

Nr 151.

Av herr Nordborg m. fl., om åtgärder till stödjande av den svenska sjöfartsnäringen.

Vid 1933 års riksdag förevar till behandling särskilda av herr Nordborg i första kammaren och av herr N. Christiernsson m. fl. i andra kammaren väckta motioner (I: 162 och II: 173) om vissa åtgärder till sjöfartsnäringens stödjande. Motionerna, som voro likalydande, utmynnade i förslag om anvisande av medel till belopp av 2,800,000 kronor att enligt vissa angivna grunder användas för inköp under statens medverkan av äldre svenska fartyg i och för deras nedskrotning vid svenska varv.

Motionerna voro givetvis föranledda av det nödläge, vari svensk rederi-rörelse och då särskilt den svenska trampfarten befunne sig till följd av det minskade handelsutbytet och en enormt pressande konkurrens på den internationella fraktmarknaden.

Det framhölls i motionerna, hurusom de totala driftskostnaderna i regel ställde sig högre för de svenska fartygen än för flera närliggande nationers fartyg. I det svenska tramptonnaget inginge i förhållandevis betydligt större utsträckning än i de flesta andra handelsflottor fartygsenheter av gammal, omodern och långsamt gående typ, för vilka en modernisering av ekonomiska skäl vore helt utesluten. Därtill komme, att särskilt under senare tid den statliga omvårdnaden av de nationella handelsflottorna i många viktiga sjöfartsländer tagit sig uttryck i subventioneringsåtgärder av olika slag i dessa länder, varigenom konkurrensförmågan från samma länders sida gentemot utländska företagare i hög grad ökats. 34 procent av alla svenska fartyg vore över 25 år gamla. Motsvarande procenttal vore för Amerikas Förenta Stater 8, för Norge 13, för Frankrike 13.8, för Tyskland 16.2, för Danmark 20, för Belgien 22 samt för Italien 28. England vore bäst ställt med 7.8 procent. I anslutning till dessa uppgifter lämnades i motionerna en översikt angående statliga åtgärder till sjöfartens stöd, som vidtagits i skilda länder. Hur allvarligt i själva verket läget för sjöfarten även internationellt vore, framginge bäst därav, att icke ens England med sin i stort sett mycket tidsenligt utrustade handelsflotta kunnat undgå att överväga särskilda åtgärder för en ytterligare effektivisering därav. I belysning av vad sålunda anförts framstode det såsom uppenbart, att den svenska sjöfartsnäringen, särskilt vad trampfarten anginge, icke kunde i fortsättningen hävda den ställning densamma huvudsakligen från tiden efter sekelskiftet med stora uppoffringar tillkämpat sig, därest icke från statens sida vidtoges åtgärder ägnade att i möjligaste mån neutralisera verkningarna för svensk sjöfarts vidkommande av de nämnda föranstaltningarna i utlandet.

I statsutskottets utlåtande nr 113 framhölls under åberopande jämväl av ett yttrande av kommerskollegium, att förhållandena i själva verket voro av

den art, att starka bekymmer måste hysas i avseende å möjligheterna för vår svenska sjöfart att uppehålla den ställning densamma under årens lopp tillvunnit sig. Då nästan alla större industriländer tagit mått och steg för stödjande av sina sjöfarts- och varvsintressen, borde frågan om svenska statens ställning till dessa spörsmål även kräva ett beaktande. Trots vissa förhållanden, vilkas innebörd närmare utvecklats i kommerskollegii yttrande, vartill utskottet hänvisade, hade kollegium ansett sig icke kunna utan vidare tillstyrka särskilda åtgärder i anslutning till motionärernas förslag. Till detta resultat hade kommerskollegium kommit av två skilda skäl. Kollegium hade sålunda framhållit, att det stode för kollegium klart, att en så omfattande och ingripande samt i förhållande till Sveriges hittills förda sjöfartspolitik ny form av stödåtgärd som den föreslagna icke lämpligen borde anlitas utan en väsentligt mera djupgående undersökning ur räntabilitets- och andra synpunkter av sjöfartsnäringens förhållanden än som kunnat av kollegium verkställas på den korta tid och med de medel, som stått kollegium till buds. Det andra skälet till kollegii ställningstagande vore, att kollegium icke känt sig övertygat om, att i den mån särskilda, mera omfattande stödåtgärder beträffande sjöfarten vore påkallade, den av motionärerna tänkta utvägen vore den ur olika synpunkter lämpligaste. Det hade synts kollegium kunna med fog ifrågasättas, huruvida i själva verkat, allmänt sett, någon mera betydande effekt av fartygsnedskrotning kunde förväntas utan internationell samverkan. Att enstaka länder skrede till isolerad nedskrotning i jämförelsevis ringa omfattning, hade synts kollegium sålunda icke kunna nämnvärt bidra till förbättrande av fraktmarknadsläget. Därtill krävdes enligt kollegii mening utan tvivel vida kraftigare och mera ingripande åtgärder, vilka måste förutsätta en samverkan mellan de olika sjöfartsidkande länderna på mycket bred bas. Till kommerskollegii sålunda angivna ståndpunkt hade utskottet funnit sig böra giva sin anslutning. Utskottet, till vars kännedom kommit, att förevarande spörsmål komme att upptagas till behandling å den då stundande ekonomiska världskonferensen i London, förutsatte, att Kungl. Maj:t hade sin uppmärksamhet riktad på det område, varom fråga vore, och vidtoge de åtgärder, som kunde befinnas erforderliga.

Under återopande härav hemställde utskottet, att motionerna icke måtte vinna riksdagens bifall. Denna utgång erhöi frågan efter lottning. Tolv reservanter inom utskottet yrkade på avlåtande av skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om skyndsamt utredning av de i motionerna berörda frågorna. Reservanternas yrkande segrade i första kammaren men frågan föll på grund av andra kammarens motstånd. Det bör uppmärksammas, att den i allt fall mycket välvilliga motivering, som utskottsutflåtandet innehåller, ytterligare underströks genom vad som förekom vid debatterna inom kamrarna.

Det alltjämt rådande synnerligen allvarliga läget för rederinäringen internationellt sett, vilket undan för undan ytterligare skärpts, har föranlett vittgående statsåtgärder i ett flertal länder och dessutom framkallat initiativ från engelska regeringen till en allmän sjöfartskonferens i London med

syfte att få till stånd vissa rationaliseringsåtgärder för att bringa handels-tonnaget i rimlig proportion till handelsutbytet. Frågan om tidpunkten för konferensens sammanträdande står ännu öppen; avsikten är emellertid enligt senast tillgängliga uppgifter, att den skall sammanträda under någon av de närmaste månaderna. Hur härmed än kan komma att gå och hur resultatet av en eventuell konferens än kommer att utfalla, är det — såsom förhållandena utvecklats sig — likväl uppenbart, att vissa åtgärder till den svenska sjöfartens stöd måste anses oundgängligen nödvändiga antingen man vill gå fram på den väg, som en eventuell konferens i London må komma att anvisa eller på någon annan väg eller eventuellt en kombination av utvägar.

Det må nämligen uppmärksammas att i England, världens största sjöfartsnation med en handelsflotta om nära 18 miljoner bruttoton (mot 1,600,000 bruttoton för Sverige) redan föreligger beslut om åtgärder vid sidan av en plan som den ovan åsyftade internationella. Det engelska parlamentet har sålunda ställt till förfogande en fond på icke mindre än 10 miljoner pund för lån mot tre procents ränta till redare, som nybygger eller moderniserar fartyg och samtidigt låter nedskrota äldre tonnage (två ton mot varje ton, som nybyggnaden avser eller ton för ton vid modernisering). Därtill kommer, att 2 miljoner pund anslagits såsom direkt subvention åt den engelska trampfarten. Även om denna subvention är avsedd att användas såsom vapen allenast mot utländsk statssubventionerad rederirörelse, så torde det likväl icke kunna undvikas att den kommer att medföra betydande svårigheter även för utländsk icke subventionerad sjöfart.

Att vid sådant förhållande från svensk sida krävas vissa åtgärder, om vi icke förr eller senare skola berövas vår andel i den internationella trampfarten, ligger i öppen dag. Man jämföre blott procenttalen för det svenska tonnaget över 25 års ålder (34) med motsvarande procenttal för det engelska (7.8)¹⁾. Det är i anslutning härtill mycket att beklaga, att den av utskottsreservanterna på sin tid förordade utredningen icke kom till stånd. Emellertid har Kungl. Maj:t icke lämnat de synpunkter alldeles obeaktade, som lågo till grund för reservanternas yrkande, då Kungl. Maj:t i allt fall anbefallt kommerskollegium att verkställa en statistisk-ekonomisk undersökning angående den svenska sjöfartsnäringen. Givetvis kan en dylik undersökning vara av stort värde såsom underlag för ett närmare bedömande av omfattningen av de stödåtgärder, som av förhållandena påkallas. En närmare utredning härutinnan i anslutning till kommerskollegii undersökning är därför oundgänglig. Men lika visst är, att den största skyndsamhet är av nöden, om vår sjöfartsnäring icke skall i konkurrensen tillfogas bestående skada. Därför synes nödvändigt, att särskild kommission, vari såväl det statliga som det aktiva sjöfartsintresset erhåller sin representation, utan dröjsmål får utredningsuppdraget sig anförtrött. Att ett avgörande av frågan icke kan uppskjutas till ett annat års riksdag, synes i varje fall oomtvistligt.

¹⁾ De här och i det föregående anförda procentsiffrorna, vilka hänföra sig till förhållandena år 1931, torde såsom jämförelsetal alltså i huvudsak äga giltighet.

Från dessa utgångspunkter hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, *dels* att erforderliga åtgärder vidtagas för skyndsamt slutförande av ovannämnda, inom kommerskollegium pågående undersökning angående den svenska sjöfartsnäringen, *dels* att en särskild kommission — med representanter såväl för statsintresset som för sjöfartsnäringen — omedelbart tillsättes med uppdrag att i anslutning till nämnda undersökning skyndsamt verkställa utredning och avgiva förslag till lämpliga stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen, *dels ock* att Kungl. Maj:t måtte, på grundval av sålunda vunnen utredning med förslag, avlåta proposition i ärendet till innevarande års riksdag.

Stockholm den 23 januari 1935.

O. A. Nordborg.

Charles Lindley.

Nils Wohlin.

D. Hansén.