelder beskatningen og er neppe bindende for nasjonalregnskapets balanseoppstilling.

Det er ikke bare for skip at det er aktuelt å se på identiske objekter fysisk sett som er plassert i ulike situasjoner. En bolig langt avsides i en norsk fjellbygd kan være nøyaktig som et hus i Bærum. Det må likevel så avgjort føre galt av sted å betrakte disse to boliger som identiteter i nasjonalregnskapets balanse. Det koster meget mer å bygge Bærum-boligen, også bortsett fra tomteprisen. Boligenes produkter har vesentlig ulik økonomisk verdi, idet den oppnåelige husleie - som et varig forhold - vil være meget høyere i Bærum enn i fjellbygden. Utgifter og inntekter vil formodentlig på hvert sted følges ad så noenlunde. Boligene er enheter i hvert sitt marked. Forskjellen ville forsvinne hvis en bolig kunne flyttes. Ulikheten må ikke oppfattes som en parallell til skip uten og med godt certeparti. Et tidscerteparti kan være langvarig, men det løper ut før eller senere. Byggekostende er uavhengig av certepartiets godhet.

Stiller man det krav at like realobjekter skal inngå i nasjonalregnskapet med lik verdi, må realobjektene ha felles marked. De må ikke tilhøre hvert sitt marked. Her er nevnt et vesentlig forbehold når det gjelder anvendelsen av prinsippet lik verdi for like realobjekter.

Det kan være mange og lange skritt fra en løsning som man på grunn av forholdene må slå seg til ro med foreløpig, og fram til en fullt idéell løsning. Prinsippet like verdier for like aktiva gir sannsynligvis en god eller fullt brukbar løsning for vårt nasjonalregnskap. Men prinsippet vil utvilsomt kreve adskillige undersøkelser for at man skal kunne gjøre seg opp en mening om størrelsen av de nøytrale markedsverdier. Det er tvilsomt om Rederforbundets verdiskalaer, som formodentlig er vel anvendlige som formuesligningsverdi, vil dekke nasjonalregnskapets behov på beste måte. (Skalaverdiene ligger til den sikre side.)

Som nevnt tidligere er inntjeningsevnen det springende punkt i forbindelse med et realobjekts verdi. Men det er også sagt at det ikke er gjennomførlig i praksis for nasjonalregnskapet å beregne markedsverdien på grunnlag av framtidig inntjeningsevne, et synspunkt som også hevdes av Goldsmith and Lipsey. Den teoretisk riktige markedsverdi fremkommer ved å diskontere inntjeningsevnen, et regnestykke som forutsetter kunnskaper som ingen har. Hvis man vil være kritisk, skal inntjeningsevnen i dette regnestykke uttrykkes ved quasi renten som er den optimale tilpasning av driftsoverskuddet. Et vitebegjærlig, men bransjemessig usakkyndig nasjonalregnskapskontor bør ikke gi seg av med å bedømme de framtidige driftsoverskudd fordi usikkerheten blir for stor.

Disse negative bemerkninger om inntjeningsevnen i relasjon til nasjonalregnskapet fjerner ikke den påstand at inntjeningsevnen er det springende punkt i forbindelse med et realobjekts markedsverdi. Den enkelte tilbyder og etterspørger gjør seg opp en mer eller mindre uklar mening om driftsoverskuddets framtidige størrelse og deltar i samsvar med denne mening (og eventuelt andre overveielser) i dannelsen av markedet og markedsverdien. Det er karakteristisk at flere deltar med sin mening og at det dreier seg om bransjekyndige folk når det gjelder større realobjekter. Det er likevel lite sannsynlig at den framkomne markedspris er den riktige, den teoretisk riktige, jfr. ovenfor. For øvrig må nevnes at lønnsomheten ved en eventuell investering vanligvis søkes avklaret ved å kapitalisere de antatte framtidige driftsoverskudd og så sammenligne dette beløp med investeringens kostende.

Kostprisen ligger inntjeningsvevnen fjernere enn markedsprisen (den nøytrale) gjør. Kostprisen blir et substitutt for markedsprisen, den nøytrale, som igjen er et substitutt for realobjektets egentlige markedsverdi. Denne sistnevnte forutsettes å ta i betraktning alle kjente forhold, f.eks. for skips vedkommende et eventuelt certepartis godhet. Det er ikke forfatterens mening at den egentlige markedsverdi skal være lik den teoretisk riktige.

For skip er forskjellen mellom nøytral og egentlig markedsverdi helt åpenbar; uttrykt i penger kan den være betydelig på grunn av de sterke fluktuasjoner i fraktene. Om gruppen fly ligger det nær å tenke seg at den har den samme egenskap som gruppen skip. For gruppene boliger og biler, to grupper som fremtrer med en klar markedsverdi både når objektene er nye og eldre, og for øvrig er det neppe større grunn til å være særlig oppmerksom på forskjellen mellom nøytral og egentlig markedsverdi.

10. Tillegg I

Forsker Juul Bjerke har gått gjennom nærværende notat. Hans synspunkter er ordnet under punktene A., B. og C.

A. Bjerke har undersøkt forholdsvis nøye om det kan trekkes mer vidtrekkende konklusjoner av det fremlagte tallmateriale enn det forfatteren har funnet mulig.

I avsnitt 6. punkt a) finner han god overensstemmelse mellom Seland og Berkaps tall. Seland's gjenanskaffelsesverdi pr. 31/12 1967 er 37 a 40 milliarder kroner. Berkaps tilsvarende tall er 42 milliarder kroner med midlere levetid 20 år (gjelder en større flåte). Levetiden 20 år passer godt hvis kontraktsprisen 1967 svarer til kostprisen 1967.

Det kan skyldes en tilfeldighet at 20 år passer som levetid i 1967. Tilfeldigheten beror i tilfelle på usikkerheter som prisindekser, i Berkap inngår kostprisen mens Seland bygger på "aktuelle kontraktspriser". Har Seland også her lagt tallene til den sikre side? Jfr. punktene 1.-5. i avsnitt 5. Prisindeksene vil formodentlig gjøre sammenligningsresultatet særlig ømfintlig med hensyn til tidspunktet. Selv om 20 år var den riktige levetid, er det derfor langt fra sikkert at man vil finne overensstemmelse om gjenanskaffelsesverdi i året 1970, som Seland oppgir noen tall for i avsnitt 6. punkt b). Det mangler likhet for dette år; Bjerke antyder at ulikheten også kan skrive seg fra at Seland på et enkelt punkt har gjort seg skyldig i en sterk undervurdering.

Bjerke finner også at Berkaps tall for historisk kostpris i 1967 med midlere levetid 20 år, 37,5 milliarder kroner, passer godt til Seland's tall ca. 35 milliarder kroner. Denne likhet er imidlertid ikke til stede når det gjelder historisk kostpris år 1970. Jfr. avsnitt 6. punkt b).

Hans konklusjon blir likevel den at det ikke kan føres noe bevis for at 20 år er den riktige levetid. På den annen side er det heller intet som gir uttrykk for at 20 år er et uheldig valg av levetid.

B. Bjerke gir uttrykk for en viss reservasjon på prinsipiell basis når det gjelder bruken av markedsverdien i nasjonalregnskapet. Argumentasjonen er så vidt jeg kan forstå denne: Et samfunn produserer realobjekter. Det som ikke forbrukes, går til sparing og øker samfunnets beholdning av realkapital med samme beløp. Det er nasjonalregnskapets oppgave å registrere og holde orden på produksjonen

av realobjekter, og videre å gjøre rede for i hvilken utstrekning disse forbrukes eller spares. Men dermed er ikke alt sagt om samfunnets økonomiske utvikling. Utviklingen er ikke bare et resultat av "arbeid og svette". Av og til hender det noe (hendelser) som også betyr økonomisk utvikling; f.eks oppdagelsen av rike malmleier eller oljeforekomster. Hvis markedsverdien ligger til grunn, vil det da momentant i forbindelse med disse oppdagelser skje en viss økning i nasjonalformuen uten at det foreligger en tilsvarende innsats av varer og arbeid i øyeblikket. (På lang sikt sett forutsettes det å være harmoni mellom verdi og inntekt.) Bruddet i sammenhengen mellom innsats og verdi (markedsverdi) blir av Bjerke sett på som en innvending mot å bruke markedsverdien i nasjonalregnskapet.

Dette synspunkt gir anledning til et par kommentarer.

Hvis man ser hele landets økonomi under ett, vil slike hendelser ikke bare dreie seg om oppdagelsen av rike malmleier og oljeforekomster. Hendelser (kan også ha en negativ karakter) vil også være nye praktiske maskiner til erstatning for gamle maskiner. De nye maskiner er kanskje oppfunnet i USA eller Tyskland. Vi befinner oss i Norge slik at nye maskiner er en gave til vårt samfunn på like fot med oppdagelsen av en oljeforekomst. Noen vil kanskje stusse over at her brukes uttrykket "at nye maskiner er en gave til vårt samfunn på like fot med oppdagelsen av en oljeforekomst". Man vil kanskje hevde at maskinen er det betalt for, oljeforekomsten er helt gratis. Det siste er ikke ganske riktig. Det kan være nødvendig med en betydelig investering før oljen kan utnyttes. Likheten mellom maskinen og oljeforekomsten ligger i at investor i begge tilfeller håper å få noe mer ut av maskinen og oljeforekomsten enn han investerer. Et eksempel på en ny maskin vil være en ny konstruksjon av vannturbiner som gir våre kraftverk større ydelse med uforandret vannføring. I landbruket dyrker man nye og forbedrede vekster, som gir større inntekt og gårdsbruk en høyere verdi.

Ifølge dette synspunkt vil antallet hendelser kunne bli temmelig stort. La oss tenke oss at vi i samsvar med Bjerke spesielt ser på produksjonen og den del av denne som spares (og øker samfunnets beholdning av realkapital). Vi forutsetter at den registrerte økning i realkapitalen bare kan finne sted på grund av sparing (og prisvinst hvis det dreier seg om et samfunn med alminnelig prisstigning). La oss også anta at vi følger denne betraktning gjennom lang tid (eksempelvis gjennom en generasjon eller to). Det kan tenkes, i parentes bemerket, at sparingen blir større når inntektene øker.

Kostprisen synes å tilfredsstillte Bjerkes krav. Den vil med andre ord uttrykke hva samfunnet har spart ved ikke å forbruke. La oss se på

mannen, selskapet eller staten som oppdaget en oljeforekomst. Enten vedkommende selv vil drive virksomheten med oljeutvinningen eller den overlates til andre mot markedsverdien, vil resultatet bli det samme for vårt nasjonalregnskap. I investeringsbeløpet inngår realkapitalen, som er lik utgiftene til maskiner, bygninger, anlegg osv. En eventuell overdragelses-sum kommer ikke inn i investeringsbeløpet. Kostprisen blir her i hovedsaken lik sparingen, og Bjerkes prinsipielle krav er tilfredsstillende. Følgende regnestykke angir utviklingen i samfunnets realkapital: utgangspunktet - slitasjen + sparingen + eventuell prisvinst.

La oss på den annen side sette opp en balanse som bygger på aktuelle inntekter og verdier av samfunnets realkapital. Det vil være en oversikt som i høy grad tar hensyn til hva man har fått ut av samfunnets investeringer på alle måter. Da vi må forutsette at investeringene som helhet har vært til gunst, vil denne siste oversikt vise en større sum enn oversikten hvor sparingen er det vesentlige element.

Vil man kjenne resultatet av begge verdiberegninger, må det foretas dobbel registrering.

C. Forfatteren mener at man i nasjonalregnskapet har tatt sikte på å gi en opplysning om formuesstillingen. Bjerke er ikke helt av denne oppfatning, idet han henviser til ønsket om å la kapitalen som produksjonsfaktor inngå i nasjonalregnskapet. Det er muligens slik at kapitalberegningen og avskrivningen hittil i vårt nasjonalregnskap ikke har hatt et klart definert mål. Så vidt jeg forstår vil man imidlertid i nær framtid ta i bruk Berkaps beregning av realkapital og avskrivning, nærmere bestemt alternativ 14. Det er et alternativ med 100% avskrivning i levetiden og ingen produktivitetsforbedring; det er med andre ord et alternativ som klart sikter mot en beregning av formuesstillingen. Kapitalen som formuesbegrep og kapitalen som produksjonsfaktor vil normalt være ytterst forskjellig når det gjelder størrelsen av dem.

11. Tillegg II

OM EN PRISINDEKS FOR SKIP, DIREKTØR SELANDS NOTAT 23. OKTOBER 1972

Direktør Selands notat har som overskrift: Nybygningspriser samt skipsbyggeprisindeks for nasjonalregnskapsformål.

På en rekke punkter supplerer han vår viten om eiendommeligheter ved handelsflåten. Rederforbundet er sterkt interessert i et samarbeid om handelsflåtens forhold.

I punkt 3. hevder han at det kan være to priser, én i importstatistikken og en annen i rederiets oppgave til Rederforbundet. Han begrunner dette med at sistnevnte tar med aktiverte påkostninger. Men det gjør også importstatistikken i følge forskriftene for denne. Selv om det prinsipielt sett er likhet, kan det i praksis oppstå ulikheter.

Seland mener at man for perioden 1925-1960 kan "konstruere gode indeksserier for faktiske leveringspriser ved hjelp av Byråets prisoppgaver for nye skip fra utenlandske verft" (s. 4).

Seland taler om "faktiske leveringspriser". Det må være kostprisen og ikke markedsverdien som han har i tankene ved utarbeidelsen av en prisindeks.

Seland skriver videre (s. 5):

"Selvsagt var skipene ikke like hele tiden; farten ble satt opp og utstyret bedret, men endringene var moderate. For de to første typer skjedde vel det meste av farts- og utstyrøkingen før ca. 1936. Siden begynnelsen av 1950-årene fikk alle nye motorskip separatorer for bruk av billigere oljekvaliteter. Dette kostet ikke meget. I det hele tatt må det være "riktig" å ta hensyn til at skipene i serien skal "følge med tiden", hvor det som skjer er evolusjon, ikke revolusjon.

For hver type kan man lage prisindekser for en årrekke, og så kjede dem sammen. Prisutviklingen for de ulike typer var nokså parallell, bortsett fra at tank i løpet av 1930-årene sank i pris i forhold til tørrlastskip".

Det må settes et spørsmålstegn ved den prinsipielle uttalelse om å "følge med tiden". I følgende forbindelse synes det i høy grad å være uheldig å arbeide med en indeks av Seland's type. La oss anta at vi vil se på verdien av den hele flåte pr. 31/12 1970 i 1970 års priser. Vi konkretiserer videre ved å legge sammen årgangene 1960 og 1970. Prisutviklingen mellom 1960 og 1970 antas å være nøyaktig kjent; den "rene" prisstigning er 4 % pr. år, så et tillegg 2 % pr. år svarende til Seland's å "følge med tiden" (sum 6 % pr. år). Årgang 1960 blir nedskrevet i samsvar med antatt levetid; den nedskrevne verdi prisomregnes i 10 år med 6 % pr. år. Dermed blir det forutsatt at årgangen 1960 har de moderne innretninger eller forbedringer som preger 1970-årgangens skip. Det er en forutsetning i strid med de faktiske forhold. Fremgangsmåten fører til at årgangen 1960 både relativt sett og absolutt sett blir tillagt for stor verdi (vekt).

Situasjonen blir ikke bedre om man vil løse problemet ved å regne i faste priser; la 1960 være året for faste priser. Når årgang 1970 deflateres med 6 % pr. år i 10 år, får vi verdien for et skip i 1960-priser, men det er verdien av et skip uten 1970-årgangens tekniske fordeler. Vi får fremdeles at 1970-årgangen blir undervurdert.

Balansen mellom årgangene oppnås bare ved å prisomregne med 4 % pr. år.

Betraktningen som helhet lider av den svakhet at prisiakttakelsene er basert på nye skip, mens vi her har prisomregnet en gammel årgang som om den var ny.

Nasjonalregnskapskontoret er, så vidt jeg forstår, sterkt interessert i fremkomsten av rekken ny-investeringer (fra år til år). Så lenge vi befinner oss i løpende priser, er prisindeksen uten betydning. Prisindeksen kommer inn i bildet når investeringstallene skal presenteres i faste priser. Benyttes i denne forbindelse en indeks av Seland's type, får man det samme uheldige resultat som ovenfor. Hvis året 1960 er prisbasis, vil deflateringen med 6 % pr. år av årgang 1970 resultere i 1960-prisen for skip uten 1970-årgangens tekniske fordeler. Det kan ikke være meningen å overse disse fordeler ved beregningen i faste priser.

Mot slutten av sin redegjørelse peker direktør Seland på at det er visse alvorlige vanskeligheter ved å stille opp en kjedeindeks. Om jeg ikke misforstår, finner man forklaringen til vanskelighetene i følgende tekst-avsnitt (s. 5):

"For tank har vi siden dengang bare hatt korte serier av "til enhver tid store skip", og med prisfall i perioden for hver type i størrelsene ca. 47 000 til ca. 85 000 dwt. Prisutviklingen har hatt sammenheng med at det har vært knapphet på beddinger/dokker for bygging av de største ønskede skip, slik at verftene for disse har kunnet få priser som ga godt dekningsbidrag til utbygging av verftenes fasiliteter. Etter en kort tid var vedkommende størrelse ikke lenger attraktiv, og prisene ble senket sterkt på tank i 45-60 000 tonns gruppene før bestillingene likevel helt opphørte. Da man senere bygget bulkcarriers av slike størrelser, var det ikke knapphet på beddinger for disse."

Når vedkommende skipsstørrelser som er falt sterkt i pris, danner viktige ledd i kjedeindeksen, vil indeksen i disse perioder også vise sterke fall. Fallet i indeksen skyldes etterspørselens spesielle karakter og uttrykker ikke at det egentlig er blitt billigere å produsere. Når indeksen igjen legger seg på nivået for produksjonsomkostningene, oppstår det konflikter, og man oppdager at det ikke er blitt det fall som indeksen uttrykker. Seland hevder at disse forhold var aktuelle i tiden 1961-1969 og foreslår at man prøver å komme igjennom denne perioden ved hjelp av skjønn.

Hvis de forstyrrende forhold som Seland peker på gjør seg gjeldende i så sterk grad som i hans eksempel, vil det formodentlig også være en hjelp periodevis å bruke flere indekser.

Seland mener også at man vil få uheldige resultater for prisindeksen i perioden 1967-74 ved å benytte prismaterialet, og er redd for at man må ta fram skjønnet på nytt.

Spesielle forhold ved etterspørselen etter nye store skip har satt sitt preg på prisene i perioden 1967-74. Det må være uheldig at disse spesielle forhold (via prisene for nye store skip) skal gjøre seg gjeldende når verdien av eldre skip skal beregnes. Eldre skip må ha sin egen prisindeks.

Tross disse sterke forbehold mener direktør Seland at man ikke vil få resultater som "er dårligere enn hva Byrået kan lage f.eks. for maskiner".