

Nr 374

Av fru **Sandström** och herr **Löfroth**, om *avveckling av vattenfallsstyrelsens rederirörelse.*

I bilaga till årets statsverksproposition anmäler statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet under rubriken Statens vattenfallsverk en fråga rörande vattenfallsstyrelsens ämbetsbefattning. Här meddelas i korthet att vattenfallsstyrelsen till Kungl. Maj:t anmält hurusom styrelsen tillsammans med det danska kraftföretaget Isefjordvaerket bildat ett rederi och inköpt ett tankfartyg om ca 8 000 ton dödvikt. Fartyget skulle för svensk räkning vintertid användas som oljeupplag i Västerås och resten av året användas av den danska medparten för oljetransporter kortare sträckor i danska farvatten.

I mars i fjol begärde emellertid vattenfallsstyrelsen att få "för relativt låg kostnad" omändra fartyget till oceangående tankångare. Därmed hade vattenfallsstyrelsen gått in på ett område som ligger utanför dess ämbetsområde. Statskontoret påpekade också i detta sammanhang att vattenfallsstyrelsen i och med att den tillsammans med utländskt företag engagerade sig i rederirörelse kommit att bedriva verksamhet, "som förut icke tillhört dess ämbetsbefattning".

Det fartyg som här är fråga om är enligt uppgift m/t Isefjord på 8 110 ton dödvikt, byggt i Göteborg 1926. Det inköptes 1954 av ett rederi, som sedan sålde detsamma till vattenfallsstyrelsen för en summa som torde ha belöpt sig till nära en miljon kronor. Fartyget avsågs som påpekats till en början att mera tillfälligtvis användas som lagerutrymme för olja i Västerås, under den tid denna hamn var stängd på grund av is. När oljelagring på detta sätt inte längre var behövlig, utfördes vissa omändringsarbeten, varefter fartyget fick tillstånd att utföra reguljära resor. Sådana har också utförts för oljetillförsel åt vattenfallsstyrelsen och det danska företaget.

En tankångare om 8 000 ton dödvikt anses i dag inom rederikretsar vara ett alldeles för litet fartyg för att vara ekonomiskt lönande inom oljetransportområdet. Om man jämför exempelvis 8 000-tonnaren Isefjord med en tankbåt på 18 500 ton eller en på 24 500 ton erhåller man ganska anmärkningsvärda siffror. Om man tänker sig frakt av olja från kari-bisk hamn till Sverige och därvid räknar endast fartygets driftkostnader, räntor och avskrivning, erhåller man siffran 42 kronor per ton för en båt av Isefjords storlek, 25 kronor per ton för en båt på 18 500 ton samt 23 kronor för fartyg om 24 500 ton. Det visar sig alltså att en 24 000-

tonnare framvisar en transportkostnad av endast omkring hälften av kostnaderna med en båt av Isefjords typ. De stora rederierna går numera i allmänhet in för tankbåtar på 30 000 ton och mera. Den ekonomiska livslängden för ett tankfartyg beräknas genomsnittligt till omkring 15 år. Endast under exceptionella förhållanden, såsom krig och kriser av Suezkonfliktens karaktär, behålles fartygen i drift under längre tid. Ett tankfartyg har större förslitning och förrostning än fartyg inom andra transportområden. Ett fartyg under 15 000 ton anses numera också mindre lönsamt, då större fartyg kan drivas med lägre kostnader per transporterat ton olja.

Det är därför ganska uppenbart att den relativt lilla och jämfört med större fartyg långsammare tankångaren Isefjord inte är av det slag att ett rederi skulle finna det lönande att hålla ett sådant fartyg i reguljär transport. När statskontoret i sitt yttrande framhållit att "fartyget ur ekonomisk synpunkt är fördelaktigt för vattenfallsstyrelsen", så torde detta påstående sakna täckning. Vattenfallsstyrelsen torde nu kunna er-hålla olja till sina ångkraftverk betydligt billigare med oljerederiernas stora tankbåtar

Departementschefen slutar sin anmälan till riksdagen med att därest riksdagen "icke har något att erinra häremot", så bör vattenfallsstyrelsen medges tillstånd att tillsammans med det danska företaget tills vidare driva den nämnda rederirörelsen. Detta måste innebära att departementschefen sett sig nödsakad att inhämta riksdagens tillstånd till fortsättande av denna statliga och med all sannolikhet förlustbringande rederirörelse i vattenfallsstyrelsens regi. Någon som helst siffermässig redogörelse för kostnaderna i samband med inköpet av tankbåten och de senare företagna ombyggnaderna lämnas inte, ej heller någon kalkyl över driftskostnaderna och lönsamhet.

Då vattenfallsstyrelsen i och med att den börjat rederirörelse gått utanför sitt egentliga verksamhetsområde och detta endast anmäles i efterhand till riksdagen och då den verksamhet som härvid bedrives inte heller kan anses vara lönande hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte an-hålla att kungl. vattenfallsstyrelsens rederirörelse snarast möjligt avvecklas.

Stockholm den 26 januari 1958

Ragnhild Sandström

John G. Löfroth