

Nr 178.

Av herrar Staxäng och Hagberg i Malmö, *angående ändrade lånevillkor för statens låneverksamhet för den mindre skeppsfarten.*

Sedan riksdagen med anledning av väckta motioner i skrivelse till Kungl. Maj:t den 20 maj 1938, nr 287, anhållit om utredning rörande den mindre skeppsfartens ekonomiska betingelser med beaktande särskilt av möjligheterna att underlätta moderniseringen av det däri använda tonnaget, tillkallade chefen för handelsdepartementet jämlikt av Kungl. Maj:t lämnat be- myndigande särskilda utredningsmän att verkställa utredning i ämnet. I det av utredningsmännen, som antagit benämningen 1938 års sjöfartskommitté, den 14 december 1938 avgivna betänkandet framfördes förslag till åtgärder för att underlätta moderniseringen av den mindre skeppsfartens tonnage. I betänkandet konstaterades bl. a. att motorsegeltonnaget visat en förvånande grad av anpassningsförmåga, men att svårigheter mött i fråga om tonnagets förnyelse. Motorsegelflottans genomsnittsålder vore på grund därav påtagligt hög; den utgjorde vid 1936 års utgång 35 år. Enligt kommitténs mening gällde det i första hand att tillgodose den mindre skeppsfartens kapitalförsörjningsbehov för tonnagets förnyelse eller modernisering. På grundval av kommitténs betänkande framlade Kungl. Maj:t i proposition nr 119 till 1939 års riksdag förslag om ökade lånemöjligheter för den mindre skeppsfarten. I anledning härav beslöt riksdagen nämnda år inrättande av en statens lånefond för den mindre skeppsfarten i anslutning till Svenska skeppshypotekskassan, till vilken lånefond från rederilånefonden överfördes 3 miljoner kronor. Vidare beslötos vissa ändrade villkor för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen.

De av statsmakterna sålunda vidtagna åtgärderna till underlättande av motorsegelflottans förnyelse ha uppenbarligen icke varit till fyllest. Motorsegeltonnaget har under krigsåren av skilda orsaker fortsatt att gå tillbaka. På grund av förlisning och upphuggning har antalet fartyg starkt minskats. Endast ett ringa antal nybyggen har tillkommit. Fartygens genomsnittsålder ligger nu vid 40 à 45 år. Att nybyggnad icke i tillräcklig omfattning kunnat äga rum har berott dels på svårigheterna att anskaffa nödigt kapital och dels på grund av materialbrist och den stora arbetsbelastningen å skeppsvarven för byggnad av annat tonnage. Det må i detta sammanhang anmärkas, att i den mån fartygen varit hänvisade till inrikes transporter ha frakterna varit underkastade en restriktiv priskontroll, vilken medfört att motorsegelflottan icke haft samma möjlighet som det större tonnaget att draga nytta av den gynnsamma fraktkonjunkturen. Fraktinkomsterna ha

därför varit beskurna medan utgifterna varit mycket höga. Endast ett fåtal redare ha kunnat av de löpande inkomsterna fondera medel för kommande nybyggnader. Svårigheter ha även mött att genomföra en önskvärd modernisering av det förefintliga tonnage, som i stor utsträckning är ganska otidsenligt. Situationen är nu den att på grund av den stora avgången, den höga genomsnittsåldern och den ringa nybyggnadsfrekvensen betydande risk föreligger, att motorsegeltonnaget om ett fåtal år till väsentlig del kommer att upphöra att finnas till. Tonnagets fortbestånd står i dag på spel.

Till belysande av läget må nämnas att medan det sammanlagda antalet segelfartyg med och utan hjälpmotor enligt den officiella statistiken år 1936 utgjorde 898, hade antalet vid slutet av år 1947 nedgått till 753 om tillhoppa 54 436 nettoregister-ton. Medan avgången de senaste åren belöpt sig till mellan 20—40 fartyg per år ha nybyggnaderna och nyförvärven från utlandet inskränkt sig till ett ytterst ringa fåtal; år 1947 tillkom sålunda endast 4 fartyg.

Denna utveckling är beklaglig icke minst med hänsyn till den viktiga uppgift som detta tonnage har att fylla inom landets transportväsende. För viktiga förnödenheter användas väsentligen motorseglare för varans transport. Detta är sålunda, när det gäller inrikes transporter, fallet med cement, gödning, kalksten, spannmål, fodermedel, fröer, sten och tegel m. fl. Även sysselsättes tonnage i icke obetydlig utsträckning för transport av varor mellan svenska och utländska hamnar huvudsakligen i Skandinavien och inom Östersjöbäckenet. Den stora fördelen med motorsegeltonnaget är, att befraktarna merendels ha möjlighet att erhålla fartyg av erforderlig storleksordning för täckande av sitt aktuella transportbehov till alla större och mindre hamnar vid vårt lands vidsträckta kuster. Även för relativt små varukvantiteter stå i allmänhet lämpliga fartyg till förfogande. Vad detta betyder för att hålla transportkostnaderna nere, kan icke nog starkt understrykas. Med rätta har sagts, att motorseglarna inom sjöfarten spela samma roll som lastbilarna inom transportväsendet till lands. Motorseglarna äro havets lastbilar.

Motorsegelflottans betydelse för landet inskränker sig icke till de insatser nämnda flotta utför inom transportväsendet. Densamma fyller vid sidan härav en viktig uppgift för rekryteringen och utbildningen av besättning och befäl framför allt till det större handelstonnaget men även till marinen. Även med tanke härpå skulle det vara olyckligt om motorsegelflottans numerär skulle reduceras till endast en obetydlighet.

Vid överbägande av de åtgärder som äro möjliga att vidtaga för motverkande av denna utveckling må konstateras, att svårigheter alltjämt möta att tillgodose kapitalförsörjningsbehovet. De åtgärder, som i nämnda hänseende vidtogos av 1939 års riksdag, ha uppenbarligen icke varit tillräckliga för att tillgodose det avsedda ändamålet. För tonnagesförnyelsen inom den mindre handelsflottan har sålunda statens länefond för den mindre

skeppsfarten respektive statens sekundärlånefond hittills icke varit av nämnvärd större betydelse. Att nämnda lånefonder icke kunnat i avsedd utsträckning anlitas för sitt ändamål sammanhänger av allt att döma väsentligen med de ganska restriktiva lånevillkoren, som icke äro anpassade efter de särskilda förhållanden, under vilka förevarande näring arbetar och det sätt, varpå företagen i regel finansieras; rörelsen drives i de flesta fall i form av partrederi. Det må i detta sammanhang anmärkas, att delägarna i dessa partrederier i allmänhet äro personer i relativt blygsamma ekonomiska villkor med begränsade egna kapitalresurser.

Vissa ändringar i de statliga lånevillkoren böra lämpligen övervägas. Ett väsentligt hinder för utnyttjande av de statliga lånefonderna erbjuder den omständigheten, att byggnadskreditiv icke kan erhållas; lån ställas till förfogande först när efter vunnit registrering av det nybyggda fartyget godtagbar inteckning kan presenteras. Den av 1938 års sjöfartskommitté anvisade vägen för redarna att under mellantiden ställa tillfällig säkerhet i andra av dem ägda fartyg är endast undantagsvis framkomlig för motorsegelflottans vidkommande. Flertalet rederier bestå nämligen endast av ett enda fartyg. Möjligheter borde förefinnas för att lån från de statliga lånefonderna må kunna utbetalas redan under byggnadstiden, förslagsvis på så sätt att utbetalning av lånet verkställs i etapper i anslutning till olika moment i fartygets färdigställande. Sålunda bör exempelvis en första utbetalning av lånet kunna verkställas, när kölen blivit sträckt, varefter återstående utbetalningar göras, när fartyget är spantfärdigt, respektive när bordläggningen slutförts, vid sjösättningen och efter leveransens fullgörande. — Vidare torde amorteringstiden för lånen, vilken f. n. är högst 10 resp. 12 år, sannolikt kunna utsträckas. Med de begränsade frakter, som i allmänhet erhållas, ha redarna ofta icke möjligheter att fullgöra amortering av erhållet lån inom den föreskrivna amorteringstiden.

För möjliggörande av den önskvärda förnyelsen av motorsegeltonnaget torde vidare böra övervägas sådana ändringar i gällande skattelagstiftning, vilka innebära vidsträckta möjligheter för rederier, som drivas i annan form än aktiebolag eller ekonomisk förening, att vid beräkning av nettointäkt av rörelse enligt kommunalskattelagen och förordningen om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt njuta avdrag för avsättning till investeringsfond. Dylik avdragsrätt tillkommer f. n. endast aktiebolag och ekonomisk förening, vilka åtnjuta fri avskrivningsrätt, och sålunda icke fysisk person eller partrederi.

Under åberopande av vad sålunda anförts få vi härmed anhålla,

att riksdagen måtte besluta att avlåta skrivelse till Kungl. Maj:t med hemställan att Kungl. Maj:t måtte framlägga förslag till ändrade lånevillkor för statens låneverksamhet

för den mindre skeppsfarten i huvudsaklig överensstämmelse med ovan angivna riktlinjer.

Stockholm den 22 januari 1949.

Ernst V. Staxäng.

Erik Hagberg,

Malmö.
