

Nr 574.

Av herr Nyberg m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 191, angående vissa frågor om det mindre och medelstora handelstonnaget.

Den minskning, som det till den mindre skeppsfarten hörande tonnaget liksom den medelstora handelsflottan på senare tid undergått, har vid olika tillfällen och i skilda sammanhang föranlett de ansvariga myndigheterna att fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på denna ej mindre för landets försvarsberedskap allvarliga än för sjöfarten själv bekymmersamma utveckling. Saken har också på senare år flera gånger bragts inför riksdagen, såsom nu ånyo skett genom Kungl. Maj:ts proposition nr 191.

Det är i första hand den mindre skeppsfartens tillstånd och utveckling, som påkallar uppmärksamhet. Bakgrunden till 1951 års riksdagsbeslut om hjälpåtgärder till tonnageförnyelse i form av betydande lättnader i villkoren för lån ur statens lånefond för den mindre skeppsfarten (fartyg om högst 500 ton brutto), samtidigt som fonden förstärktes med 2 milj. kronor, utgjordes av en utredning, som oförtydligt visade, att en förnyelse av ifrågasvarande tonnage var starkt av nöden. Den negativa utvecklingstendensen gjorde sig emellertid fortsättningsvis gällande, och sedan Kungl. Maj:t genom proposition till 1952 års riksdag föreslagit anvisande av ytterligare 2 milj. kronor, fann riksdagen läget så allvarligt, att riksdagen för sin del föreslog att fondförstärkningen borde ökas till 4 milj. kronor genom överförande av medel från rederilånefonden, vilket också skedde. Den tidigare utredningen, som avsåg tiden t. o. m. år 1948, har av kommerskollegium fullföljts för ytterligare fyra år och omfattar sålunda nu tiden fram till det senaste årsskiftet.

Den senare undersökningen, vars huvudsakliga resultat omnämnts i propositionen, har visat, att utvecklingen fortgått på sådant sätt, att det äldre och det mycket gamla tonnagets övervikt ytterligare ökats, medan förnyelsen varit mycket ringa. Detta har föranlett kommerskollegium att påkalla åtgärder, som kan öka lönsamheten hos ifrågasvarande sjöfartsgren under framhållande av de synnerligen allvarliga konsekvenser, som den befarade förintelsen av den mindre skeppsfarten otvivelaktigt skulle draga med sig. Läget har även uppkallat överbefälhavaren till en framställning till försvarsministern med hemställan att åtgärder måtte vidtagas för att förhindra en fortsatt minskning av det mindre och medelstora handelstonnaget.

Konsekvenserna av ovan berörda utveckling kan bli ödesdigra. För rederinäringens eget vidkommande har särskilt den mindre skeppsfarten stor betydelse såsom rekryteringskälla för den större handelsflottans sjöfolks- och

befälskadrar. Inom andra sjöfartsnationer, såsom Danmark och Norge, där man ägnar stor omsorg åt sjöfolkets yrkesutbildning och befälsyrkenas rekrytering, fästes så mycken vikt vid sjötjänsten i småfartyg på grund av den goda utbildning den ger, att man på sina håll t. o. m. kräver sådan tjänst såsom villkor för inträde i navigationsskola. Vidare är småfartygen ytterligt viktiga för åtskilliga speciella transportuppgifter; detta gäller särskilt transporter till Norrland av kol, kalk, cement, lergods, superfosfat m. fl. varor, som icke tål de dyra fraktkostnader, som landtransporterna medför. Deras betydelse ligger även däri att de utan svårighet kan angöra mindre hamnar och lastageplatser, dit större fartyg på grund av sitt djupgående inte kan komma. Under krigsförhållanden är småfartygen oumbärliga i den inrikes transportapparaten, särskilt emedan de kan taga sig fram inomskärs eller nära kusten och inte riskerar att draga till sig fientlig uppmärksamhet på samma sätt som större fartyg. Här anförda synpunkter, som hämtats ur skilda civila och militära myndigheters utlåtanden, förklarar den utomordentligt stora vikt, som måste fästas vid den mindre skeppsfartens förnyelse och upprätthållande. Såsom förhållandena utvecklats sig, riskerar man tydligen en i allt snabbare takt fortgående förintelse av ifrågavarande fartygsbestånd med de allvarligaste skadeverkningar — ej blott i ekonomiskt avseende.

I ljuset av vad här framhållits förefaller det som om i den kungliga propositionen inte dragits erforderliga konsekvenser av myndigheternas utredningar och förslag. I det läge som är för handen synes det icke försvarligt att ställa mera verksamma åtgärder på framtiden under hänvisning till en planerad undersökning rörande orsakerna till den bristande lönsamhet, som uppenbarligen utgjort ett hinder för tonnagesförnyelsen. Vi anser därför nödvändigt att bereda riksdagen tillfälle att utan dröjsmål taga ställning jämväl till sådana förslag till lättnader i den mindre skeppsfartens kapitalförsörjning, som Kungl. Maj:t ej upptagit, nämligen räntelindring och fondförstärkning.

Vad räntan beträffar, så utgör den för lån från den mindre skeppsfartens lånefond f. n. 4 procent. Kommerskollegium har föreslagit räntefrihet, medan man på andra håll bland myndigheterna och organisationerna ansett en räntesänkning till 3,25 procent kunna utgöra en tillräckligt verksam lättnad. De invändningar, som exempelvis från statskontorets sida anförts mot en räntesänkning under hänvisning till att räntefrågan var under prövning i samband med sakens behandling år 1951, kan vi inte finna bärande. Under förhandenvarande omständigheter går det inte an att på dylika skäl avböja prövning av ett förslag, som möjligen skulle kunna åstadkomma bättring i det ytterligt allvarliga tillstånd, vari ifrågavarande sjöfartsgren befinner sig. Ej heller kan vi finna rådligt att avvisa en räntelättnad på grund av dess karaktär av subvention. Sådan situationen är, kan man inte undgå att tillgripa stödåtgärder, och en räntesänkning har uppenbarligen

varken mer eller mindre karaktär av statssubvention än de lättnader i lånevillkoren, som genomfördes 1951 eller nu föreslagits i propositionen. Lån till lägre ränta än normalränta eller rent av räntefrihet är ju för övrigt ingen okänd företeelse i fall, där det befunnits påkallat att stödjande ingripa från det allmännas sida. De motskäl, som anförts med helt andra utgångspunkter än dem, från vilka förevarande mycket allvarliga sjöfartspolitiska problem bör bedömas, förefaller oss alltför formalistiska och doktrinära. De ansvariga myndigheternas varningar kan icke rimligen lämnas obeaktade av den anledningen att de föreslagna hjälptåtgärderna förmenas inte passa i stycke med principer, som man dock i andra sammanhang funnit sig kunna åsidosätta.

För vår del föreslår vi en räntelättnad för ifrågavarande lån till 3,5 procent. I konsekvens därmed vill vi även upptaga förslaget om fondförstärkning, då man ju måste förvänta en ökad efterfrågan å lån, därest räntesänkningen, såsom antagligt är, kommer att verka stimulerande. Vi vill i detta sammanhang erinra om att det av riksdagen 1951 i princip godtagna förnyelseprogrammet för den mindre skeppsfarten förutsatte en fortlöpande medelsanvisning under ett antal år för tillgodoseende av kapitalbehovet för tonnagesförnyelsen, även om man av flera skäl inte räknade med så stort behov under den första tiden. Tillgängliga fondmedel synes inte förslå till mycket mer än täckning av redan föreliggande eller väntade låneansökningar. Kommerskollegium har föreslagit en medelsanvisning av 7,5 milj. kronor. Vi anser att skäl talar för eventuell medelsanvisning av denna storlek men vill i nuvarande statsfinansiella läge begränsa oss till att yrka på att fonden förstärkes med 2 500 000 kronor. Beloppet bör lämpligen täckas av lånemedel. Då de mindre varven numera fått kännning av en betydlig nedgång i sysselsättningen och en avsevärt minskad ordertillgång, kan det möjligen förväntas att byggnadskostnaderna, som länge hållit sig på en mycket hög och för mindre kapitalstarka beställare hindersam nivå, skall visa en sjunkande tendens, vilket kan medföra ökad benägenhet att beställa nya fartyg. Jämväl på denna väg kan alltså ökat behov av fondmedel göra sig gällande.

Såvitt angår den medelstora trampflottan, varmed i propositionen synes avses fartyg med en bruttodräktighet upp till 3 000 ton, förefaller det vara meningen att kapitalförsörjningen i fortsättningen skall säkerställas genom skeppshypotekskassans verksamhet, för vars fortgång man alltså har att räkna med upplåning i sedvanlig ordning genom obligationsemissioner på marknaden. Huruvida denna ordinära finansieringshjälp kan vara till fyllest för att hejda den fortgående minskningen också av det medelstora tonnaget — vilket har speciell betydelse för de hävdvunna transportererna av de norrländska stapelvarorna till länder vid Östersjön och Nordsjön ävensom för de militära underhållstransportererna till Norrland — kan väl förefalla tvivelaktigt, så har i alla händelser inte hittills visat sig vara fallet.

Den av handelsministern planerade utredningen är måhända avsedd att klarlägga vilka åtgärder av annat slag, som kan vidtagas för att förbättra situationen även för denna sjöfartsgren. Från redarnas sida har starkt framhållits det oförmånliga konkurrensläge, vari särskilt tonnaget under 2 000 ton försattes genom 1948 års sjöarbetstidslag. Vi vill erinra om att det icke saknades varnande röster beträffande verkningarna just i här berörda hänseende och att under riksdagsbehandlingen starka betänkligheter anfördes emot en lagstiftning, som saknade stöd av en mera allmän internationell reglering. I Norge, vars exempel åberopades vid den svenska lagens genomförande, har liknande erfarenheter gjort sig gällande, och enligt förljudande har den norska regeringen sett sig nödsakad framlägga förslag om upp-
mjukning av arbetstids- och bemanningsreglerna. Vi har ansett oss böra framhålla detta för att understryka risken av att den svenska sjöfarten inom ifrågavarande område kan komma i ett än oförmånligare läge, om inte verksamma åtgärder snarast vidtages. Situationens allvar synes även vara insett på sjöfolkets sida, och vid en nyligen hållen konferens i Stockholm uttalades från detta håll tydliga farhågor för konsekvenserna av den utländska konkurrensen, om en internationell utjämning inte kunde komma till stånd. Hur ringa utsikterna är att på denna väg uppnå någonting inom rimlig tid är ju väl känt inom riksdagen, där man haft rikliga tillfällen att konstatera hur föga nytta man haft av de förslag till internationella konventioner, som godkänts och lojalt tillämpats för Sveriges del, medan man på andra håll lämnat dem åt sitt värde. Utan att i detta sammanhang kunna framställa något yrkande i här berörda hänseende, har vi velat rikta uppmärksamheten på denna sida av saken och uttala den förhoppningen, att den blivande utredningen måtte verkställas skyndsamt och med beaktande jämväl av de förhållanden, som här berörts.

Med hänvisning till vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 191 måtte besluta, att räntan för lån från den mindre sjöfartens lånefond måtte sänkas från nuvarande 4 procent till 3,5 procent samt att till förstärkning av fonden anvisas ett belopp av 2 500 000 kronor att täckas av låne-medel.

Stockholm den 22 april 1953.

Olaus Nyberg.

Birger Utbult.

Ernst V. Staxäng.
