

Nr 77.

Ankom till riksdagens kansli den 5 april 1935 kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om åtgärder till stöd-
jande av den svenska sjöfartsnäringen.*

(3:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta, den ena, nr 151, inom första kammaren av herr *O. A. Nordborg* m. fl. och den andra, nr 296, inom andra kammaren av herrar *Bj. Holmgren* och *C. J. Ekman*, har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, *dels* att erforderliga åtgärder vidtagas för skyndsamt slutförande av en i motionen omnämnd, 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 vunnit utredning med förslag, avlåta proposition i ärendet till innevarande års riksdag.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sitt förslag, får utskottet hänvisa till motionen I: 151.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat kommerskollegii yttrande över ifrågavarande motioner, vilket yttrande såsom bilaga närslutes detta utlåtande (Bilaga).

Med hänsyn till de skäl, som till stöd för motionärernas ifrågavarande förslag,] anförts, har utskottet i likhet med] kommerskollegium funnit sig böra tillstyrka, att åtgärder vidtagas i motionernas syfte. Att, på sätt i motionerna föreslagits, en särskild kommission skulle tillsättas för verkställande av utredning och avgivande av förslag i frågan har utskottet dock ansett sig icke böra förorda. Utskottet håller före, att utredningen bör kunna verkställas av kommerskollegium, och förutsätter, att för ändamålet erforderlig arbetskraft ställes till kollegii förfogande för frågans skyndsamma slutförande och allsidiga belysning.

Utskottet.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må i anledning av herr Nordborgs m. fl. samt herrar Holmgrens och Ekmans förevarande motioner (I: 151 och II: 296) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att erforderliga åtgärder må vidtagas för skyndsamt slutförande av den i motionerna nämnda, inom kommerskollegium pågående undersökningen angående den svenska sjöfartsnäringen, samt att Kungl. Maj:t därefter må vidtaga de åtgärder i övrigt, som kunna befinnas erforderliga.

Stockholm den 5 april 1935.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 73.

Bilaga.

Avskrift.

**Kungl. Maj:ts och Rikets
Kommerskollegium.**

Sjöfartsbyrån.

Stockholm den 23 februari 1935.

Till riksdagens statsutskott.

Genom remiss den 15 februari 1935 har Kungl. Maj:t anbefallt kommerskollegium att avgiva och direkt till riksdagens statsutskott inkomma med begärt yttrande över två likalydande motioner, väckta, den ena, nr 151, inom första kammaren av herr O. A. Nordborg m. fl. och den andra, nr 296, inom andra kammaren av herrar Bj. Holmgren och C. J. Ekman om åtgärder till stödande av den svenska sjöfartsnäringen.

Sedan kollegium inhämtat yttranden i ärendet av Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening, får kollegium, med överlämnande av ifrågakvarande yttranden, anföra följande.

Kollegii yttrande till statsutskottet år 1933.

Över de i nu förevarande motioner omförmälda motionerna vid 1933 års riksdag, vilka gingo ut på stöd åt sjöfartsnäringen genom anvisande av medel till visst belopp för nedskrotning av äldre fartygstonnage, avgav kollegium yttrande till statsutskottet den 4 april 1933. Yttrandet med därtill hörande bilagor finnes återgivet i utskottets utlåtande nr 113.

I yttrandet anförde kollegium ett antal jämförande statistiska data, ägnade att belysa sjöfartens läge såväl internationellt som för svenskt vidkommande.

I här bilagda exemplar av utskottets nämnda utlåtande hava antecknats vissa, nämnda statistiska data kompletterande uppgifter för senare tid, i mån sådana föreligga eller väsentliga förskjutningar kunna antagas hava ägt rum av beskaffenhet att i mera avsevärd grad inverka på hithörande frågors bedömande.

Kollegium framhöll vidare i yttrandet, hurusom den svenska sjöfartens konkurrensläge försvårades av vissa särskilda omständigheter, därvid kollegium syftade på det kända förhållandet, att runtom i världen från statsmyndigheternas sida sedan lång tid tillbaka vidtagits och alltjämt vidtoges ofta mycket omfattande åtgärder av olika slag för direkt ekonomiskt stödjande av den nationella sjöfarten. På åtskilliga håll hade dessa åtgärder tagit sig osunda former, vilkas verkningar icke kunde undgå att visa sig på den internationella fraktmarknaden.

Såsom sammanfattning av kollegii syn på den av motionärerna vid 1933 års riksdag väckta frågan torde få återgivas följande delar av nämnda yttrande.

»Det lider icke något tvivel, att de förhållanden, som kollegium här ovan sökt belysa, måste ingiva starka bekymmer med avseende å möjligheterna för den svenska sjöfarten att i fortsättningen hävda den ställning, densamma under årens lopp tillvunnit sig. Av åtskilliga tecken att döma föreligger åtminstone inom vissa grupper av sjöfarten fara för mera djupgående ekonomiska svårigheter, därest icke en ändring till det bättre i det allmänna läget inom en nära framtid inträder.

Av den förebragta utredningen synes framgå, att depressionssvårigheterna sätillvida endast i mindre mån drabbat den egentliga linjesjöfarten, som förhållandena på detta område blott i relativt ringa omfattning föranlett uppläggning av tonnage. Detta sammanhänger emellertid givetvis till stor del med det förhållandet, att ett linjerederi ogärna upphör att trafikera sin linje, när den då lätteligen måste uppgivas för alltid. Däremot hava uppläggningarna för trampfartens vidkommande nått en skrämmande omfattning, och bör härutinnan beaktas, hurusom därav till antalet nära tre fjärdedelar och till bruttotantalet över två tredjedelar består av fartyg med en ålder över 25 år.

Kollegium vill visserligen rent allmänt sett varna för att enbart av ett fartygs ålder draga bestämda slutsatser rörande räntabiliteten av fartygets drift. Ett väl byggt och väl underhållet samt måhända moderniserat fartyg av den nyssnämnda jämförelsevis höga åldern kan i drift ställa sig väsentligt förmånligare än månget yngre fartyg. Förutom det allmänna tillståndet, som för olika fartyg kan ställa sig ytterst olika, inverka på driftresultatet ett flertal andra omständigheter, ej minst det anskaffningsvärde i redarens hand, vilket skall förräntas och amorteras. Av naturliga skäl torde det emellertid kunna sägas, att genomsnittligt sett driftförhållandena beträffande fartyg av den ålder, varom här är fråga, ur räntabilitetssynpunkt ställa sig mycket vanskliga särskilt i nu rådande läge.

Redan den stora omfattning, vari fartyg med denna ålder förefinnas inom den svenska trampflottan, i förening med den stora uppläggningsprocenten gör det sannolikt, att läget inom denna sjöfartsgren är allvarligt. Kollegium har sökt förskaffa sig en mera ingående inblick i de ekonomiska förhållandena, särskilt på detta område inom sjöfarten.

Ehuru synnerligen otillräckligt material till belysande av förhållandena stått kollegium till buds, kunna dock vissa för kollegium under hand företedda uppgifter sägas hava bekräftat de farhågor, som sålunda av olika skäl kunnat hysas. Sålunda giva dessa uppgifter stöd för antagandet, att åtminstone i viss omfattning nettobokföringsvärdena för här ifrågasvarande tonnage ligga alltför högt, samtidigt som driftsresultaten under de senaste åren icke medgivit ens tillnärmelsevis tillräckliga avskrivningar, än mindre utdelning på investerat kapital. Även företagens likviditet torde hava undergått avsevärd försämring.

Det står för kollegium vidare klart, att trampfartygsföretagens motståndskraft i ett krisläge som det nuvarande genomsnittligt sett är väsentligt sämre än företagets inom linjesjöfarten. Denna motståndskraft har givetvis ock icke kunnat undgå att ogynnsamt påverkas av den särskilt efter kriget i ökad grad framträdande tendensen till sjöfartens utveckling i riktning mot linjefartens utvidgning på den irreguljära sjöfartens eller trampfartens bekostnad.

Men detta förhållande får såsom kollegium på sin tid i sitt utlåtande rörande inrättande av en skeppshypotekskassa framhöll, icke under några omständigheter medföra, att tillgodoseendet av trampfartens speciella behov eftersättes. Trampfarten har nämligen alltjämt sin stora uppgift att fylla som komplement till linjefarten, särskilt med hänsyn till intresset av att vår utrikeshandel i största möjliga utsträckning må kunna till stärkande av vår betalningsbalans ombesörjas på svenska kölar. Det bör härutinnan beaktas, att en stor del av vår export, särskilt trävaror, malm och sten, måste anlita trampfartyg för sin transport liksom fallet är med en stor del av vår import, såsom stenkol m. m.

Det måste i detta sammanhang konstateras, att trampfarten hittills endast i jämförelsevis mindre omfattning kommit i åtnjutande av statsmakternas stöd. — — — — —

Trots de nu framhållna förhållanden kan kollegium likväl icke nu utan vidare tillstyrka särskilda åtgärder i anslutning till motionärernas förslag. Det resultat, vartill kollegii bedömande av den förevarande frågan sålunda lett, hänför sig till två skilda skäl.

Kollegium vill härutinnan till en början framhålla, att det står 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 bör anlitas utan en väsentligt mera djupgående undersökning ur räntabilitets- och andra synpunkter av sjöfartsnäringsens förhållanden än som kunnat av kollegium verkställas på den korta tid och med de medel, som stått kollegium till buds. De omständigheter, som i motionerna berörts och som i övrigt av kollegium närmare belysts, synas kollegium emellertid vara av den allvarliga karaktär, att en dylik undersökning, som synes kollegium böra anförtros åt särskilt tillkallade sakkunniga, är synnerligen påkallad och bör med det snaraste igångsättas. Särskilt skulle denna undersökning vara ägnad att ådagalägga den omfattning, vari ekonomiska svårigheter inom sjöfarten nu föreligga, och i anslutning härtill hava till närmaste syftemål att ådagalägga i vad mån behov av särskilda stödåtgärder från statens sida för sjöfarten under den nuvarande allmänna krisen föreligger samt de lämpligaste formerna för eventuellt behöfliga dylika åtgärder. En undersökning av den karaktär, varom här är fråga, skulle även såtillvida vara av framträdande värde, som det vid bedömandet av olika spörsmål i lag-

stiftningsväg och eljest ofta befunnits vara en stor brist, att en närmare analys av sjöfartens ekonomiska förhållanden saknas.

Det andra skälet till kollegii ställningstagande, på sätt nyss antytts, till de förevarande motionerna är, att kollegium icke känt sig övertygat om att, i den mån särskilda, mera omfattande stödåtgärder beträffande sjöfarten kunna vara påkallade, den av motionärerna tänkta utvägen är den ur olika synpunkter lämpligaste.»

Kollegii yttrande utmynnade i tillstyrkan, att riksdagen i anledning av de två föreliggande motionerna, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhölle om skyndsamt utredning av ovan angivna innebörd.

Riksdagen år 1933.

I sitt utlåtande i frågan framhöll utskottet, att förhållandena jämväl syntes utskottet vara 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, syntes frågan om svenska statens ställning till dessa spörsmål även kräva ett beaktande. Efter att hava förklarat sig giva sin anslutning till kollegii ståndpunkt i nedskrotningsspörsmålet slutar utskottet med att anföra, att utskottet, till vars kännedom kommit, att förevarande spörsmål komme att upptagas till behandling å den stundande ekonomiska världskonferensen i London, förutsatte, att Kungl. Maj:t hade sin uppmärksamhet riktad på det område, varom fråga vore, och vidtog de åtgärder, som kunde finnas erforderliga.

I enlighet med den redogörelse, som lämnas i de till bedömande nu föreliggande motionerna, föranledde ovannämnda vid 1933 års riksdag motionsledes framförda yrkanden icke någon åtgärd från riksdagens sida.

Kollegii utlåtande till Kungl. Maj:t år 1934.

I utlåtande till Kungl. Maj:t den 22 februari 1934 över en av Sveriges redareförening gjord framställning om utredning beträffande de åtgärder till stöd för den svenska sjöfarten, som kunde böra vidtagas med anledning av i olika främmande länder vidtagna eller planerade statliga stödåtgärder på sjöfartens område, framhöll kollegium, under åberopande av vissa i sammanhanget anförda uppgifter, hurusom förhållandena på sjöfartens område, sådana desamma av kollegium skildrades i dess förenämnda yttrande till statsutskottet den 4 april 1933, i stort sett icke undergått några starkare förändringar till det bättre. Visserligen kunde för den direkta utrikes sjöfarten på Sverige spåras en viss uppgång under senaste tiden med påföljd, att något förbättrade utkomstmöjligheter särskilt på vissa trader gjort sig gällande. I varje fall tedde sig emellertid situationen för den för landet i olika avseenden så betydelsefulla trampsjöfarten alltjämt, ej minst på grund av depressionens långvarighet och intensitet, mycket bekymmersam. Under framhållande av att den omständigheten, att vissa hithörande sjöfartsspörsmål funnos upptagna på dagordningen för nyssberörda ekonomiska världskonferens i London, syntes hava utgjort en väsentlig orsak till att utskottet liksom riksdagen ställt sig avvisande till det på sin tid motionsledes framförda yrkandet på en utredning, erinrade kollegium vidare därom, att kollegium i sitt yttrande den 6 maj 1933 över ovannämnda dagordning uttalat, att en subventioneringspolitik av den art, varom fråga vore, i verkligheten

finge, ehuru indirekt, samma innebörd som den diskriminerande behandling av den icke nationella sjöfarten, på vilken åtskilliga på senare tid avslutade plurilaterala konventioner sökt råda bot, att sålunda genom subventioner till betydande belopp och på lång sikt de subventionerade rederierna bereddes en företrädesställning på den allmänna fraktmarknaden genom den särskilda konkurrensstyrka, subventionerna medförde, att härigenom och med hänsyn till den omfattning, subventioneringen på vissa håll tagit, åstadkommes en onaturlig pressning av den allmänna fraktnivån med därav följande ogynnsamma verkningar på den på rent affärsmässiga grunder bedrivna sjöfarten i övrigt, att med hänsyn till sålunda föreliggande förhållanden kollegium ansåge den svenska representationen vid den då stundande ekonomiska världskonferensen böra sättas i tillfälle att stödja lämpliga förslag till effektiv begränsning av staternas subventionering av sjöfarten och därvid särskilt biträda sådana förslag, som avsåge förhindrande av särskilt åsyftade osunda former för dylik subventionering, samt att i viss anslutning till dagordningsförslaget kollegium ansåge det jämväl vara väl motiverat, att den svenska representationen vid den kommande konferensen understödde lämpliga förslag beträffande nedskrotning under internationell samverkan av gammalt tonnage. Kollegium upplyste i detta sammanhang, att trots att Sverige, Danmark och Norge vid konferensen jämte Storbritannien ådagalagt en livlig önskan att medverka i internationellt samarbete i syfte särskilt att motverka den tilltagande oekonomiska subventioneringen av sjöfarten, den ifrågavarande konferensens förhandlingar icke lett till några positiva resultat i hithörande hänseenden.

Under åberopande av en inom kollegium utarbetad, utlåtandet bifogad promemoria angående subventionering av sjöfarten i olika länder, framhöll kollegium, hurusom av särskild betydelse för bedömande av vad situationen krävde vore den omständigheten, att dämera från engelskt redarehåll framförts krav på ekonomiskt stöd för den engelska sjöfarten, vilka krav syntes hava av vederbörande myndigheter upptagits till visst övervägande. Vilka påföljder för den internationella fraktmarknaden en mera omfattande subventionering även av den engelska handelsflottan skulle få, tarvade, framhöll kollegium, knappast ett närmare dryftande. Även frågan om diskriminerande åtgärder gentemot utländsk sjöfart syntes där vara föremål för överväganden.

Den utredning, som kollegium ansåg sig böra förorda, framhölls böra i första hand hava till syftemål att ådagalägga, i vad mån behov av särskilda stödåtgärder från statens sida för sjöfarten föreläge, samt de lämpligaste formerna för eventuellt behövliga dylika åtgärder. En genom nu avsedd utredning åstadkommen närmare analys av olika sjöfartsgrenars förhållanden framstode med hänsyn till senare tids utveckling på sjöfartsområdet såsom påkallad även och särskilt ur den synpunkten, att därigenom skulle kunna skapas bästa möjliga förutsättningar för uppdragandet av riktlinjer eller framställandet av förslag rörande de åtgärder, som kunde bli av nöden för att motverka ett sådant fortsatt händelseförlopp, som skulle kunna komma att inverka direkt skadligt, för att icke säga ödesdigert, för svenska intressen.

Kollegium, som fann den ifrågasatta utredningen nödvändigtvis böra anförtros åt särskilda sakkunniga — den för de sakkunnigas överväganden erforderliga statistisk-ekonomiska undersökningen hade kollegium tänkt sig lämpligen böra uppdragas åt kollegium i intimt samråd med dessa sakkunniga — hemställde, under åberopande även av sitt före-

nämnda utlåtande till statsutskottet, om skyndsamt uppdrag åt särskilda sakkunniga att, i samråd på sätt nyss angivits med kollegium, verkställa närmare utredning rörande den svenska sjöfartens läge och i vad mån behov av stödåtgärder från statens sida för sjöfarten särskilt under den nuvarande krisen föreläge samt rörande de lämpligaste formerna för eventuellt behöfliga dylika åtgärder.

Kungl. Maj:ts beslut den 23 mars 1934 med visst utredningsuppdrag för kollegium.

Genom beslut den 23 mars 1934 uppdrog Kungl. Maj:t åt kommerskollegium att verkställa omförmälda statistisk-ekonomiska undersökning. Sedan Kungl. Maj:t, efter framställningar av kollegium genom skilda beslut, senast den 16 januari 1935 anvisat särskilda medel för undersökningens fullföljande, har utredningsarbetet kunnat påskyndas och vissa delar preliminärt slutföras. Vissa huvudsakliga data, som av den hittills bedrivna undersökningen framkommit, torde ehuru de alltså måste betraktas såsom allenast preliminära, få här återgivas.

Vissa utredningsresultat.

Det material, som preliminärt bearbetats, omfattar 169 rederiaktiebolag med ett sammanlagt tonnage av inemot 75 % av hela den svenska handelsflottans. För dessa företag, vari ingå 111 trampredrier, 34 lastlinjerederier och 24 passagerarlinjerederier, hava verkställts ingående beräkningar rörande driftsresultatet för år 1933. Materialet, som är ganska representativt för lastlinje- och passagerarlinjerederier, är mindre omfattande vad beträffar trampredrier, för vilka det dock avser ungefär halva det hithörande tonnage.

Trampredrierna, vilkas totala bruttointäkter belöpte sig till 53.7 miljoner kronor, utvisade ett driftsöverskott före avskrivningar å närmare 2 miljoner kronor. Nettovinsten, beräknad med hänsyn till de för året verkställda avskrivningarna med avdrag för engångsvärdenedskrivningar, utgjorde 0.6 miljoner kronor, vilket skulle innebära en räntabilitet av 1.1 % av aktiekapitalet år 1933 och 0.9 % av egna kapitalet vid årets ingång. Denna vinstsiffra har emellertid erhållits såsom följd av underlåtenhet att företaga behöriga avskrivningar — det övervägande antalet eller 70 rederier verkställde sålunda ej alls några avskrivningar under året. Beräknar man avskrivningen i förhållande till tonnagets bokförda värde, erhålles vid en så låg avskrivningsprocent som 5 % en förlust av 1.7 miljoner kronor (2.9 % av egna kapitalet). Om avskrivningsprocenten med hänsyn till tonnagets åldersfördelning och bokföringsvärdenas förhållande till anskaffningsvärdena, höjes till 7 %, ökas den på detta sätt beräknade förlusten till 3.2 miljoner kronor; om nämnda procent höjes till 8 %, stiger förlusten till närmare 4 miljoner kronor.

För *lastlinjerederierna* uppgingo årets bruttointäkter till 119.7 miljoner kronor och driftsöverskottet före avskrivningar till 14.5 miljoner kronor. Nettovinsten beräknad med hänsyn till årets avskrivningar utgjorde 4.0 miljoner kronor eller 3.3 % av aktiekapitalet och 2.3 % av egna kapitalet vid årets ingång. Med hänsyn till lastlinjetonnagets sammansättning och åldersfördelning samt vissa på fartygens livslängd inverkan faktorer, synes man för detta tonnage icke kunna räkna med lägre avskrivningsprocent än 8 % å bokföringsvärdet. Vid en på detta sätt verkställd beräkning av driftsresultatet framkommer en förlust för året av 0.8 mil-

joner kronor (0.5 % av egna kapitalet vid årets ingång). Höjes avskrivningsprocenten till 9 % blir den sålunda beräknade förlusten 2.7 miljoner kronor.

Passagerarlinjerederierna redovisade bruttointäkter till ett belopp av 47.2 miljoner kronor samt ett driftsöverskott före avskrivningar av 2.0 miljoner kronor. De under året verkställda avskrivningarna överstego nämnda driftsöverskott med närmare 0.5 miljon kronor, vilket belopp alltså framkommer såsom förlust (0.6 % av egna kapitalet) å verksamheten. Med 5 % avskrivning å tonnageets bokförda värde blir årsförlusten 1.4 miljoner kronor. Höjes procenten till 7 %, stiger förlusten till 2.8 miljoner kronor och en avskrivning med 8 % ger en förlust av 3.4 miljoner kronor.

Av det siffermaterial, som vid den preliminära utredningen framkommit, torde vad ovan anförts rörande driftsresultatet för år 1933 få anses mest betydande för belysande av det ekonomiska läget inom sjöfarten. På de delar av undersökningen, som innefatta sammanställningar och beräkningar rörande de ovannämnda rederiernas tillgångar och skulder under olika år, har kollegium ansett sig i detta sammanhang icke hava anledning närmare ingå. Det torde emellertid böra omnämnas, att det härutinnan bearbetade materialet, vilket omfattar enahanda företag som den tidigare här ovan refererade undersökningen avsett, klart visar, att *tramprederiernas* finansiella ställning undergått en högst avsevärd försämring sedan år 1929. Beträffande särskilt nettobokföringsvärdena på tonnageet måste undersökningen sägas hava starkt bekräftat det omdöme, kollegium härutinnan lämnat i sitt ovan återopade tidigare utlåtande till statsutskottet, i det att för *tramprederierna* nämnda bokföringsvärde befunnits år 1933 genomsnittligt utgöra 189 kronor 53 öre per bruttoton, gällande ett tonnage, vars genomsnittsalder veterligen är jämförelsevis mycket hög.

Kollegium 1935.

Redan ovanstående uppgifter måste anses i hög grad bekräfta kollegii tidigare framförda uppfattning om det allvarliga läget för den svenska sjöfarten och särskilt för den svenska trampsjöfarten. Visserligen har det allmänna ekonomiska läget på senaste tiden undergått en väsentlig förbättring, som gjort sig särskilt märkbar bland annat för Sveriges vidkommande. Men å andra sidan måste uppmärksammas, att fraktmarknadsläget, vars utveckling i ena eller andra riktningen är för sjöfartens ekonomiska förhållanden allena utslagsgivande — att utgiftsposterna under en i övrigt stigande konjunktur åtminstone icke kunna ytterligare nedpressas torde få anses självfallet — så långt ifrån undergått en förbättring i jämförelse med förhållandena sådana de voro kända vid tidpunkten för kollegii förberörda utlåtande till Kungl. Maj:t, som fastmera efter en tids uppgång i frakterna ett markerat bakslag på senaste tid inträtt. Härutinnan må hänvisas till här bilagda uppställning angående resultaten av vissa indexberäkningar månadsvis under perioden januari 1934—januari 1935.

Mot bakgrunden av detta förhållande kan den omständigheten, att fartygsuppläggningarna såväl internationellt som i Sverige under senast förflutna kalenderår högst väsentligt minskat i omfattning, icke tillerkännas värde såsom bevis för att någon mera bestående förbättrad situation i ekonomiskt hänseende skulle hava inträtt för sjöfartens del. För Sveriges vidkommande sammanhänger otvivelaktigt den ökade livaktigheten

i sjöfartshänseende med en under året högst avsevärt ökad utrikeshandel, särskilt vad exporten angår, varutinnan må hänvisas till vissa anteckningar å det härmed överlämnade exemplaret av utskottets utlåtande nr 113. Rörande de svenska fartygsuppläggningsarnas omfattning vid skilda tidpunkter hänvisas till en härvid fogad bilaga. Spörsmålet, huruvida den sålunda konstaterade utvecklingen i fråga om fartygsuppläggningsarna kommer att ytterligare förlöpa i samma riktning, är givetvis under nuvarande osäkra handelspolitiska och andra förhållanden omöjligt att med någon grad av tillförlitlighet bedöma. I varje fall talar emellertid icke den allra senaste utvecklingen för en fortsatt förbättring, såtillvida som uppläggningsciffrorna per den 1 februari, även fränsett vissa säsongförhållanden, peka på ett rätt så kraftigt bakslag på den tidigare utvecklingen. Det bör i detta sammanhang beaktas, att siffrorna för fartygsuppläggningsarna vid de skilda tidpunkterna icke äro fullt jämförbara, då åtskilliga fartyg, som ingå i siffrorna för en tidigare tidpunkt, sedermera avförts ur den svenska handelsflottan, antingen på grund av kondemnation (nedskrotning inom landet eller eljest slopande) eller försäljning till utlandet. Rörande omfattningen särskilt av försäljningarna till utlandet hänvisas till här bilagda uppställningar avseende åren 1933 och 1934.

Den omständigheten, att fartygsuppläggningsarna internationellt sett synas successivt hava minskats så avsevärt som från 11.5 miljoner bruttoton den 1 juli 1933 till 6.7 miljoner bruttoton den 31 december 1934 (se anteckningar å nämnda utskottsutlåtande), synes kollegium visserligen så tillvida kunna betecknas såsom en ljuspunkt i den i stort sett eljest mörka tavlan, som detta förhållande i och för sig inbjuder till ett antagande, att världssjöfarten åtminstone är på väg att så småningom komma i det läge, att en mera rimlig jämvikt mellan tillgång och efterfrågan på tonnage ernås. Liksom i fråga om de svenska fartygsuppläggningsarna måste emellertid även rörande världstonnaget uppläggningsförhållanden beaktas den synpunkten, att ett stort antal fartyg otvivelaktigt fortfarande skulle redovisats såsom upplagda, därest icke förhållandena medfört deras nedskrotning eller eljest slopande. I viss mån belysande härutinnan är, att enligt tillgängliga uppgifter världstonnaget minskats med icke mindre än omkring 2.3 miljoner ton eller från 67.9 miljoner ton år 1933 till 65.6 miljoner ton år 1934. Nu antydda förhållanden äro givetvis ägnade att verka i sin mån återhållande på en alltför optimistisk uppfattning grundad på de anförda siffrorna för tonnageuppläggningsarna.

Men härtill kommer en omständighet, som för svenskt vidkommande är ägnad att trots den i och för sig gynnsamma utveckling, varom siffrorna rörande fartygsuppläggningsarna även med nyss antydda reservation i allt fall bära vittnesbörd, ingiva starka betänkligheter med avseende å utsikterna till förbättrade förhållanden för sjöfarten. Kollegium syftar härvid på, vad som i subsidieväg och på annat motsvarande sätt alltjämt åtgöres till den nationella sjöfartens stöd i åtskilliga i sjöfartshänseende tongivande främmande länder och främst då på de åtgärder, som i sådant hänseende nyligen vidtagits i England, sjöfartslandet framför andra.

Rörande nu åsyftade åtgärder i vissa länder hänvisas till här bilagda promemoria, varav exemplar på sin tid bilagts kollegii ovanberörda utlåtande till Kungl. Maj:t den 22 februari 1934. Någon överarbetning av promemorian med hänsyn till åtgärder under senaste tid har i betraktande av förhandenvarande förhållanden icke ansetts böra ifrågakomma; men giva de uppgifter, som efter hand inlöpa till kollegium från olika

vederbörande, vid handen, att omfattningen i utlandet av stödåtgärder, som i promemorian avses, i stort sett i varje fall icke undergått minskning.

Vad särskilt angår den allvarliga vändning i fråga om subsidierandet av sjöfarten, som inträtt genom att numera också England sällat sig till de subsidierande länderna, torde böra här meddelas följande.

Sedan regeringen i juli månad 1934 gjort ett erbjudande om subsidier till trampfarten till ett belopp icke överstigande 2 miljoner pund, med villkor att trampredarna själva skulle utarbeta och framlägga förslag till fördelning av understödet, framkom ett dylikt förslag, vilket sedermera antagits. Bestämmelserna återfinnas i the British Shipping (Assistance) Act, 1934. I huvudsak innebära dessa bestämmelser följande. Ett belopp av högst 2 miljoner pund skola under år 1935 utbetalas såsom subsidier till trampsjöfart, som icke uteslutande avser hamnar i Storbritannien, Irland, Isle of Man och kanalöarna. Tankfartyg, passagerarfartyg och fartyg med större kylrum komma icke ifråga för erhållande av subsidier. Subventionsberättigade äro allenast fartyg, vilka varit i brittisk ägo sedan den 1 januari 1934, samt inom landet efter nämnda datum byggda fartyg. En särskild kommitté (Tramp Shipping Subsidy Committee) skall hava till uppgift att föreslå Board of Trade, ej blott hur i allmänhet denna del av lagen skall genomföras, utan även särskilt på vad sätt och under vilka villkor subsidierna skola utbetalas. Genom den ifrågavarande lagen hava även vissa bestämmelser meddelats angående lån till redare för med nedskrotning av äldre tonnage förbunden modernisering eller nybyggnad av fartyg med vissa närmare angivna begränsningar. För dylika lån står till förfogande ett belopp av 10 miljoner pund. Lånen skola återbetalas inom tolv år och löpa med en ränta av högst tre procent, till säkerhet varför redaren lämnar en första in-teckning i fartyget. Såsom förutsättning för låns erhållande gäller, att för varje bruttoton, nybyggnad avser, nedskrotas 2 bruttoton äldre tonnage. Är fråga om modernisering, är däremot proportionen 1:1. Såsom ytterligare villkor för låns erhållande har föreskrivits, bland annat, att såväl nybyggnad som nedskrotning skall verkställas inom landet (i sistnämnda hänseende där-est ej särskilt tillstånd till annat förfarande medgives), att nybyggt fartyg registreras i Storbritannien samt att fartyget, så länge någon del av lånet eller ränta därå utestår ogulden, ej försäljes utan särskilt tillstånd. Fartyg, för vilka lån åtnjutas, må ej användas i fart mellan hamnar i Storbritannien, Irland, Isle of Man eller kanalöarna eller i reguljär fart mellan dylika hamnar och europeiska kontinenthamnar mellan Elbe och Brest (bägge inklusive). Den närmare tillämpningen av bestämmelserna handhaves av en kommitté (Ships Replacement Committee) under Board of Trade. Slutligen må nämnas, att Board of Trade avgör alla tvister rörande frågor, huruvida fartyg äro berättigade till subsidier eller lån.

Av förarbetena till den nämnda lagen framgår, att de engelska åtgärder-na åsyftats ha allenast defensiv karaktär i så måtto, att därmed avses skola mötas konkurrens från utländskt subsidierat tonnage (»to meet the competition of foreign subsidised vessels») och att subventionerna skulle användas för att säkra, så långt som möjligt större användning för brittiska fartyg *på bekostnad av utländskt subsidierat tonnage* (»at the expense of foreign subsidised vessels»). Det torde emellertid starkt kunna ifrågasättas, om den sålunda avsedda begränsningen i stödåtgärder-nas räckvidd i längden kan ernås i praktiken. Sålunda har inom fackpressen de efter årsskiftet, från och med vilket de ovannämnda engelska

åtgärderna avsetts skola komma i tillämpning, inträffade kraftiga störningarna i fraktmarknadsläget på viss trade, vilka icke utan skäl betecknas såsom liggande i varje fall nära ett sammanbrott i fraktmarknads-hänseende, ställts i sammanhang med det nyetablerade engelska subsidieförfarandet. Meningarna härutinnan äro dock delade, men enligt likaledes i fackpressen synlig uppgift skulle den engelska subsidiekommittén, i uppenbart syfte att motverka antydda ogynnsamma verkningar av de engelska stödåtgärderna, hava på allra sista tiden varit verksam för åstadkommande av stabilisering av fraktläget i ifrågavarande trade på en viss miniminivå, bland annat genom förbud för subsidierat tonnage att underskrida denna fraktnivå. Uppenbart är emellertid, att den engelska subsidieringen måste i stort sett kraftigt skärpa de svårigheter, varmed vår sjöfart sedan länge haft att kämpa.

De förhoppningar man åtminstone från skandinaviskt håll på sin tid knöto till den ekonomiska världskonferensens i London förhandlingar hava som av det föregående framgått, icke infriats. Den av kollegium lämnade översikten av det allmänna läget på förevarande område skulle emellertid självfallet bliva i hög grad ofullständig, om här underlåtes att lämna en redogörelse för de rationaliseringssträvanden, som på senaste tid gjort sig gällande på den internationella sjöfartens område. Det är ett känt förhållande, hurusom såsom ett av villkoren för den engelska stödaktionen realiserande, enligt vad från den engelska regeringens sida uttryckligen framhölls, var, att de engelska redarna skulle förmå andra länders redare att samarbeta med sig i syfte att ernå en justering av tonnagetillgången i förhållande till efterfrågan («British shipowners should press foreign shipowners to co-operate with them in order to attain an adjustment of the supply of world shipping to the demand for shipping»). Detta engelska initiativ har fört till livliga underhandlingar mellan de olika ländernas redare i syfte att åstadkomma en organiserad fartygsuppläggning (efter mönster av den s. k. tankpoolen) i förening med nedskrotning. Senast har i detta hänseende en förberedande konferens mellan representanter för olika länders redaresammanslutningar avhållits i London under nästlidne januari månad. Det må vara påkallat att omnämna, att ett visst samarbete i fråga om de nämnda strävandena etablerats mellan Sverige, Norge, Danmark och Nederländerna. Det är känt, att för en rationaliseringsplans realiserande man bland annat tänkt sig eventualiteten av att en avgift skulle för densammas finansiering komma att uttagas av allt tonnage, som anlöper hamnar inom de länder, vilka omfattas av en förutsatt överenskommelse om planens tillämpning.

Av vikt är att uppmärksamma, att enligt vad som upplysts vid de hittills i den vidare kretsen förda internationella förhandlingarna rörande förenämnda plan man bestämt avvisat upptagandet till diskussion av frågan om åtgärder i syfte att inskränka på eller få bort oekonomisk subsidiering av sjöfarten.

Det är givetvis för tidigt att nu fälla något omdöme i fråga om utsikterna för realiserandet av de sålunda påbörjade rationaliseringssträvandena. Visserligen har inom vissa begränsade områden strävanden av i viss grad motsvarande innebörd genom överenskommelser av internationell räckvidd lett till resultat och visat goda verkningar. Kollegium syftar härvid i främsta rummet på den ovan antydda internationella

sammanslutningen av tankfartygsredare, den s. k. tankpoolen. Även inom trälastfarten hava försök gjorts till reglering av tillgången på tonnage i förhållande till lasttillgången. Men det säger sig självt, att mycket stora svårigheter måste möta att åvägabringa erforderlig enighet på en så bred bas, som den genom Londonkonferensen inledda aktionen åsyftar. Därtill kommer, att verkningarna av en i anslutning härtill eventuellt realiserad mera allmän rationaliseringsplan måste befaras bliva avsevärt förminskade i mån som man måste räkna med fortvaron av subsidieväsendet i nuvarande omfattning.

Att under nu angivna förhållanden från svensk sida förhålla sig mer eller mindre passivt avvaktande kan enligt kollegii mening icke vara tillrädligt. I mån som en rationaliseringsplan blir internationellt förverkligad, kan med stor sannolikhet i anslutning härtill åtgärder behöva vidtagas, vilka kräva även riksdagens medverkan, och skulle å andra sidan de nu aktuella strävandena till internationell rationalisering av sjöfarten stranda, synes det kollegium — med hänsyn särskilt till det förhållandet, att Sverige jämte de övriga nordiska länderna äro nära nog ensamma om att icke lämna direkt stöd till sjöfarten — påtagligt, att försvarsåtgärder även i Sverige kunna bliva av nöden i form av stöd för svenska intressen i den ena eller den andra formen, vilka åtgärder med säkerhet komma att förutsätta beslut av riksdagen. I sistnämnda hänseende vill kollegium framhålla, att kollegium fullt ut inser de stora vanskligheter, som äro förbundna med särskilda stödåtgärder av här ifrågakommande art, men situationen har nu enligt kollegii mening blivit sådan, att tanken härpå icke längre kan avvisas.

Det står för kollegium klart, att om man i Sverige tvingas in på denna väg, man emellertid måste hava i sikte, att eventuella åtgärder böra i *möjligaste mån* dels erhålla tillfällig karaktär, *dels ock* bliva liksom motsvarande åtgärder i England av principiellt defensiv innebörd. Vidare gäller givetvis även i Sverige motsvarande krav på karaktären av stödåtgärder, som uppställts i England, nämligen att stöd för en viss sjöfartsgren icke får bliva av beskaffenhet att störande inverka på andra sjöfartsgrenars förhållanden. Det framstår med hänsyn härtill vara av betydelse och önskvärt, att förslag om sålunda beskaffade stödåtgärder framläggas från redarnas egen sida.

På grund av vad ovan anförts och med beaktande särskilt av resultatet av kollegii förenämnda undersökning rörande den svenska trampfartens ekonomiska läge, sådant detsamma ovan framgår, liksom i synnerhet av de omförmälda åtgärderna i England, finner kollegium för sin del ofrånkomligt, att en utredning genom särskilda sakkunniga verkställas rörande frågan om och i vad mån stödåtgärder från statens sida lämpligen äro av förhållandena påkallade samt i så fall angående de lämpligaste formerna för dylika åtgärder. I vilken utsträckning sålunda förordad utredning kan resultera i förslag, som kunna föreläggas riksdagen redan under innevarande år, undandraget sig givetvis i frågans nuvarande läge kollegii bedömande. Att i *allo* inom härför erforderlig tid slutföra de nu pågående sjöfartsekonomiska undersökningarna torde icke ligga inom möjligheternas gräns. Emellertid torde sådana, om ock endast preliminära, resultat av dessa undersökningar, som mera omedelbart påkallas för hithörande bedömanden, kunna åstadkommas inom den närmaste tiden.

Kollegium tillstyrker alltså, att åtgärder vidtagas i syfte att i anslutning till förevarande motioner få till stånd den utredning, som enligt vad här ovan angivits alltjämt synes kollegium av förhållandena påkallad.

I detta ärendes handläggning i kollegium hava deltagit generaldirektören Fryxell samt kommerseråden Jansson och Landberg, den senare föredragande.

K. A. FRYXELL.

S. E. LANDBERG.

Fritz von Schwerin.
