

Nr 61.

Av herr **Stendahl m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag angående kapitalökning för fonden till rederinäringens understödjande.

I innevarande års statsverksproposition under rubriken »Utgifter för kapitalökning» föreslås en utökning av rederilånefonden från nuvarande 20 milj. kr. till 25 milj. kr.; hälften av denna ökning, 2,5 milj. kr., begäres som ett reservationsanslag för budgetåret 1928—1929. Beträffande ränta å lån, som framdeles beviljas från fonden, föreslås en höjning av räntesatsen från nuvarande fyra procent till fem procent

Kungl. Maj:ts äskande om höjning av rederilånefonden har tillkommit med anledning av framställning från bl. andra kommerskollegium, Sveriges redareförening och Sveriges varvsindustriförening. Av uttalandena härifrån framgår, att rederilånefonden för närvarande är allt för otillräcklig för att möta de på den ställda anspråken. Sälunda anför Sveriges redareförening, att under tiden mellan den 3 december 1926 och den 1 juli 1927 till Kungl. Maj:t eller till kommerskollegium inkommit ansökningar om rederilån från fonden för rederinäringens understödjande från 15 särskilda sökande till ett sammanlagt belopp av ej mindre än 13,725,000 kronor. Angående dessa ansökningar har kommerskollegium framhållit, att, såvitt kunnat bedömas vid en första granskning, dessa ansökningar till övervägande del synas vara förtjänta av bifall. Emellertid kan för en närmast förestående låneutdelning blott ungefär 1,375,000 kronor beräknas vara disponibla, eller omkring en tiondedel av vad som motsvarar behovet. Enligt vad handelsministern meddelar i redogörelsen över rederilånefonden innelågo vid nyss förflutna årsskifte 14 ansökningar med ett sammanlagt lånebelopp av 14,375,000 kronor oprövade. Kommerskollegium, som från början (i skrivelse den 18 augusti 1927) haft för avsikt att göra en framställning om rederifondens ökning med 5 milj. kr., har senare efter närmare undersökning av saken och efter att hava tagit del av Sveriges varvsindustriförenings yttrande i ärendet kommit till den uppfattningen, att rederilånefonden borde uppbringas från nuvarande 20 till 28 milj. kronor. Statskontoret ställer sig i sitt yttrande över rederilånefondens ökning tillmötesgående till framställningarna härom, men ifrågasätter huruvida icke någon redu-

cering bör kunna ske av det föreslagna kapitalökningsanslaget av 8 milj. kronor.

Skälen för en ökning av rederilånefonden ha i de ovannämnda uttalandena från kommerskollegium m. fl. framlagts så utförligt och övertygande att något ytterligare ingående på saken knappast är nödvändigt. Kommerskollegium sammanfattar sin åsikt om behovet av rederilånefondens ökning genom att åberopa den nuvarande fondens genom penningevärdets fall minskade effektivitet, det allmänna ekonomiska läget inom sjöfartsnäringen och genom att påpeka behovet av en fortgående modernisering av det svenska handelstonnagebeståndet. Sveriges redareförening framhåller den stora betydelsen därav, att landets rederinäring, i synnerhet under nuvarande tryckta tider, beredes tillfälle erhålla rederilån till en i möjligaste mån låg räntefot. Det tillägges, att en omständighet, som bidragit att väsentligt öka rederiernas kreditbehov och anspråk på fonden, är, att den starka konkurrensen från utlandet gjort det nödvändigt för våra rederiföretag att efter hand söka tillförsäkra sig nytt tonnage som i avseende å konstruktion, snabbhet och i övriga hänseenden fylla de nutida handelsförbindelsernas krav. Sveriges varvsindustriförening uttalar, att de svenska varvens kreditgivning numera uppgingo till belopp, som enbart för krediter till svenska redare vida överstege hela rederilånefonden. Då emellertid denna kreditgivning numera vore kommen ganska nära den gräns, varöver någon ökning icke vore möjlig, vore minskade beställningar och därmed minskade arbetstillfällen vid varven och deras underleverantörers företag att förutse, därest icke de svenska redarne, vilka under alla förhållanden vore varvens huvudkunder, erhöles det ökade bistånd från statsmakternas sida, som erfordrades för att de skulle kunna utan större kreditkrav på varven beställa tonnage i den utsträckning, som vore av fraktmarknaden, konkurrensen med utländska företag och behovet av materialförnyelse betingad.

Enligt en statsverkspropositionen vidfogad tabell uppgick det av svenska beställare vid större svenska varv kontrakterade tonnage vid slutet av september månad i fjol till 131,370 dödviktston; allt utom 370 ton oceangående motortonnage. Någon större ändring i nu nämnda siffror har sedan dess icke ägt rum. Värdet av ifrågakvarande fartygsbyggen torde ligga någonstädes mellan 35 å 40 milj. kronor.

För den, som under de sista åren följt utvecklingen av transportmedlen till sjöss, framstår det som en akt av nödvändighet, att den svenska rederirörelsen sättes i tillfälle att modernisera sin handelsflotta genom nybyggen. Utvecklingen inom världens handelsflottor från mindre fartygsenheter till större, från ångfartyg till motorfartyg, från trampfart till linjefart och från låg fartygshastighet till högre har under de sista åren fortgått i synnerligen snabbt tempo. Särskilt är övergången från ångfartyg till motorfartyg beaktansvärd. I Norge, som i sistnämnda avseende procentuellt sett nått längst, beräknar man att vid innevarande års slut, och under förutsättning att den numera ordinära avgången av ångfartyg fortgår, ha sin handelsflotta till omkring hälften motoriserad. I England och Tyskland, varest för närvarande en livlig skeppsbyggeriverksamhet äger rum, är ångmaskinen som driftsverktyg

ingalunda ur spelet. Moderniserade ångmaskiner av olika typer vida överlägsna fartygsmaskinerna före kriget tävla här framgångsrikt med motorfartygsmaskinen. Anmärkningsvärd är även tendensen att öka farten hos det för oceantrafik avsedda nybyggda tramp- och linjetonnaget. En fart av 12 knop och mera hos en modern oceantramp mot 9 å 10 knop hos fartyg, som tillkommo före världskriget eller vid tiden för dess slut, är numera det ordinarie. Den högre farten innebär emellertid avsevärt stegrade byggnadskostnader.

Kraven på modernisering av lasttonnaget i trafik på närfarvatten har icke framträtt med samma styrka. En successiv nydaning av det svenska fartygsbeståndet är emellertid även här av behovet påkallat, särskilt av den anledningen att medelåldern hos våra fartyg i denna trafik är anmärkningsvärt hög. Som ett led i moderniseringen av vår handelsflotta må nämnas ett av Sveriges ångfartygs assurancesförening nyligen fattat beslut, att icke bevilja kaskoförsäkring å till försäkring erbjudna nya risker, om åldern å fartyget överstiger 30 (järnfartyg) respektive 25 (stålfartyg) år.

Att här närmare ingå på anledningarna till att kapitalbehovet för vår handelsflottas förnyelse och normala utökning icke kan tillfredsställas utan hjälp av statliga lånemedel, torde icke vara nödvändigt. Som framträdande orsaker till bristen på kapital må emellertid nämnas den hårda beskattning, som den svenska rederinäringen fick vidkännas under tiden för och närmast efter världskriget. I skärpa torde denna beskattning ha saknat motstycke i något sjöfartsland. Enligt en av Sveriges redareförening utförd utredning, omfattande sju av våra större rederiföretag, ha skatteumgälderna för dessa rederier under sexårsperioden 1915—1920 uppgått till sammanlagt 174.5 milj. kronor. Den snabba övergången (år 1921) från hög konjunktur till en å fraktmarknaden ännu fortfarande depression har förhindrat uppläggandet av tillräckliga fonder för handelsflottans förnyelse. Fasthållande av förbudet mot försäljning av fartyg till utlandet, långt efter det sådant förbud utomlands sattes ut gällande kraft, motverkade en just då välbehövlig realisation av gammalt tonnage. Slutligen kan sägas, att den under senare åren skärpta sociala lagstiftningen till sjöss i vissa fall varit nog så betungande för fartygens ekonomi. Den för beviljning uppskattade inkomsten av rederirörelsen utgjorde, i milj. kronor räknat, år 1919 184.7, år 1920 55.4, år 1921 11.7, år 1922 9.9, år 1923 7.9 och år 1924 (sista redogörelseåret) 4.5. Beträffande åren närmast före världskriget visar år 1912 en för beviljning uppskattad inkomst av 19.3 milj. kronor och år 1913 en d:o av 21.4 milj. kronor. Handelsflottans intjänta bruttofrakter utgjorde år 1913 162.9 milj. kronor; åren 1922, 1924 och 1926 däremot respektive 228.9, 246.3 och 284.7 milj. kronor. Värdet av handelsflottan vid 1913 års slut uppgives vara 194 milj. kronor, vid 1925 års slut däremot 396 milj. kronor. Av de anförda siffrorna framgår, att nettobehållningen av den svenska rederirörelsen under de senare åren icke kunnat hålla jämna steg med ökningen i fartygsvärdena och i bruttoinseglingen. Resultatet härav blir tydligen ett otillräckligt rörelsekapital.

I statsverkspropositionen understrykes eftertryckligt alla de skäl, som tala

för en ökning av rederilånefonden. Beträffande ökningen storlek går emellertid departementschefen väsentligt under det av kommerskollegium såsom erforderligt föreslagna beloppet. Vad som influerat till nedsättningen är måhända den uppfattning, att den svenska rederinäringen just nu kan motse ljusare tider. I propositionen anföres nämligen en från Sveriges redareförening härstammande uppgift, att tonnageuppläggning praktiskt taget icke förekommer i Sverige; varjämte det omförmäles, att beträffande det svenska tonnagets andel av det för fyllandet av landets transportbehov använda totala tonnaget den proportion härutinnan, som rådde närmast före kriget (omkr. 50 %), åter uppnåts. Den förstnämnda uppgiften är nu ej längre med verkliga förhållandet överensstämmande, i det uppläggning av svenskt tonnage i ganska stor skala tagit sin början. Angående de svenska fartygens procentuella andel i trafiken mellan Sverige och utlandet kan med visshet sägas, att det återopade för oss gynnsamma förhållandet kommer att upphöra — sista redogörelseperioden visar faktiskt nedgående siffror — såvida vår handelsflottas förnyelse icke håller jämna steg med utlandets.

Departementschefens framställning till riksdagen om räntehöjning å de från rederilånefonden framdeles utlämnade lånen, höjning från nuvarande 4 till 5 %, måste betecknas som en ganska märklig och av förhållandena knappast motiverad åtgärd. Över förslaget till höjning synes icke något uttalande från kommerskollegium eller statskontoret än mindre från någon näringssammanslutning inom sjöfarten hava infordrats. Då genom beslut av 1922 års riksdag räntefoten å rederilånen återställdes till de ursprungliga fyra procenten, skedde detta med stöd av en av dåvarande handelsministern förebragt motivering, innehållande bland annat, »att med hänsyn till det syfte, som med rederilånefonden avsetts, och de förhållanden, under vilka fonden tillskapats, det icke syntes möjligt att under alla omständigheter noga anpassa räntan å rederilånen efter den i allmänna marknaden gällande räntesatsen och därmed också efter den ränta, som staten får betala för sin egen upplåning. Sålunda», fortsätter statsrådet, »torde det väl få anses såsom tämligen säkert, att, om rederinäringen år 1916, då räntan å rederilånen höjdes från 4 till 5 %, befunnit sig i lika bekymmersamt läge som för närvarande, någon räntehöjning icke kommit till stånd, oaktat vid denna tidpunkt den allmänna diskontoräntan var en hel procent högre än den, som nu gäller.» Vid tiden för framställningen om räntenedsättningen å rederilånefonden nedsattes Sveriges riksbanks officiella diskonto från 5½ till 5 %. Nyligen har samma diskonto nedsatts till 3½ %, och nu föreslås en *höjning* av räntan å lån från rederilånefonden med en hel procent. En sådan åtgärd kan näppeligen anses vara förenlig med fondens uppgift, upplagd som den är »för rederinäringens understödande».

Det torde vara bekant, att den svenska rederirörelsen icke, om man bortser från ett par från handels- och sjöfartsfonden utgående mindre belopp till befremjande av sjöfartsförbindelserna med vissa baltiska stater, subventioneras av allmänna medel. En granskning av förhållandena i andra sjöfartsländer skall otvivelaktigt visa, att man här i en mängd fall är ganska frikostig med stats-

subventioner i en eller annan form åt sjöfarten. Till gengäld bör hos oss det anspråket kunna ställas, att räntefoten å rederilånen hålles någorlunda låg.

Av det sagda bör övertygande framgå, att en ökning av rederilånefonden med det av kommerskollegium föreslagna beloppet eller med minst åtta milj. kronor är av behovet påkallat.

På grund av vad sålunda anförts hemställas,

att riksdagen, under uttalande av att ingen höjning av räntesatsen å lån från rederilånefonden nu bör förekomma, beslutar att för kapitalökning för fonden till rederinäringens understödjande å riksstaten för budgetåret 1928—1929 bland utgifter för kapitalökning anvisas ett belopp av fyra milj. kronor.

Stockholm den 17 januari 1928.

Sten Stendahl.

Edvard Lithander.

Gustaf Boman.