

National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

Ex. A.

S. O. U.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1936:22
HANDELSDEPARTEMENTET

DEN SVENSKA SJÖFARTSNÄRINGEN

STATISTISK-EKONOMISK UNDERSÖKNING

VERKSTÄLLD AV

KOMMERSKOLLEGIUM

STOCKHOLM
1936

Statens offentliga utredningar 1936

Kronologisk förteckning

1. Betänkanden 1 rörande serafimerlasarettets ekonomi samt 2 rörande lasarettets ställning och verksamhet. Hæggström. 187 s. E.
2. Förslag till konvention mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. Norstedt. 55 s. U.
3. Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. Marcus. 68 s. Jo.
4. Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. Marcus. 56 s. Ju.
5. Betänkande med förslag angående revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av maltdrycker. Marcus. 397 s. Fi.
6. Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till änkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. Beckman. 93 s. S.
7. Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. Tiden. viij, 99 s. Fi.
8. Ur socialiseringens »europeiska» idékrets. Tiden. viij, 210 s. Fi.
9. Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 1. Tiden. iv, 206 s. Fi.
10. Statligt kaffemonopol. Marcus. 192 s. Fi.
11. Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. Uppsala, Almqvist & Wiksell. 58*, 319 s. E.
12. Betänkande angående förlossningsvården och barnmorskeväsendet samt förebyggande mödra- och barnavård. Norstedt. 120 s. S.
13. Betänkande angående familjebeskattningen. Marcus. 147 s. Fi.
14. Betänkande angående dels planmässigt sparande och dels statliga bosättningslån. Norstedt. 55 s. S.
15. Betänkande angående moderskapspenning och mödrahjälp. Norstedt. 78 s. S.
16. Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel. Hæggström. 183 s. K.
17. Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. Norstedt. viij, 418 s. Ju.
18. Undersökningar rörande det samlade skattetrycket i Sverige och utlandet. Marcus. Fi.
19. Betänkande med förslag till lagstiftning angående skyddsskogar m. m. Marcus. 172 s. 1 karta. Jo.
20. Betänkande med förslag i anledning av verkställd granskning av 1932 års trafikutredning förslag till förordning angående allmän automobiltrafik. Hæggström. 54 s. K.
21. Arbetslöshetsundersökningen den 31 juli 1935. Marcus. 274 s. 1 karta. S.
22. Den svenska sjöfartsnäringen. Statistisk-ekonomisk undersökning. Norstedt. 111 s. H.

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1936:22

HANDELSDEPARTEMENTET

DEN SVENSKA SJÖFARTSNÄRINGEN

STATISTISK-EKONOMISK UNDERSÖKNING

VERKSTÄLLD AV

KOMMERSKOLLEGIUM

STOCKHOLM 1936

KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER

361550

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

Stockholm den 20 mars 1936.

Till KONUNGEN.

Genom skrivelse den 23 mars 1934 har Kungl. Maj:t uppdragit åt kommerskollegium att verkställa en statistisk-ekonomisk undersökning rörande den svenska sjöfartsnäringen. Sedan ifrågavarande undersökning numera slutförts, får kollegium härmed överlämna redogörelse för densamma. I vissa delar har redogörelsen i preliminärt skick överlämnats under hand till handelsdepartementet i september 1934 samt februari och maj 1935 ävensom fogats som bilaga till kollegii utlåtande den 15 februari 1936 angående stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen.

Undersökningen har inom kollegium närmast letts av förste aktuarien H. Eneborg med biträde i avseende å bokföringstekniska frågor samt beträffande materialgranskningen av t. f. revisorn hos kollegium Knut Tofft.

Underdånigst

HERMAN ERIKSSON.

A. LILIENBERG.

H. Eneborg.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

		Sid.
Kap. I.	Undersökningens föremål och omfattning	5
	1. Undersökningens tillkomst	5
	2. Undersökningens planläggning samt tillämpade grunder vid materialets bearbetning	7
Kap. II.	Allmän översikt över den svenska rederinäringens ekonomi år 1933	20
Kap. III.	Tramprederiaktiebolag	28
Kap. IV.	Partrederier	43
Kap. V.	Rederier med enskild ägare	50
Kap. VI.	Linjerederiaktiebolag	57
Kap. VII.	Tankfartygsrederier	72
Kap. VIII.	Inkomster och utgifter år 1933 för fartyg inom skilda sjöfartsgrenar och olika geografisk fart	76
Kap. IX.	Sjöfartens utgifter fördelade på olika poster samt på in- och utlandet	85
Bil. 1.	Cirkulärskrivelse från kommerskollegium till Sveriges redare den 14 maj 1934	97
Bil. 2.	Formulär nr 1. Statistisk uppgift rörande rederiets ställning den 31 december 1929 (1932 och 1933)	99
Bil. 3.	Formulär nr 2. Statistisk uppgift rörande rederirörelsens samtliga inkomster och utgifter år 1933	101
Bil. 4.	Formulär nr 3. Statistisk uppgift rörande inkomster och utgifter år 1933 för visst fartyg eller ett antal sådana, sysselsatta i viss fart eller upplagda under hela redogörelseåret	102
Bil. 5.	Frågeformulär A. Uppgift rörande rederiets skulder den 31 december 1933 och 1934 samt rörande dess fordringar vid samma tidpunkter	104
Bil. 6.	Frågeformulär B. Uppgift rörande rederiets inkomster och utgifter år 1934	106
Bil. 7.	Utredning rörande tramprederiaktiebolagens likviditet, utdrag ur kommerskollegii utlåtande den 15 februari 1936 angående stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen	107

KAP. I.

Undersökningens föremål och omfattning.

1. Undersökningens tillkomst.

Sveriges redareförening hemställde i underdånig skrivelse den 2 december 1933, att Kungl. Maj:t snarast måtte utse en särskild kommitté med uppdrag att företaga en utredning om de åtgärder, vilka från svensk sida måste vidtagas för att möta de faror, som kunde bliva en följd av den utländska subventioneringspolitiken beträffande sjöfarten. Ifrågavarande skrivelse remitterades till kommerskollegium, som den 22 februari 1934 avgav utlåtande i ämnet. I detta åberopades bl. a. vad kollegium anfört i sitt den 4 april 1933 avgivna yttrande till riksdagens statsutskott över tvenne vid nämnda års riksdag väckta motioner avseende vissa stödåtgärder för sjöfartens vidkommande, varjämte kollegium gav en kompletterande och aktualiserad redogörelse för den svenska sjöfartens läge och i andra länder vidtagna subventionsåtgärder. I utlåtandet framhölls, att vad kollegium i nämnda yttrande anfört rörande berörda läge och den allvarliga karaktären av hithörande förhållanden överhuvud taget icke blott alltjämt ägde full giltighet utan måste genom vad därefter inträffat anses hava ytterligare understrukits. Den i yttrandet år 1933 förordade djupgående undersökningen beträffande den svenska sjöfartens läge skulle alltså, framhöll kollegium, förutom det självständiga värde densamma skulle få genom den därigenom åstadkomna analysen av sjöfartens ekonomiska förhållanden överhuvud taget, vara ägnad att klargöra den inverkan, som senare års utveckling på sjöfartens område finge anses hava utövat och utövade på den svenska sjöfartsnäringens möjligheter inom olika verksamhetsområden. Utredningen skulle därvid i första hand hava till syftemål att ådagalägga, i vad mån behov av särskilda stödåtgärder från statens sida för sjöfarten under krisen förelåge, samt de lämpligaste formerna för eventuellt behövliga dylika åtgärder. En genom en dylik utredning åstadkommen närmare analys av olika sjöfartsgrenars förhållanden framstode med hänsyn till senare tiders utveckling på sjöfartsområdet såsom påkallad även och särskilt ur den synpunkten, att därigenom skulle komma att skapas bästa möjliga förutsättningar för uppdragandet av riktlinjer eller framställandet av förslag rörande de åtgärder, som kunde bliva av nöden för att motverka ett sådant händelseförlopp, som skulle kunna komma att inverka direkt skadligt, för att icke säga ödesdigert, för svenska intressen. Kollegium omnämnde även, att jämsides med en undersökning sådan som den avsedda tillfälle skulle kunna beredas att för den årligen genom kollegii försorg verkställda utredningen rörande den svenska

betalningsbalansen i förhållande till utlandet skapa större möjligheter än som för det dåvarande stode till buds att mera exakt bestämma den svenska sjöfartens in- och utgående poster i betalningsbalansen.

Kollegium fann den ifrågasatta utredningen böra anförtros åt särskilda sakkunniga. Den för de sakkunnigas övervägande erforderliga statistisk-ekonomiska undersökningen hade kollegium tänkt sig böra uppdragas åt kollegium att verkställa i intimt samråd med dessa sakkunniga. Kollegium hemställde, att Kungl. Maj:t täcktes i anledning av Sveriges redareförenings framställning skyndsamt uppdraga åt särskilda sakkunniga att i samråd 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 rådande krisen förelåge samt rörande de lämpligaste formerna för eventuellt behövliga dylika åtgärder.

Med anledning av redareföreningens ovanberörda framställning och kommerskollegii i ärendet avgivna utlåtande uppdrog Kungl. Maj:t den 23 mars 1934 åt kollegium att verkställa en för den ifrågasatta utredningen av kollegium förordad statistisk-ekonomisk undersökning rörande den svenska sjöfartsnäringen.

I tvenne likalydande motioner vid 1935 års riksdag (I: 151 och II: 296) framhölls bl. a., att en statistisk-ekonomisk undersökning sådan som den av Kungl. Maj:t beslutade rörande den svenska sjöfartsnäringen vore av stort värde såsom underlag för ett närmare bedömande av omfattningen av de stödåtgärder, som av förhållandena påkallades. En närmare utredning härutinnan i anslutning till kommerskollegii undersökning vore emellertid oundgänglig. I motionerna hemställdes därför, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, dels att erforderliga åtgärder måtte vidtagas för skyndsamt slutförande av den inom kommerskollegium pågående undersökningen angående den svenska sjöfartsnäringen, dels att en särskild kommission — med representanter såväl för statsintresset som för sjöfartsnäringen — omedelbart måtte tillsättas 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 utredningen avlåta proposition i ärendet till 1935 års riksdag.

Statsutskottet inhämtade yttrande i frågan från kommerskollegium. I detsamma meddelade kollegium bl. a. vissa preliminära resultat av den statistisk-ekonomiska undersökningen rörande sjöfartsnäringen, vilka enligt kollegii mening i hög grad bekräftade kollegii tidigare framförda uppfattning om det allvarliga läget för den svenska sjöfarten och särskilt trampsjöfarten. Vidare framhöll kollegium den allvarliga vändning i fråga om subsidierande av sjöfarten, som inträtt genom att också England övergått till ifrågavarande system. Kollegium fann det ofrånkomligt, att en utredning genom särskilda sakkunniga verkställdes rörande frågan om och i vad mån stödåtgärder från statens sida lämpligen vore av förhållandena påkallade samt i så fall an-

gående de lämpligaste formerna för dylika åtgärder. Kollegium framhöll, att det icke torde ligga inom möjligheternas gräns att i allo slutföra den sjöfartsekonomiska undersökningen inom sådan tid, att förslag kunde föreläggas 1935 års riksdag. Emellertid torde sådana, om ock endast preliminära, resultat av denna undersökning, vilka mera omedelbart påkallades för frågans bedömande, kunna åstadkommas inom den närmaste tiden. Kollegium tillstyrkte alltså, att åtgärder måtte vidtagas i syfte att få till stånd den utredning, som alltjämt syntes kollegium av förhållandena påkallad.

Statsutskottet tillstyrkte också, att åtgärder måtte 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, ansåg dock utskottet sig icke böra förorda. Utskottet höll före, att utredningen borde kunna verkställas av kommerskollegium. Riksdagen beslöt i enlighet med statsutskottets hemställan.

Riksdagens skrivelse i ärendet remitterades av Kungl. Maj:t till kommerskollegium för avgivande av utlåtande. I detta hävdade kollegium, att den ur olika synpunkter mest ändamålsenliga formen för utredningen vore, att densamma anförtroddes åt särskilda sakkunniga.

Vidkommande frågan om vidtagande av erforderliga åtgärder för skyndsamt slutförande av den inom kollegium då pågående undersökningen angående den svenska sjöfartsnäringen framhöll kollegium, att särskilda åtgärder härutinnan icke vore erforderliga, enär denna undersökning redan förelåge i sådant skick, att resultaten därav kunde omedelbart tillgodoföras den påtänkta utredningen rörande eventuella stödåtgärder för sjöfarten oberoende av den form, som för denna utredning kunde väljas. Undersökningsmaterialet förelåge därjämte, framhöll kollegium, bearbetat på sådant sätt, att, i den mån ytterligare belysning av hithörande frågor i särskilda, hittills ej beaktade hänseenden under utredningens gång skulle finnas påkallad, ett realiserande av önskemål härutinnan kunde ske utan större svårigheter och på jämförelsevis kort tid.

Den 15 juni 1935 uppdrog Kungl. Maj:t åt kommerskollegium att skyndsamt efter slutförande av den inom kollegium pågående undersökningen angående den svenska sjöfartsnäringen till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till åtgärder, vilka i anledning av undersökningen kunde befinnas erforderliga. Vidare bemyndigades kollegium att för ifrågavarande utredningsarbete efter samråd med chefen för handelsdepartementet anlita biträde av samtidigt högst tre sakkunniga personer. Sedan kollegium tillkallat ifrågavarande sakkunniga, har samråd ägt rum med dessa jämväl beträffande arbetet med den statistisk-ekonomiska undersökningen rörande sjöfartsnäringen.

2. Undersökningens planläggning samt tillämpade grunder vid materialets bearbetning.

I det ovan berörda uppdraget till kommerskollegium den 23 mars 1934 att verkställa en statistisk-ekonomisk undersökning rörande den svenska sjöfartsnäringen föreskrev Kungl. Maj:t, att undersökningen skulle verkställas

på grundval av erforderliga uppgifter, inhämtade med stöd av bestämmelserna i kungl. kungörelsen den 24 november 1932 (Sv. förf.-saml. nr 518) angående skyldighet för redare att avgiva uppgifter beträffande fartyg. Sedan kollegium uppgjort förslag till frågeformulär för undersökningen, tillställdes dessa ett antal representanter för sjöfartsnäringen, vilka tillika kallades till en konferens för rådläggning med avseende å undersökningens planering. De kallade voro ordföranden i Sveriges allmänna sjöfartsförening, *konteramiralen Hans Ericson,* ordföranden i Sveriges redareförening, *skeppsredaren Gunnar Carlsson,* verkställande direktören i Sveriges redareförening, *kaptenen O. A. Nordborg,* skeppsredaren *konsuln Carl W. Winck* samt ordföranden i Sveriges segelfartygsförening, *tullkontrollören Carl Rudberg.*

Efter samråd med dessa sakkunniga fastställde kollegium trenne frågeformulär, som med cirkulärskrivelse den 14 maj 1934 (bil. 1) utsändes till samtliga svenska redare, som ägde fartyg om 20 nettotons eller större dräktighet, vilka under år 1933 varit i svenskt rederis ägo. *Formulär 1* (bil. 2) avsåg rederiförtagens förmögenhetsställning den 31 december ett vart av åren 1929, 1932 och 1933. *Formulär 2* (bil. 3) avsåg rederirörelsens inkomster och utgifter år 1933. *Formulär 3* (bil. 4) avsåg inkomster och utgifter för varje särskilt fartyg eller för fartyg, som gått i samma slags fart eller varit upplagda hela året.

En av undersökningens huvuduppgifter skulle vara att belysa läget inom skilda grenar av sjöfarten. Därför har kollegium sökt att fördela rederiföretagen med hänsyn till deras huvudsakliga verksamhet på kategorierna trampsjöfart, specialfart (transport av malm och olja) samt linjesjöfart ävensom att skilja mellan lastsjöfart och passagerarfart samt att belysa fartygens sysselsättning i olika geografisk fart. För att möjliggöra detta har i formulären 1 och 2 beträffande varje rederis fartyg begärts upplysning om den kategori av sjöfart, i vilken fartygen huvudsakligen varit sysselsatta. Härigenom ha rederiföretagens uppgifter enligt formulären 1 och 2 kunnat sammanföras till olika grupper. Då emellertid ett rederis rörelse ofta är blandad på sådant sätt, att dess fartyg äro sysselsatta i mycket olika slags fart, är det uppenbart, att man icke av uppgifterna enligt formulären 1 och 2 för varje *rederi* som enhet kan erhålla önskvärd specifikation på olika sjöfartsgrenar. Därför har kollegium kompletterat formulär 2 med formulär 3, som avser varje enstaka *fartyg* eller ett antal sådana, som gått i samma fart. Med avseende å sjöfartens art fastställde kollegium följande specifikationer: de ovannämnda tre stora grupperna trampfart, specialfart och linjefart, vidare lasttrafik och passagerartrafik samt de geografiska fartgrupperna kanalfart, annan fart på inre farvatten samt inomskärs vid kusterna, kustfart, östersjöfart, nordsjöfart, annan europeisk fart och oceanfart. Uppgifterna enligt formulär 3 gälla visserligen endast fartygens inkomster och direkta utgifter. Men genom jämförelse av uppgifterna enligt formulären 3 och 2 samt eventuellt erforderlig proportionering av övriga inkomster och utgifter på skilda fartkategorier för varje rederiföretag kan en fullständig inkomst- och utgiftsuppställ-

ning erhållas för dessa kategorier inom hela handelsflottan och de olika slagen av rederiverksamhet inom densamma.

Som ovan nämnts var ett av undersökningens syften att erhålla uppgifter rörande de svenska rederiernas utgifter till utlandet för att härigenom få bättre underlag för beräkningen av vissa poster i de betalningsbalansundersökningar, kollegium enligt uppdrag verkställer för varje år. I sådant syfte ha i formulären 2 och 3 utgifterna specificerats å rubrikerna »i Sverige» och »i utlandet». Då enligt vad som meddelats av de sakkunniga rederirepresentanterna svårigheter ofta måste möta för denna redovisning särskilt vad beträffar besättningshyror, har å formulären angivits i en not, att »därest redovisningen av utgifterna för besättningshyror med fördelning på utgifter i Sverige och utlandet skulle vålla särskilda svårigheter, torde en ungefärlig fördelning av ifrågavarande post verkställas».

De begärda uppgifterna enligt formulär 1 skulle vara till kollegium insända före den 1 juni 1934, medan med insändandet av de mera tidskrävande uppgifterna enligt formulären 2 och 3 anstånd gavs till den 1 september 1934. Rörande innebörden och beskaffenheten av det material, som ligger till grund för undersökningen, må anmärkas följande.

Med *formulär 1* åsyftas att erhålla en på möjligast enhetliga och överskådliga sätt uppgjord sammanställning av vederbörande företags samtliga tillgångar och skulder. Årsresultatet framgår icke av uppgifterna å formulär 1 utan utvisas direkt å formulär 2. Vinst- och förlustsiffrorna å det förra äro av föga direkt intresse, enär de innefatta även balanserade poster.

Uppgifterna å formulär 1 avse i regel ställningen den 31 december. Undantagsvis förekommer, att räkenskapsåret avslutas å annan tid. Har företag under de år, undersökningen avser, d. v. s. 1929, 1932 eller 1933, gått i konkurs, kan detta vara anledning till att ställningen hänför sig till annan tidpunkt än den 31 december. Den bristande enhetlighet, som i sådant hänseende kan förekomma, saknar emellertid större betydelse. I undersökningen har verksamhetsår, som icke sammanfaller med kalenderår, hänförts till därmed närmast jämförliga kalenderår.

Den vid tillgångars och skulders redovisning tillämpade specifikationen framgår av efterföljande tabellöversikter och formulär 1 (se bilaga 2). Med avseende på redovisningsprinciperna må, vad först tillgångarna, *aktiva,* beträffar, framhållas följande.

Fartygsflottan upptages, såsom i formuläret särskilt angivits, till det bokförda värdet med avdrag för eventuellt å passivsidan uppförd förnyelse- eller avskrivningsfond. Om å aktivsidan förekommer en särskild post för »nybyggnader», »inbetalt å nybyggnader» e. d., har sådan post sammanslagits med posten för fartygsflottan.

Aktier. I ej ringa utsträckning förekommer, att rederiföretag förfoga över aktier i närstående företag; till och med gives exempel på att rederiföretag ömsesidigt äga varandra. Vid en undersökning rörande förmögenhetsställningen hos de svenska rederiföretagen eller en del av desamma såsom hel-

het är uppenbarligen en av ett företag redovisad tillgångspost, avseende aktier uti annat i utredningen ingående rederiföretag, att anse såsom en dubbelförd kapitalpost. Det har därför ansetts angeläget att i varje särskilt fall från redovisat aktieinnehav särskilja aktier av art, som ovan nämnts. Vad som sagts om aktier, gäller även andelar i partrederier.

Fordringar. I regel hava rederierna meddelat den särskilda specifikation av tillgångar och skulder, som framgår av rubrikerna å formulär 1. Så har dock icke i full utsträckning skett vare sig vad beträffar fördelning av fordringar å sådana, som beräknas kunna vara disponibla inom 4 månader, och sådana, som få anses bundna för längre tid, eller vad beträffar fördelning av skulderna å kortfristiga (förfallna till betalning inom 4 månader) och å långfristiga lån. Då angivna fördelning åtminstone i viss mån är en uppskattningsfråga, ha de företag, vilka lämnat sådan uppgift, givetvis tillämpat skilda uppskattningsprinciper, varför uppgifterna i denna del äro av ganska oenhetlig natur. I den allmänna delen av undersökningen har därför ingen fördelning i nu nämnt avseende verkställts.

Övriga tillgångar. De tillgångar, vilka få anses vara av mer eller mindre likvid natur, utgöras av kontanter, bankräkning samt delvis fordringar. Till anläggningsmedel är givetvis i främsta rummet att hänföra fartygsflottan. Hit höra självfallet även *fastigheter,* vilka upptagits under särskild rubrik, samt *inventarier,* vilka icke ansetts motivera särskild rubrik — i allmänhet upptagas de icke till något värde — utan ha fått ingå bland »andra, ej specificerade tillgångar». Emellertid finnas även andra tillgångsposter, vilka med hänsyn till den speciella arten av rederiernas verksamhet, i motsats till vad måhända skulle gälla för företag med annan verksamhet, här torde böra hänföras till anläggningsmedel. Den tillgång, som härvid främst är fråga om, är *förråd* och andra skeppsförnödenheter av olika slag, vilken tillgång icke torde böra anses jämställd med exempelvis ett handelsföretags varulager utan såsom i det följande skett hänföras till anläggningsmedel. I övrigt har ansetts riktigast att hit hänföra »haverifordringar», »haverikonto», »oreglerade haverier». I ett stort antal fall hava dylika fordringar i företagens uppgifter ingått uti posterna för vanliga fordringar; korrigering har därför fått ske i varje fall, då sådant förhållande kunnat konstateras.

Till »övriga tillgångar» har även hänförts en någon gång å aktivsidan förekommande post »*klassningskonto*». Som bekant undergå fartygen periodisk klassningsbesiktning, i regel vart fjärde år, vartill komma tillfälliga besiktningar, vilka utföras, särskilt då skada timat å fartyget genom grundstötning, kollision eller på annat sätt. Klassningskostnaderna äro till största delen av tidsbegränsad natur, varför i de fall, då avsättningar ej tidigare skett till klassningsfond, det kan anses försvarligt att fördela kostnaderna på efterföljande år genom deras upptagande såsom tillgång.

Förlust eller riktigare uttryckt vinst- och förlustkonto. För kommentarer till denna saldopost må hänvisas till vad nedan anföres beträffande passivsidans »vinst».

Med avseende på redovisningen av skulderna, *passiva,* må följande framhållas.

Aktiekapitalet är en av de poster, som i den förevarande undersökningen i särskild grad erbjuder intresse. Aktiekapitalet utgöres väl i allmänhet åtminstone till större delen av aktieägarnas tillskott till bolagets förlagskapital, antingen i form av kontanter eller överlåtelse av fartyg eller andra tillgångar. För den del av undersökningen, som avser år 1933, erbjuder aktiekapitalsposten inga problem. Däremot är detta fallet, då det gäller en jämförelse ifråga om aktiekapitalet mellan åren 1929, 1932 och 1933. Under de ekonomiskt sett gynnsamma tider för rederirörelsen, som voro en följd av världskriget, förekom det i stor utsträckning, att rederiföretagens aktiekapital utökades genom emittering av gratisaktier, i många fall till belopp överstigande det ursprungliga aktiekapitalet. Genom depressionstiderna efter världskrigets slut har för rederierna inträtt en rakt motsatt situation, något som särskilt tar sig uttryck uti de *nedskrivningar av aktiekapital* eller på annat sätt genomförda rekonstrueringar av företag, som i ett antal fall befunnits nödvändiga. I de fall sådan rekonstruktion företagits under jämförelseperioden, stöter det på stora svårigheter balanskritiskt sett att erhålla jämförbara siffror för de tre år, som omfattas av utredningen. Den komplettering och rekonstruering av uppgiftsmaterialet, som i sådant syfte torde få anses oundgänglig, är nämligen ytterst tidskrävande och i vissa fall kanske rent av ogenomförbar utan tillgång till bolagets räkenskapsböcker. För undersökningen avseende åren 1929, 1932 och 1933 har därför avskilts sådant uppgiftsmaterial, som hänför sig till orekonstruerade företag.

Ökning av aktiekapitalet har icke medfört komplikationer på samma sätt som nedskrivning av aktiekapitalet. Allenast beträffande ett av de i ifrågavarande undersökning ingående rederierna har iakttagits, att sådan utökning avsett emittering av gratisaktier. Det torde därför även på grund av omständigheterna i övrigt kunna antagas, att ökning så gott som undantagslöst avser nyteckning av aktier och sålunda tillförande av nytt kapital. Som regel står den också i samband med nyförvärv av tonnage.

Reservfond. Med hänsyn till de för reservfonden gällande särskilda bestämmelser i lag och författning har fonden upptagits under särskild rubrik, ehuru densamma eljest till sin art föga skiljer sig från företagets övriga reserver.

Egna fonder i övrigt. Under rubriken egna fonder i övrigt och eljest avsatt, eget kapital ha — med undantag för reservfonden — sammanförts företagets samtliga egna fonder — verkliga reserver — såsom dispositionsfond, vinstregleringsfond, reparationsfond, nyanskaffningsfond (jämför avskrivningsfonden), assuransfond och klassningsfond. Hit har även hänförts *skattefonden,* vilken är den enda av de hit hänförda fonderna, som torde tarva närmare kommentarer.

Uppläggning av skattereserver motiveras därav, att den i efterhand utgående skatten kan väsentligt olika drabba olika år, enär den ju växlar bl. a.

med vinstens storlek. Mycket stora variationer härutinnan synas förekomma inom rederiverksamheten och särskilt för trampsjöfarten. Vad beträffar flertalet av de i undersökningen ingående företagen, synes förutberäkning av skatter icke ha ägt rum. Blott i relativt få fall förekommer, att under senare år till betalning förfallande skatter fått inverka vid bestämmandet av resultatet för ifrågavarande verksamhetsår. När så skett, har i allmänhet valts den metoden, att avsättningar verkställts till en särskild skattefond. Sådan fond har ibland i de av rederierna lämnade uppgifterna hänförts till främmande kapital. Om emellertid av rederi redovisad skattefond i förevarande utredning skulle upptagas bland främmande kapital, komme rederiet att utvisa en mindre stark kapitalställning än andra därmed eljest jämförliga företag, hos vilka sådan fond icke finnes upplagd och ej heller på annat sätt hänsyn tages till senare förfallande skatter, vilket icke kan anses riktigt. På anförda grunder har därför i förevarande undersökning skattefond konsekvent hänförts till eget kapital och som ovan nämnts fått ingå bland reserverna under rubriken egna fonder i övrigt samt eljest avsatt eget kapital.

För rederier, som ej äro aktiebolag, redovisas i rederirörelsen investerat eget kapital i en summa.

Pensionsfond. Huruvida i balansräkning och i uppgift enligt formulär 1 upptagen pensionsfond är att anse såsom främmande kapital eller såsom eget kapital, är icke möjligt för en utomstående att avgöra utan en mera ingående kännedom om resp. företag, än som kan erhållas vid studium av räkenskapsuppställningarna. Genom resp. rubrikers formulering å formulär 1 har angivits skillnaden mellan sådan pensionsfond, som ur företagets synpunkt är att anse såsom främmande kapital, och sådan, som åtminstone i viss mån kan anses jämställd med företagets reserver. Beträffande under främmande kapital ingående pensions- och understödsfond e. d. har sålunda angivits, att hit bör hänföras endast dylik fond, »som ej får användas vid förlust», medan under »eget kapital» bör föras motsvarande fond, »som får anlitas vid förlust». På någon prövning av de av företagen i sådant hänseende lämnade uppgifterna har icke ingåtts, utan företagets egen uppgift har godtagits, för såvitt icke framgått, att angiven post för pensionsfond uppenbarligen varit oriktigt förd.

Främmande kapital i övrigt. I fråga om det främmande kapitalet i övrigt — skulder till företaget utomstående personer och företag — har man i undersökningen sökt erhålla en systematisk uppdelning å kortfristiga och långfristiga skulder på ett motsvarande sätt som beträffande de å aktivsidan upptagna fordringarna. Rörande skulderna gäller därför i tillämpliga delar vad ovan (sid. 10) anförts beträffande fordringar.

Vinst eller riktigare uttryckt vinst- och förlustkonto. Såsom ovan framhållits, avse uppgifterna enligt formulär 1 en sammanställning av vederbörande företags tillgångar och skulder. Vinst- och förlustposterna äro rena saldoposter och utvisa icke årsresultatet, vilket framgår av uppgifterna å formulär 2, enär de innefatta jämväl balanserad vinst och förlust. Vid be-

arbetning av uppgifterna i formulär 1 ha därför också nämnda poster eliminerats på det sätt, att förlust avdragits från det egna kapitalet och alltså utgått från aktivsidan samt vinst tillagts det egna kapitalet.

Å baksidan av formulär 1 hava upptagits vissa poster, avsedda att komplettera uppgifterna å formulären 1 och 2 rörande rederiföretagens ekonomi. Dessa poster äro dels resultatsposter beträffande avskrivningar eller avsättningar till förnyelse- eller avskrivningsfond, avsättning till reserv- och andra fonder samt utdelning, dels vissa uppgifter, som avse tillgångarnas värdering nämligen last- och passagerarfartygsflottans bokförda värde per ton (dödvikt- resp. nettoregisterton) samt vartdera fartygsslagets genomsnittsålder. Beträffande formulärets närmare formulering i förevarande punkter hänvisas till bilaga 2, sid. 100.

Uppgifterna enligt *formulär 2* avse, såsom förut nämnts, rederiernas inkomster och utgifter under år 1933 eller därmed närmast sammanfallande räkenskapsår. Beträffande formulärets uppställning och rubricering hänvisas till bilaga 3.

Vid rubrikernas specificering har i huvudsak följts den uppdelning, som gjorts i formuläret till den av kommerskollegium för år 1913 verkställda undersökningen rörande den svenska sjöfartsnäringens inkomster och utgifter, offentliggjord i Kommersiella Meddelanden år 1915. Det formulär, som användes för de årliga uppgifterna rörande handelsflottans bruttointäkter och som inges till kollegium för dess sjöfartsstatistik, äger en liknande specifikation.

Inkomstposten *bruttofrakter* avser fraktintäkterna utan avdrag av kommissionärsarvoden, adresskommissioner eller agentprovisioner och likaledes utan avdrag av fraktrabatter o. dyl. samt, vad vissa fraktintäkter av passagerarbefordran angår, av i biljettpriserna ingående förmåner av kost, vissa landtransporter etc. I bruttofraktbeloppet ingå även lossnings- och lastningsbidrag, som närmast äga karaktär av frakt.

Tidsbefraktningsinkomster eller inkomster av »time charter» ha redovisats särskilt, då de icke äro likvärdiga med vanliga fraktintäkter. Tidsbefraktning innebär nämligen, att ett fartyg mot viss ersättning för bestämd tid ställes till befraktarens förfogande för fraktfart. Fartygets redare betalar i regel alla hyror och avlöningar samt kost, varjämte han svarar för fartygets underhåll. Däremot bekostar befraktaren i allmänhet bränsle och smörjmedel samt svarar för skeppsumgälder, lastnings- och lossningskostnader m. m. Då emellertid tidsbefraktaren, försåvitt han själv är svensk redare och alltså lämnar uppgifter enligt formulär 2, redovisar för de utgifter, som icke falla på ägaren, sker med hänsyn till totalresultatet ingen inverkan på redovisningen av de olika utgiftsposterna. Endast för den händelse tidsbefraktaren icke är svensk eller för den händelse svenska redare tidsbefraktat utländska fartyg, kan utgiftsredovisningen komma att i viss mån förryckas. Berörda förhållanden torde dock icke behöva tillmätas större betydelse, då tidsbe-

fraktningen i Sverige är av ganska ringa omfattning och dessutom en viss utjämning mellan Sverige och utlandet måste äga rum.

I de få fall, då ett fartyg icke tidsbefraktats utan uthyrts, har hyresintäkten förts under rubriken »övriga inkomster». Det rör sig härvidlag om mycket små belopp.

Under rubriken *övriga inkomster* ingå, förutom de nyssnämnda hyresintäkterna, räntor, utdelningar, inkomst av fastigheter, inkomst av restaurationsrörelse (för passagerarfartyg), subventioner, inkomst av viss i samband med rederiverksamheten stående rörelse, kursvinster etc.

Utgiftsposten *besättningshyror* innefattar även kaptenernas och övrigt befäls avlöningar ävensom kaplake.

Rubrikerna *kost* och *restauration* ha vid bearbetningen sammanförts. Endast i ytterst få fall ha nämligen särskilda uppgifter kunnat lämnas för sistnämnda post, beroende huvudsakligen därpå, att restaurationsrörelsen i den mån den förekommer för passagerarfartyg oftast är utarrenderad och eljest endast sällan redovisas separat.

Rubriken *kol och olja, inkl. smörjmedel,* innefattar jämväl övriga maskinförnödenheter.

Skeppsumgälder är en rubrik, som täcker olika slag av kostnader. Hit ha hänförts ej blott sjöfartsavgifter av skilda slag, såväl statliga och kommunala som av privat natur, utan även andra umgälder, såsom bogseringskostnader m. m.

Reparationer och underhåll inkludera även däcksförnödenheter.

Lastnings- och lossningskostnader innefatta huvudsakligen stuverikostnader. En mycket obetydlig del faller på kranhyror, prånhyror, presenningshyror, kontrollvägning, landgångar och stockar till underlag etc.

Formulärets rubrik *kontorskostnader och övriga kostnader* är en restrubrik, som innefattar dels administrationskostnader, dels kommissionärsarvoden, agentprovisioner, övriga driftskostnader, skatter m. m.

Uppgifterna å formulär 2 äga i viss mån karaktär av en vinst- och förlusträkning för år 1933. Rubrikerna *vinst* och *förlust* avse alltså årsresultatet, erhållet genom saldering av formulärets inkomst- och utgiftsposter. Bland de sistnämnda ingå av resp. företag för året verkställda *avskrivningar,* för vilka formuläret upptar särskild rubrik. Det resultat, som redovisas, är alltså årets nettoresultat sådant detsamma framstår i företagens egna räkenskaper. I följd härav kommer emellertid uppgiftsmaterialet att beträffande resultatsredovisningen lida av bristande enhetlighet, beroende på de skilda principer, som tilllämpats i fråga om avskrivningarna. Avskrivningar ha sålunda i många fall ej alls verkställts för året, medan i andra fall upptagits värdenedskrivningar å tonnaget, vilka uppenbarligen icke böra belasta enbart ifrågavarande års verksamhet. Det har därför synts lämpligt att vid bearbetningen av materialet till en början helt bortse ifrån avskrivningarna och sedermera verkställa beräkningar av årsresultatet under olika förutsättningar beträffande avskrivningarna.

I viss mån analoga med de ovan nämnda värdenedskrivningarna äro vissa

poster, som äga karaktär av kapitalförlust. Såsom sådana uppträda främst förluster å försålt tonnage men även kursförluster m. m. Det ligger i sakens natur, att det ibland kan vara tveksamt, huruvida en förlust äger karaktär av kapitalförlust eller ej. Härvid har det synts, att hänsyn bör tagas ej blott till förlustens art utan även till dess storlek.

Utgifterna ha i formuläret fördelats på tvenne kolumner med hänsyn till i vad mån betalningen gått till Sverige eller utlandet. Ändamålet med denna fördelning är att erhålla uppgifter, erforderliga för de betalningsbalansundersökningar, kommerskollegium verkställer varje år. Det må anmärkas, att utgifter erlagda i Sverige för utländska varor, då betalningen uppenbarligen går till utlandet, ändock upptagits på Sverige, enär varan i detta fall redan i handelsstatistiken redovisats såsom inköpt från utlandet. Vad besättningshyror angår, ha endast de delar, som tagits ut i utlandet, redovisats på detta. De belopp, som per dragsedel gått till Sverige, ha självfallet upptagits såsom betalade i Sverige.

Formulär 3 är, som ovan antytts, i det hela likalydande med formulär 2 med undantag av att avskrivningar samt vissa allmänna omkostnader såsom kontorskostnader o. dyl. ej upptagits såsom rubriker, då uppgifterna ju skola avse ett fartygs eller ett antal fartygs inkomster och direkta utgifter.

I kommerskollegii cirkulärskrivelse till redarna den 14 maj 1934 begärdes i och för granskning av uppgifterna enligt formulären 1 och 2, att styrelseberättelser och räkenskapssammandrag skulle bifogas de till kollegium insända uppgifterna.

Med hänsyn till önskvärdheten att så snabbt som möjligt ge en belysande bild av sjöfartens ekonomiska ställning utvalde kollegium alla större rederiaktiebolag, som lämnat jämförbara uppgifter beträffande tillgångar och skulder för de tre åren 1929, 1932 och 1933 och tillika uppgifter rörande inkomster och utgifter för år 1933, samt bearbetade först materialet beträffande dessa företag, 170 till antalet. Resultatet av denna preliminära bearbetning överlämnades under hand till handelsdepartementet i september 1934 och februari 1935. Uppgifterna ifråga avsågo tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter jämte rörelseresultatet för de stora sjöfartsgrenarna, trampsjöfartsrederier, lastlinjerederier och passagerarlinjerederier.

Sedan Kungl. Maj:t i januari 1935 beviljat ytterligare medel för utredningens fullföljande — tidigare hade ett mindre belopp anslagits — har utredningsarbetet avsett rederiaktiebolag, för vilka uppgifter om tillgångar och skulder icke förelågo för samtliga åren 1929, 1932 och 1933, samt partrederier och rederier med enskild ägare. Det har varit kollegium angeläget att få förhållandena även för dessa sistnämnda sjöfartskategorier, innefattande segelfartygsrederier och överhuvud smårederier, så vitt möjligt belysta, ehuru stora svårigheter yppat sig att i dessa fall få ett användbart material. Vidare har kollegium inriktat bearbetningen på de särskilda uppgifter, som å formu-

lär 3 avlämnats rörande de olika fartygen, i syfte att belysa läget för de skilda geografiska fartkategorierna, givetvis i kombination med de stora huvudgrupperna trampfart och linjefart. Kollegii uppdrag var ju så vidsträckt, att det ingalunda inskränkte sig till att verkställa en statistisk-ekonomisk undersökning, som kunde äga direkt betydelse för frågan om eventuella statliga stödåtgärder på sjöfartens område, utan avsikten var, att utredningen skulle ge material, som kunde vara av betydelse för bedömandet av en hel del andra, sjöfarten berörande spörsmål. En redogörelse för de preliminära resultaten av den på angivna sätt fortsatta undersökningen överlämnades under hand till handelsdepartementet i maj 1935.

Under tiden härefter har kollegium inriktat sitt arbete på att slutföra undersökningen, varvid vissa betydelsefulla kompletteringar för åren 1933 och 1934, vad *trampfartsrederierna* beträffar, utförts i samverkan med de för utredning rörande eventuella stödåtgärder för sjöfarten tillkallade sakkunniga. Sålunda utsändes den 26 augusti 1935 en cirkulärskrivelse till tramprederiaktiebolagen med begäran om vissa uppgifter å tvenne frågeformulär, A och B (bil. 5 och 6), av vilka det förra avsåg vissa uppgifter för åren 1933 och 1934 för bedömandet av *företagens likviditet* och det senare uppgifter rörande rederiföretagens *inkomster och utgifter år 1934* enligt en summarisk uppställning. Uppgifterna skulle avlämnas före utgången av september månad 1935.

Kommerskollegii cirkulärskrivelse den 14 maj 1934 jämte frågeformulär för inhämtande av uppgifter för undersökningen utgick till 1 506 rederier. Omfattningen av arbetet med materialets införskaffande belyses i viss mån därav, att 645 påminnelseskrivelser avlåtits, vartill komma några hundratal påminnelsekort. Att dessa siffror blivit så höga, beror till stor del därpå, att frågeformulären skulle insändas till kollegium vid två olika tidpunkter, formulär 1 senast den 1 juni 1934 och formulären 2 och 3 senast den 1 september samma år.

Materialets granskning har bestått *dels* i en jämförelse med de till kollegii årliga sjöfartsstatistik avgivna uppgifterna rörande fartygens intjänta frakter och tidsbefraktningsavgifter samt upplysningar rörande den fart, vari fartygen varit huvudsakligen sysselsatta, *dels* i en jämförelse med de insända räkenskapssammandragen och uppgifter i styrelseberättelserna i syfte att kontrollera uppgifterna rörande rederiernas tillgångar och skulder samt deras inkomster och särskilt deras utgifter. Den förra delen av granskningen har varit av mindre krävande natur och har tagit blott ett par månader. Den senare delen åter har varit synnerligen arbetskrävande. Ingående jämförelser och överväganden ha sålunda måst göras beträffande varje särskild post, varvid ifråga om formulär 1 jämförelse tillika måst utföras mellan uppgifterna för de olika åren 1929, 1932 och 1933. Som särskilt kontrollmaterial ha anlitats uppgifter i »Aktieägarens uppslagsbok» samt »Svenska aktiebolag». Trots de talrika rättelser och kompletteringar, som på antydda sätt kunnat verkställas utan skriftväxling, ha 1,023 anmärkningsskrivelser måst avlåtas till redarna beträffande olika brister i materialet.

Undersökningen omfattar för år 1933:

303	rederiaktiebolag.....	med	1 249	fartyg om	1 528 838 bruttoton
401	partrederier.....	»	401	» »	57 101 »
208	red. med ensk. ägare..	»	248	» »	44 549 »
S:a 912	rederier	med	1 898	fartyg om	1 630 488 bruttoton

Hela den svenska handelsflottan omfattade vid 1933 års slut sammanlagt 2 371 fartyg om 1 708 023 bruttoton. Härav utgjordes 127 fartyg om 25 265 bruttoton av fiske-, bärgnings- och isbrytarfartyg samt staten tillhöriga fartyg (huvudsakligen ångfärjor), vilka icke medtagits i undersökningen, enär de icke tillhöra den egentliga handelsflottan. Av densammas bruttotonnage äro sålunda omkring 97 procent representerade i undersökningen.

Det ligger i sakens natur, att den förnämsta rederikategorien, rederiaktiebolagen, skall vara mest fullständigt representerad. Såsom sådana bolag ha även räknats företag under aktiebolagsform, som även bedriva annan rörelse men där rederiverksamheten är av verklig betydelse. Enligt kommerskollegii sjöfartsberättelse ägdes vid 1933 års slut 1 205 fartyg om 1 545 903 bruttoton av aktiebolag. Angivna tonnage är 17 065 ton större än motsvarande av undersökningen omfattade tonnage. Däremot är antalet fartyg enligt sjöfartsberättelsen 44 mindre än i undersökningen. I densamma ingå nämligen en del fartyg, som icke funnos vid årets slut, varjämte ett antal fartyg under 20 nettotons storlek och pråmar ägas av i undersökningen ingående rederier. Vid 1933 års slut funnos 22 mindre rederiaktiebolag, som icke medtagits i undersökningen, enär de befunno sig under likvidation och icke bedrevo någon rederirörelse, vadan inga uppgifter från dem kunnat införskaffas.

Vad åter beträffar partrederier tillhörande fartyg, kan undersökningen av naturliga skäl icke vara lika fullständig som ifråga om rederiaktiebolagen. Enligt sjöfartsberättelsen funnos vid 1933 års slut 697 partrederier med lika många fartyg — det ligger i begreppet partrederi, att det endast äger ett fartyg — om 76 166 bruttoton. Emellertid torde inemot ett hundratal av dessa fartyg vara fiskefartyg, varför de icke böra ingå i undersökningen. Dessutom saknas i denna omkring 200 fartyg, för vilka icke godtagbara uppgifter kunnat erhållas. Undersökningen omfattar sålunda c:a två tredjedelar av hithörande antal fartyg. Det är huvudsakligen mindre fartyg, som icke medtagits; av bruttotonnaget synas omkring tre fjärdedelar vara representerade i undersökningen.

Rederier med enskild ägare, vartill också hänförts tvenne handelsbolag, ägde enligt sjöfartsberättelsen vid 1933 års slut 437 fartyg om 67 604 bruttoton. I undersökningen ingå 248 fartyg om 44 549 bruttoton tillhörande denna redarekategori. Ett antal av de förstnämnda torde vara fiskefartyg. Flertalet av de icke medtagna har emellertid på grund av bristfälliga uppgifter icke kunnat ingå i undersökningen. Denna omfattar sålunda blott omkring 60 procent av de utav enskilda redare ägda fartygen och två tredjedelar av fartygens bruttotonnage.

Det material, som måst refuseras, då det trots skriftväxling icke kunnat bringas i sådant skick, att det kunnat godtagas, avser alltså huvudsakligen små其erier, partrederier och rederier med enskilda företagare. Ett betydande antal av dessa rederier tillhörande fartyg har varit upplagt, i vilket fall några uppgifter icke kunnat avkrävas vederbörande redare. I regel har det varit omöjligt för företag, som jämte annan rörelse bedriva rederiverksamhet, att lämna uppgifter. Det är ganska många fartyg, som tillhöra denna sjöfartskategori, vilken här icke kan bli föremål för uppmärksamhet.

Enär, enligt vad som ovan framhållits, förevarande undersöknings förnämsta uppgift är att belysa de ekonomiska förhållandena hos olika grenar av sjöfartsnäringen, har det synts kollegium vara nödvändigt att vid materialets bearbetning och resultatens framläggande i första rummet skilja mellan de olika företagsformer, i vilka rederirörelse bedrives, nämligen aktiebolagsform och annan, d. v. s. partrederier och rederier med enskild företagare. Den vida övervägande delen av rederiverksamheten utövas under aktiebolagsform; alla stora rederier bedrivas såsom aktiebolag, varför ett sammanförande av dessa med småföretag, organiserade i annan form, skulle låta rederiaktiebolagen fullständigt dominera. Av än större betydelse är emellertid, att det stora antalet rederier av annan organisationsform äger en från aktiebolagen helt olika ekonomisk struktur. Härtill kommer, att man för flertalet av desamma ej kan erhålla uppgifter, som tillnärmelsevis äro lika tillförlitliga som aktiebolagens. I det följande kommer därför redogörelsen först att omfatta rederiaktiebolagen och härefter partrederierna och rederierna med enskild ägare.

Näst företagsformen har rederiernas huvudsakliga verksamhetsform, avseende för fraktfart s. k. trampfart och linjefart, ansetts vara av betydelse vid uppdelningen och bearbetningen av materialet. I de till redarna utsända frågeformulären har varje företag anmodats att uppge, i vilken fart rederiets fartyg huvudsakligen varit sysselsatta under redogörelseåret samt i vilket slags fart varje fartyg eller grupp av sådana varit engagerade. Visserligen torde det i stort sett förhålla sig så, som de av kollegium tillkallade sakkunniga hållit före, att endast rederiföretagen själva kunna avgöra, huruvida ett fartyg skall hänföras till tramp- eller linjefart. Men kollegium har dock vid granskningen av de inkomna uppgifterna varit nödsakat att närmare fixera de nämnda begreppens innebörd. I överensstämmelse med vad de sakkunniga ansett har härvid begreppet linjefart dragits relativt snävt, därigenom att kollegium hänfört ett fartyg till linjefartskategorien, endast då det gått reguljärt och varit tillgängligt för allmänheten för sändning av styckegods. Fartyg, som blott fört hela laster, s. k. bulklaster, exempelvis kol och trävaror eller pappersmassa, ha, även om de gått ganska reguljärt på grund av att de haft stora kontrakt, icke ansetts tillhöra linjefartskategorien.

En tredje grupp av rederier och sjöfart skulle enligt undersökningens plan vara avsedd att omfatta specialfart, till vilken skulle föras rederier och

fartyg sysselsatta med transport av malm och oljor. Enär malmtransporterna varit mycket begränsade under redogörelseåret och malmfartygen i stor utsträckning gått i annan fart, har nämnda grupp fått avse uteslutande tankrederier och tankfartyg.

En ytterligare uppdelning av materialet allteftersom rederiernas rörelse huvudsakligen är inriktad på passagerartrafik eller lasttrafik har icke genomförts annat än i vissa särskilda fall. Det är nämligen endast ytterst få rederier med verksamhet framför allt i lokalfart, för vilka passagerartrafiken spelar en större roll. Vid bearbetningen av materialet enligt formulär 3, för de särskilda fartygen, har dock ifrågavarande uppdelning verkställts, där den varit av förhållandena påkallad.

En fördelning med hänsyn till geografisk fart har verkställts inom grupperna tramp- och linjefart för såväl rederier (formulären 1 och 2) som i större utsträckning för fartygen (formulär 3). I sistnämnda avseende erhållas de olika farterna mera exakt fixerade, då man ej såsom beträffande uppgifterna för rederiföretagen är bunden av huruvida ett företag till huvuddelen av sin verksamhet är att anse såsom tillhörande den ena gruppen eller den andra.

Materialet har bearbetats genomgående för *år 1933,* som sålunda är det egentliga undersökningsåret. Det är också endast för detta år, som uppgifter införskaffats enligt formulären 2 och 3. För ett antal rederiaktiebolag hava uppgifter enligt formulär 1 bearbetats för åren 1929, 1932 och 1933. På grundval av särskilt införskaffat material för tramprederiaktiebolag avseende åren 1933 och 1934 hava vissa undersökningar utförts, vilka ingå i kapitel III. Särskilda undersökningar med hänsyn till rederiernas och fartygens storlek, företagens likviditet och tonnagets värdering hava infogats i de olika kapitlen.

Undersökningen har i anslutning till vad ovan anförts disponerats på följande sätt. Efter förevarande kapitel I, som utgör en inledande redogörelse för undersökningens föremål och omfattning, följer i kapitel II en allmän översikt över den svenska rederinäringens ekonomi år 1933, varvid summasiffror meddelas för tillgångar och skulder, inkomster och utgifter samt rörelseresultat nämnda år för de olika företagsformerna av rederirörelse. En närmare redogörelse för de ekonomiska förhållandena inom de skilda slagen av tramprederier — rederiaktiebolag, partrederier samt rederier med enskild ägare — följer så i kapitel III—V, vartill ansluter sig en motsvarande redogörelse för linjerederierna och tankfartygsrederierna i kapitel VI och VII. Nu nämnda kapitel av undersökningen behandla de ekonomiska förhållandena inom rederirörelsen, varvid *rederierna* utgöra enheter i materialet. I det följande behandlas inkomster och utgifter samt rörelseresultat för *fartygen* såsom enheter. Härigenom kan man draga upp en skarpare gräns mellan olika sjöfartsgrenar och geografisk fart. En redogörelse för dessa förhållanden ges i kapitel VIII. Slutkapitlet, det IX:e, ägnas åt en studie av hur sjöfartens utgifter fördela sig på skilda poster samt på in- och utlandet.

KAP. II.

Allmän översikt över den svenska rederinäringens ekonomi år 1933.

Det synes ur olika synpunkter vara önskvärt att först lämna en allmän, orienterande översikt över de ekonomiska förhållandena hos de olika företagsformerna för rederirörelse. I det föregående har redan berörts den omfattning, som dessa företagsformer äga, vad beträffar antalet företag samt antalet fartyg och deras bruttotonnage. I det följande skall meddelas trenne tabeller, som belysa dessa företagsformers ekonomiska betydelse.

Dessa tabeller ge först upplysning om det betydande kapital, som är nedlagt i rederirörelse. För i undersökningen ingående rederiaktiebolag anges detta kapital vid 1933 års utgång enligt tabell 1 till ett bokfört belopp av 443·97 milj. kr.; för partrederier uppgår motsvarande summa enligt tabell 2 till 10·84 milj. kr. och för rederier med enskild ägare enligt tabell 3 till 5·62 milj. kr. Sammanlagt utgör detta kapital 460·43 milj. kr. Enär den i undersökningen ingående fartygsflottan utgör omkring 97 % av hela den egentliga handelsflottans bruttotonnage, torde hela det i rederirörelsen arbetande bokförda kapitalet utgöra omkring 475 milj. kr. Kapitalet motsvaras till huvuddelen eller omkring tre fjärdedelar av handelsflottans bokförda värde. Detta värde utgör för i undersökningen ingående rederier 343·96 milj. kr. och motsvarar för hela handelsflottan c:a 355 milj. kr. Sistnämnda siffra motsvaras av 340 milj. kr., utgörande den egentliga handelsflottans försäkringsvärde (då fartygen varit oförsäkrade, deras uppskattade försäljningsvärde) enligt den officiella sjöfartsstatistiken.

Vid bedömandet av tabellernas siffror måste beaktas, att dessa till stor del icke avse verkliga värden, något som främst gäller handelsflottan, som är upptagen enligt de värden, som åsatts i resp. företags egen bokföring. I alldeles särskild grad är detta av betydelse vid granskningen av förhållandet mellan å ena sidan det i rederiföretagen investerade egna kapitalet och å andra sidan lånekapitalet. Detta gäller såväl rederiaktiebolagen som i ännu högre grad partrederierna och rederierna med enskild ägare. Det ligger i sakens natur, att fartygsflottans värde för dessa slag av företag är mer eller mindre obestämt. Det egna kapitalet, som utgör differensen mellan tillgångarna (främst fartygsflottan) och skulderna, blir därför ett mycket vagt begrepp. Det enda bestämda värdet är skulderna. Men även beträffande dessa råder ofta osäkerhet, huruvida de gälla partredarnas eller den enskilde ägarens privata förbindelser eller huruvida de gälla själva rederirörelsen.

Tabell 1. Tillgångar och skulder år 1933 för samtliga i undersökningen ingående rederiaktiebolag.

Sammanställningen omfattar 303 rederier med en fartygsflotta av 1 249 fartyg om 1 528 838 bruttoton.

AKTIVA		1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde)			327 976	73·9
Övriga anläggningsmedel:				
fastigheter		4 895		
förråd		2 736		
ej specificerade		4 904	12 535	2·8
Aktier (andra än i närstående företag)		13 117		
Obligationer		9 907	23 024	5·2
Fordringar		54 944		
Bank och kassa		25 487	80 431	18·1
		Summa	443 966	100·0

PASSIVA	1 000 kr.	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Eget kapital:				
aktiekapital		236 388		
reservfond		45 177		
egna fonder i övrigt	36 963			
med avdrag för balanserad förlust	6 766[1]	30 197		
		311 762		
/. aktier i närstående företag		13 631	298 131	67·2
Främmande kapital:				
pensionsfond		835		
skulder		145 000	145 835	32·8
		Summa	443 966	100·0

I syfte att få så vitt möjligt god kontroll på ifrågavarande uppgifter utsände kollegium i maj 1935 en cirkulärskrivelse till partrederierna och rederierna med enskild ägare med följande frågor: Vilket var fartygets bokföringsvärde (eller uppskattade värde) vid 1933 års utgång? Hade *rederiet* vid 1933 års utgång skuld å fartyget (eller eljest skuld, som direkt hänför sig till själva rederirörelsen)? Till vilket belopp uppgick i så fall denna skuld? Har *rederiet* under år 1933 utbetalt ränta på skuld å fartyget? Till vilket belopp uppgingo i så fall dessa ränteutgifter?

Givetvis har genom svaren å cirkulärskrivelsen samt genom ytterligare skriftväxling materialet högst väsentligt förbättrats. Dock kvarstår alltjämt viss osäkerhet, särskilt beträffande fartygsflottans värde, som i regel upptagits högt. Ifrågavarande uppgifter få alltså icke i tillförlitlighet jämställas med motsvarande för rederiaktiebolagen.

Enligt tabell 1 synes rederiaktiebolagens finansiella ställning vara god, då skulderna uppgå till mindre än hälften av det egna kapitalet och detta närmar sig beloppet för anläggningsmedlens bokförda värde. Partrederiernas skulder äro ännu mindre jämfört med det egna kapitalet, som dock icke uppgår till så stor procent av anläggningsmedlens värde — bestående nästan uteslutande av fartygsflottan — som för rederiaktiebolagen. Även för dessa

[1] Denna siffra är ett saldo av 23 285 000 kr. förlust och 16 519 000 kr. vinst.

Tabell 2. Tillgångar och skulder år 1933 för samtliga i undersökningen ingående partrederier.

Sammanställningen omfattar 401 rederier med en fartygsflotta av 401 fartyg om 57 101 bruttoton.

AKTIVA	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde)		10 620	97·9
Övriga tillgångar		15	0·2
Fordringar	52		
Bank och kassa	157	209	1·9
	Summa	10 844	100·0
PASSIVA			
Eget kapital:			
egna fonder	8 347		
med avdrag för balanserad förlust	339[1]	8 008	73·8
Främmande kapital (skulder)		2 836	26·2
	Summa	10 844	100·0

Tabell 3. Tillgångar och skulder år 1933 för samtliga i undersökningen ingående rederier med enskild ägare.

Sammanställningen omfattar 208 rederier med en fartygsflotta av 248 fartyg om 44 549 bruttoton.

AKTIVA	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde)		5 364	95·4
Övriga tillgångar		56	1·0
Aktier (andra än i närstående företag)		1	0·0
Fordringar	105		
Bank och kassa	97	202	3·6
	Summa	5 623	100·0
PASSIVA			
Eget kapital:	1 000 kr.		
egna fonder	3 339		
med avdrag för balanserad förlust	232[2]	3 107	
/. aktier i närstående företag	18	3 089	54·9
Främmande kapital (skulder)		2 534	45·1
	Summa	5 623	100·0

företag är sålunda ställningen till synes god. Annorlunda är förhållandet vad beträffar rederierna med enskild ägare, vilkas skulder uppgå till över 80 % av det egna kapitalet, vilket ej når upp till fullt 60 % av anläggningsmedlens bokförda värde. Även i detta fall representeras det egna kapitalet så gott som uteslutande av fartygsflottan.

Företagens *verkliga* finansiella ställning beror givetvis på i vad mån tillgångarna, främst fartygsflottan, upptagits till värden, som kunna anses vara försvarliga med hänsyn till marknadspriset och användbarheten. På detta spörsmål synes det icke vara lämpligt att i detta sammanhang ingå, utan torde detsamma böra behandlas i samband med redogörelsen för förhållandena inom de olika slagen av rederiföretag. Detta gäller även förhållandet

[1] Denna siffra är ett saldo av 376 000 kr. förlust och 37 000 kr. vinst.
[2] Denna siffra är ett saldo av 309 000 kr. förlust och 77 000 kr. vinst.

Tabell 4. Inkomster och utgifter år 1933 för samtliga i undersökningen ingående rederiaktiebolag.

Sammanställningen omfattar 303 rederier med en fartygsflotta av 1 249 fartyg om 1 528 838 bruttoton.

Inkomster:

Intjänta bruttofrakter:	1 000 kr.	%
a) i utrikes fart:		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	58 053	22·9
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	42 645	16·8
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	89 651	35·4
4. för passagerare- och postbefordran	16 099	6·4
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	25 155	9·9
I tidsbefraktning har intjänts	15 697	6·2
Därav:		
i utrikes fart Kr. 15 587 000		
i inrikes fart » 110 000		
Övriga inkomster	6 087	2·4
Summa inkomster	253 387	100·0
Förlust före avskrivningar	2 015	—
Summa	255 402	—

Utgifter:

	1 000 kr.	%
Besättningshyror	35 110	15·1
Kost	10 385	4·5
Kol och olja, inkl. smörjmedel	28 828	12·4
Skeppsumgälder	40 262	17·3
Reparationer och underhåll	13 114	5·6
Assuranspremier	16 309	7·0
Lastnings- och lossningskostnader	51 169	22·0
Räntor	6 620	2·9
Kontorskostnader och övriga kostnader	30 738	13·2
Summa utgifter	232 535	100·0
Vinst före avskrivningar	22 867	—
Summa	255 402	—

mellan tillgångar av mera likvid natur samt skulderna, en fråga av stort intresse i samband med uppgifterna över rederiernas tillgångar och skulder.

I tabellerna 4—6 meddelas sammanställningar över rederiernas inkomster och utgifter år 1933.

I fråga om dessa tabeller erbjuda sig först vissa möjligheter till en undersökning av materialets representativitet. Uppgifterna om intjänta frakter och tidsbefraktningsavgifter kunna nämligen jämföras med motsvarande uppgifter enligt sjöfartsberättelsen. En sådan jämförelse utvisar, att bruttofraktinkomsten i utrikes fart enligt undersökningens material utgör 215·35 milj. kr. och enligt sjöfartsberättelsen 216·85 milj. kr. Den förra summan utgör 99·3 % av den senare. Vad fraktinkomsten i inrikes fart beträffar, utgöra motsvarande siffror 29·82 milj. kr. resp. 33·40 milj. kr., av vilka den förra utgör 89·3 % av den senare. I fråga om tidsbefraktningsavgifter äro siffrorna resp. 15·89 milj. kr. och 16·21 milj. kr.; den förra 98·0 % av den senare. Undersökningsmaterialet är alltså, vad inkomsten av utrikes-

Tabell 5. Inkomster och utgifter år 1933 för samtliga i undersökningen ingående partrederier.

Sammanställningen omfattar 401 rederier med en fartygsflotta av 401 fartyg om 57 101 bruttoton.

Inkomster:

	1 000 kr.	%
Intjänta bruttofrakter:		
a) i utrikes fart:		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	2 089	28·6
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	1 022	14·0
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	1 095	15·0
4. för passagerare- och postbefordran	—	—
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	2 966	40·5
I tidsbefraktning har intjänts	110	1·5
Därav:		
i utrikes fart Kr. 94 000		
i inrikes fart » 16 000		
Övriga inkomster	30	0·4
Summa inkomster	7 312	100·0
Förlust före avskrivningar	178	—
Summa	7 490	—

Utgifter:

	1 000 kr.	%
Besättningshyror	1 836	26·4
Kost	536	7·7
Kol och olja, inkl. smörjmedel	938	13·5
Skeppsumgälder	1 425	20·5
Reparationer och underhåll	746	10·7
Assuranspremier	376	5·4
Lastnings- och lossningskostnader	778	11·2
Räntor	134	1·9
Kontorskostnader och övriga kostnader	191	2·7
Summa utgifter	6 960	100·0
Vinst före avskrivningar	530	—
Summa	7 490	—

trafik angår, nästan fullständigt. Vad beträffar inkomsten av inrikestrafik åter, saknas c:a 10·7 %.

Av största intresse i nu ifrågavarande tabeller äro uppgifterna rörande vinsten. Den vinst, som i desamma redovisas, är vinsten före avskrivningar. För *rederiaktiebolagen* är denna vinst för år 1933 20·85 milj. kr. Årets avskrivningar utgöra — med bortseende från engångsnedskrivningar — 17·51 milj. kr. Den redovisade nettovinsten utgör alltså 3·34 milj. kr. eller 1·4 % på aktiekapitalet och 1·1 % på hela det egna kapitalet. Härvid är att märka, att för ett rederi en betydande kapitalnedskrivning verkställts redan 1932, medan för tvenne rederier sådan ägde rum under 1934. Beräkningarna hava av brist på genomgående balansuppgifter för årets början verkställts på ultimosiffror.

Att döma av de anförda siffrorna skulle rederiaktiebolagen under år 1933 ha uppvisat en viss, ehuru icke betydande räntabilitet. Emellertid är det givet, att frågan, huruvida den framkomna vinsten är verklig eller ej, avhänger av avskrivningspolitiken. Endast 101 av 303 rederiaktiebolag hava redo-

Tabell 6. Inkomster och utgifter år 1933 för samtliga i undersökningen ingående rederier med enskild ägare.

Sammanställningen omfattar 208 rederier med en fartygsflotta av 248 fartyg om 44 549 bruttoton.

Inkomster:

Intjänta bruttofrakter:	1 000 kr.	%
a) i utrikes fart:		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	1 536	23·6
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	1 305	20·0
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	1 855	28·4
4. för passagerare- och postbefordran	—	—
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	1 694	26·0
I tidsbefraktning har i utrikes fart intjänts	86	1·3
Övriga inkomster	48	0·7
Summa inkomster	6 524	100·0
Förlust före avskrivningar	233	—
Summa	6 757	—

Utgifter:

	1 000 kr.	%
Besättningshyror	1 395	21·5
Kost	377	5·8
Kol och olja, inkl. smörjmedel	812	12·5
Skeppsumgälder	1 288	19·9
Reparationer och underhåll	592	9·2
Assuranspremier	327	5·1
Lastnings- och lossningskostnader	1 295	20·0
Räntor	112	1·7
Kontorskostnader och övriga kostnader	281	4·3
Summa utgifter	6 479	100·0
Vinst före avskrivningar	278	—
Summa	6 757	—

visat avskrivningar för året. För de bolag, som gjort avskrivningar, ha dock dessa i genomsnitt varit relativt betydande, 7·3 % av fartygsflottans beräknade bokföringsvärde vid årets början. Utöver dessa avskrivningar ha några rederiföretag verkställt engångsnedskrivningar å 33·79 milj. kr., varigenom för dessa företag flottans bokföringsvärde nedbragts med inemot 50 % eller till 35·63 milj. kr. vid årets slut.

En undersökning av rederiaktiebolagens räntabilitet synes bäst utföras på sådant sätt, att man utgår ifrån årsvinsten före avskrivningar — praktiskt taget helt hänförande sig till fartygsflottan — och beräknar dessa med utgångspunkt från tonnagets bokförda värde enligt olika alternativ, närmast i anslutning till den praxis, som tillämpats av de bolag, som verkställt dylika avskrivningar. Med avseende på de enligt antydda metod i det följande verkställda räntabilitetskalkylerna bör märkas, att i den mån tonnagets bokvärde är högre, än vad som kan anses skäligt med hänsyn till det aktuella prisläget, komma de beräknade avskrivningsbeloppen att i motsvarande grad överstiga de belopp, som skulle framkommit vid beräkningen, därest tonnaget varit bokfört till sitt verkliga värde. Framhållas må även, att kalkylerna utförts utan beräkning av ränta å företagens egna kapital.

Den avskrivningsprocent, man närmast synes böra räkna med, är 7 % av bokföringsvärdet, beräknat vid årets början. För sistnämnda beräkning sy-

nes man för de rederiaktiebolag, som verkställt avskrivningar, böra till fartygsflottans värde vid årets slut lägga årets avskrivningar för att få värdet vid årets början. Till 221·96 milj. kr. bör alltså läggas förut nämnda 17·51 milj. kr., varigenom erhålles 239·47 milj. kr. Övriga bolag bestå dels av sådana, som verkställt engångsnedskrivningar under året, vari då torde få anses ingå även årets avskrivningar, dels av sådana bolag, som icke verkställt avskrivningar. Att för den förra gruppen räkna med att värdenedskrivningarna böra tilläggas fartygsflottans bokföringsvärde vid årets slut för att få motsvarande värde vid årets början, synes icke vara riktigt, då ju nedskrivningen blott till en del, nämligen den del, som motsvarar avskrivning, kan anses hänföra sig till redovisningsåret. Därför torde det vara riktigast att för dessa bolag med utgångspunkt från fartygsflottans bokföringsvärde vid årets slut räkna sig tillbaka till värdet vid årets början efter 7 % avskrivning å sistberörda siffra. Bolagens bokförda värde för fartygsflottan utgjorde vid årets slut 35·63 milj. kr. och alltså enligt beräkningen vid årets början 38·31 milj. kr. För de rederier, som icke verkställt avskrivningar, bör man räkna med samma värde vid årets början som vid dess slut. Detta värde är 70·39 milj. kr.

Det för samtliga i undersökningen ingående rederiaktiebolag sålunda beräknade bokföringsvärdet av fartygsflottan vid 1933 års början utgjorde 348·17 milj. kr. 7 % avskrivning härå blir 24·37 milj. kr. Denna siffra överstiger med 3·52 milj. kr. den ovan erhållna bruttovinsten före avskrivningar, varför alltså rederirörelsen enligt denna beräkningsgrund gått med förlust. Även med 6 % avskrivning å det beräknade bokföringsvärdet erhålles förlust (c:a 40 000 kr.).

Till komplettering av ovan återgivna uppgifter för rederiaktiebolagen må meddelas i fråga om vinstdispositionen utöver vad som framhållits rörande avskrivningarna, att 63 bolag av 303 verkställt avsättning till reserv- och andra fonder (exkl. förnyelse- eller avskrivningsfond) av 2·01 milj. kr. samt att 46 bolag lämnat en utdelning till aktieägarna å 3·77 milj. kr. Aktiekapitalet för de bolag, som lämnade utdelning, var 70·55 milj. kr. Utdelningen utgjorde alltså i genomsnitt för dessa bolag 5·3 % på aktiekapitalet. Övriga rederiaktiebolag ägde ett aktiekapital på 165·84 milj. kr., vilket icke lämnade någon utdelning.

Med avseende å den i tabellerna 5 och 6 redovisade vinsten och förlusten för i undersökningen ingående partrederier och rederier med enskild ägare må nämnas, att det inom ifrågavarande organisationsformer av sjöfart är ganska vanligt, att partredare eller ägaren tjänstgör som befälhavare på fartyget och icke uttager ersättning härför i form av vanlig lön utan får såsom sådan, om han är ägare, hela överskottet, eljest viss del därav. För att uppgifterna rörande besättningshyror samt vinst eller förlust på ifrågavarande rederirörelse skola kunna jämföras med motsvarande för rederiaktiebolagen, är det därför nödvändigt, att man erhåller upplysning om hur varje rederi förfarit vid uppgifternas lämnande jämte upplysningar för erforderlig komplettering.

I detta syfte utsände kollegium i april och maj 1935 cirkulärskrivelser till partrederier och rederier med enskild ägare, innehållande följande frågor:

Har i fartygets bemanning under år 1933 ingått ägaren eller delägare i rederiet? Har *avlöning* (hyra) till ägaren eller delägare, som tjänstgjort ombord, medräknats i »besättningshyror» för år 1933, som av Eder uppgivits till ..... kr.? Om så *icke* är fallet, till vilket belopp kan *avlöningen* (hyran) till ägaren eller delägare (för år 1933) uppskattas?

Även om uppgifterna i ovannämnda tabeller 5 och 6 genom den vidtagna åtgärden vunnit en större grad av tillförlitlighet, kvarstår dock en viss osäkerhet rörande driftsresultatets verkliga storlek. Särskilt gäller detta naturligt nog de mindre företagen, för vilka förlustsiffrorna sannolikt äro för lågt angivna. En saldering av vinst- och förlustsiffrorna i tabellerna torde därför icke ge en riktig föreställning om driftsresultatet för vardera rederigruppen som helhet.

Av de i undersökningen ingående 401 *partrederierna* utvisa 119 rent driftsunderskott och 19 varken vinst eller förlust. Den för dessa i tabell 5 framkomna förlustsiffran, som enligt vad ovan anförts torde vara för låg, är 178 000 kr. De företag, som utvisa vinst, äro till antalet 263 eller omkring två tredjedelar av samtliga, och deras vinstbelopp uppgår till 530 000 kr.

Av de 401 partrederierna hava 198 uppgivit, att de verkställt avskrivning, i flertalet fall i samband med amortering av lån. Det sammanlagda avskrivningsbeloppet utgör 345 000 kr. eller 8·1 % på fartygsflottans beräknade värde vid årets början, 4·26 milj. kr., avseende endast sådana företag, som gjort avskrivning. Vid beräkning av sistnämnda värde har till det uppgivna värdet vid årets slut, 3·92 milj. kr., lagts amorteringarnas summa.

En saldering av de totala vinst- och förlustbeloppen före avskrivningar för samtliga partrederier, vilken saldering enligt vad ovan framhållits torde ge ett för högt vinstsaldo, ger till resultat ett dylikt å 352 000 kr. Då denna siffra kommer nära den uppgivna avskrivningssiffran, 345 000 kr., är det uppenbart, att partrederiernas rörelse som helhet betraktad under år 1933 gått med förlust. Detta framstår med än större tydlighet, om man för de rederier, som icke verkställt avskrivning, räknar med en dylik av samma procent å flottans värde som för de företag, som verkställt avskrivning.

Av de i undersökningen ingående 208 *rederierna med enskild ägare* utvisa 67 rent driftsunderskott och 19 varken vinst eller förlust. Den för desamma i tabell 6 redovisade förlustsiffran är 233 000 kr., vilken torde vara för låg. De rederier, som uppvisat vinst, äro 122 eller nära 60 % av samtliga, och deras vinstbelopp utgör 278 000 kr.

Av de 208 rederierna med enskild ägare hava 91 enligt uppgift verkställt avskrivning, i regel i samband med amortering av lån. Det totala avskrivningsbeloppet utgör 204 000 kr. eller 7·5 % å fartygsflottans beräknade värde vid årets början, 2·71 milj. kr., för sådana rederier, som verkställt avskrivning.

En saldering av de totala vinst- och förlustsiffrorna före avskrivningar ger ett vinstsaldo å endast 45 000 kr., sannolikt för högt. Då denna siffra är mycket mindre än avskrivningsbeloppet, 204 000 kr., och vida mindre än det belopp, som skulle framkomma, om avskrivning beräknades jämväl för de företag, som icke verkställt sådan, är det uppenbart, att rörelsen som helhet betraktad gått med förlust.

KAP. III.

Tramprederiaktiebolag.

Den allra största delen av den svenska trampsjöfarten bedrives under aktiebolagsform. Tramprederiaktiebolagens rörelse är dock helt naturligt till viss del linjesjöfart, liksom linjerederiaktiebolagen även bedriva viss trampsjöfart. Enligt vad som ovan meddelats har nämligen till de nämnda kategorierna hänförts rederiaktiebolag, vilkas rörelse huvudsakligen är av det ena eller andra slaget. Trampsjöfart bedrives också av partrederier samt rederier med enskild ägare. Med den innebörd, som här givits trampsjöfartsbegreppet, innefattar detsamma jämväl s. k. kontraktssjöfart. Alla i undersökningen medtagna partrederier och rederier med enskild ägare hava hänförts till kategorien tramprederier.

Undersökningens material är vad angår tramprederiaktiebolagen ganska fullständigt; i varje fall omfattar det praktiskt taget alla dylika bolag, utom sådana som vid 1933 års slut befunno sig under likvidation och icke bedrevo någon rederirörelse. 20 aktiebolag av sistnämnda slag ingå icke i undersökningen. Denna omfattar 205 företag med en fartygsflotta av 609 fartyg om 573 016 bruttoton. Dessa rederier ägde ett bokfört kapital vid 1933 års utgång å 76·24 milj. kr., och i deras rörelse arbetade totaliter ett kapital å 118·22 milj. kr., vilket framgår av tabell 7, som upptager *tramprederiaktiebolagens tillgångar och skulder.*

En jämförelse av procenttalen för olika tillgångs- och skuldposter enligt denna tabell med motsvarande enligt tabell 1 för samtliga rederiaktiebolag ger vid handen ganska avsevärda olikheter. Särskilt synes det anmärkningsvärt, att fartygsflottan hos tramprederierna ingår med 83·1 % av tillgångarna, medan den för samtliga rederiaktiebolag utgör endast 73·9 %. Denna fartygsflottans större relativa betydelse kompenseras emellertid icke av en motsvarande större procentandel bland skulderna för det egna kapitalet. Denna är tvärtom något lägre och utgör för tramprederierna 64·5 % mot 67·2 % för samtliga rederiaktiebolag. Även när man såsom i tabellen räknar med bokföringsvärden, motsvaras alltså fartygsflottan till ej obetydlig del av lånekapital.

Vid sådant förhållande är det i särskild grad av betydelse att undersöka, i vad mån det genomsnittliga bokföringsvärdet för tramprederiaktiebolagens tonnage står i överensstämmelse med marknadspriset på sådant tonnage. Härmed äro vi inne på tonnagevärderingsfrågan.

För bedömandet av skäligheten av de värden, som i bokföringen åsatts tonnaget, har kollegium verkställt en *tonnagevärdeundersökning.*

Ett gott material härför finnes i den inom kollegium förda boken över erlagda stämpelavgifter vid fartygsköp. Denna bok upptager bl. a. uppgifter rörande inköpspriset. Genom komplettering ur skeppslistan med uppgifter rörande fartygens tonnage erhålles möjlighet att beräkna medelpriserna vid fartygsköp. Ett stort antal sådana köp av trampfartyg äger rum varje år.

En bearbetning av på nämnda sätt tillgängliga uppgifter för år 1933 har verkställts, varvid samtliga transaktioner för ångfartyg i storleken 800—3 000 bruttoton undersökts. Härigenom håller man sig till det slag av fartyg och de storlekskategorier, till vilka flertalet i undersökningen ingående av rederiaktiebolag ägda trampfartyg hörer. Priset per ton varierar i viss mån med fartygsstorleken, varför man för att få ett representativt uttryck för medelpriset för ett visst slag av fartyg måste se till, att man vid beräkningen håller sig till fartyg av den storlek, som för ifrågavarande kategori är den genomsnittliga eller typiska. Materialet omfattar givetvis även fartyg av olika ålder. Då priset även varierar med åldern, måste man se till, att fördelningen i åldershänseende av de i beräkningarna ingående fartygen är ungefär densamma som för hela trampsjöfartsflottan. — Uppgifter föreligga rörande den svenska trampfartygsflottans åldersfördelning vid 1932 års slut (Kommersiella Meddelanden nr. 5—6, 1934). Enligt dessa bestod denna flotta till 39 % av bruttotonnaget av fartyg yngre än 20 år och alltså till 61 % av fartyg om 20 år och däröver. — Även andra faktorer än fartygens storlek och ålder inverka på försäljningspriserna, såsom fartygets typ, verkställda underhållsarbeten och reparationer, förbyggnad m. m. Någon hänsyn härtill synes emellertid här ej behöva tagas.

Materialbearbetningen ger för under år 1933 försålda trampfartyg till resultat ett medelpris av 75 kr. per bruttoton, motsvarande c:a 50 kr. per dödviktston. Sistnämnda siffra stämmer väl överens med det beräknade medelpriset för 49 under år 1933 försålda fartyg, för vilka försäljningspriset meddelats av en svensk mäklare och har befunnits utgöra 48 kr. per dödviktston. — Medelbokvärdet för de i förevarande undersökning ingående 205 tramprederiaktiebolagens 609 fartyg är 171·4 kr. per bruttoton.

1933 års tonnagepriser voro emellertid mycket låga. 75 kr. per bruttoton 1933 motsvaras enligt en på grundval av ett stort material verkställd undersökning av 89 kr. 1934 och 107 kr. 1935. Då fartygens värde med hänsyn till användbarheten bör sättas något högre än försäljningsvärdet, synes man kunna räkna med ett tonnagevärde i 1933 års bokföring av 100 kr. per bruttoton.

Räknar man med detta värde, får man för trampredériaktiebolagens tonnage ett värde av 57·30 milj. kr. Det bokförda värdet är emellertid 98·20 milj. kr. Trampredérierna synas alltså ha övervärden på c:a 40 milj. kr. (40·90 milj. kr.).

Om en motsvarande nedskrivning av fartygsflottans bokföringsvärde tänkes genomförd, skulle det egna kapitalet i samma mån minskas eller från

Tabell 7. Tillgångar och skulder år 1933 för samtliga i undersökningen ingående tramprederiaktiebolag.

Sammanställningen omfattar 205 rederier med en fartygsflotta av 609 fartyg om 573 016 bruttoton.

AKTIVA	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde)		98 198	83·1
Övriga anläggningsmedel:			
fastigheter	227		
förråd	389		
ej specificerade	2 067	2 683	2·3
Aktier (andra än i närstående företag)	1 251		
Obligationer	1 716	2 967	2·5
Fordringar	9 939		
Bank och kassa	4 428	14 367	12·1
	Summa	118 215	100·0

PASSIVA	1 000 kr.		
Eget kapital:			
aktiekapital	64 526		
reservfond	11 742		
egna fonder i övrigt	4 504		
med avdrag för balanserad förlust	2 582[1]	1 922	
		78 190	
/. aktier i närstående företag		1 947	76 243 64·5
Främmande kapital:			
pensionsfond		15	
skulder		41 957	41 972 35·5
		Summa	118 215 100·0

76·24 milj. kr. till 35·34 milj. kr. Jämföres den sålunda uppskattade summan eget kapital med lånekapitalet, befinnes det, att det egna kapitalet blott utgör 45·7 % av hela kapitalet, medan lånekapitalet uppgår till 54·3 %. Dessa tal häntyda på en helt annan och vida svagare finansiell ställning än den, som tabell 7 utvisar.

Det uppgiftsmaterial, som införskaffats från redarna, avser såvitt angår rederiernas tillgångar och skulder ej blott uppgifter för 1933 utan även för åren 1929 och 1932. En bearbetning av materialet för de tidigare åren har utförts men har givetvis icke kunnat omfatta alla företag, för vilka uppgifter meddelas i tabell 7. Vissa företag hava tillkommit, och ett stort antal har upphört. För 110 trampredérier ha emellertid uppgifter kunnat bearbetas för alla de tre åren 1929, 1932 och 1933, och resultatet av denna bearbetning framlägges i tabell 8.

Här må endast påpekas vissa väsentliga förskjutningar, som särskilt framträda vid en jämförelse mellan tabellens siffror för de tre åren. De största ändringarna utvisar skuldsidan, i det att lånekapitalet ökats från 23·6 % år 1929 till ungefär 31·1 % år 1933 och det egna kapitalet alltså företer en motsva-

[1] Denna siffra är ett saldo av 5 291 000 kr. förlust och 2 709 000 kr. vinst.

Tabell 8. Tillgångar och skulder åren 1929, 1932 och 1933 för 110 trampfartsrederier med en fartygsflotta av 457 fartyg om 382 825 bruttoton.

AKTIVA	1929 1 000 kr.	%	1932 1 000 kr.	%	1933 1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde)	67 623	80·7	74 233	85·0	72 559	84·3
Övriga anläggningsmedel	1 348	1·6	1 044	1·2	1·140	1·3
Aktier och obligationer	2 185	2·6	2 420	2·8	2 503	2·9
Fordringar, bank och kassa	12 630	15·1	9 620	11·0	9 902	11·5
Summa	83 786	100·0	87 317	100·0	86 104	100·0
PASSIVA						
Eget kapital:						
aktiekapital	45 584	54·4	47 814	54·8	48 038	55·8
i övrigt	18 453	22·0	11 480	13·1	11 235	13·1
Främmande kapital:						
pensionsfond	4	0·0	14	0·0	15	0·0
i övrigt (skulder)	19 745	23·6	28 009	32·1	26 816	31·1
Summa	83 786	100·0	87 317	100·0	86 104	100·0

rande minskning. Det får väl antagas, att den å tillgångssidan utvisade ökningen av fartygsflottans bokförda värde beror på nyanskaffning av tonnage, men detta är icke tillräckligt såsom förklaring till den väsentligt större ökningen av lånekapitalet. Vad nu framhållits häntyder på en försämring av den finansiella ställningen sedan år 1929. Att en sådan försämring av ställningen inträtt, bestyrkes ytterligare av nedgången i likvida medel — fordringar, bank och kassa — vilka tillgångsposter minskats från 12·63 milj. kr. 1929 till 9·90 milj. kr. år 1933 trots den nyssnämnda betydande ökningen av lånekapitalet. Av intresse kan det också slutligen vara att påpeka, hurusom, såvitt man kan döma av tabellsiffrorna, trampredériernas finansiella ställning synes hava något om också obetydligt förbättrats år 1933 i jämförelse med år 1932.

För en undersökning av *trampredériaktiebolagens likviditet* — betalningsberedskap — ger tabell 7 endast möjlighet till en jämförelse mellan totalsummorna för å ena sidan skulder och å andra sidan likvida medel, vartill då förutom fordringar samt medel i bank och kassa synas böra hänföras även aktier och obligationer.

Tabellens relationstal beräknade på omslutningen äro för skulderna 35·5 % och för likvida medel 14·6 %. Motsvarande relationstal enligt tabell 8 äro för år 1929 23·6 resp. 17·7 %, för 1932 32·1 resp. 13·8 % och för 1933 31·1 resp. 14·4 %, utvisande alltså en försämring av ställningen sedan 1929. Vid bedömandet av dessa siffror måste man taga i betraktande, att skulderna till stor del utgöras av långfristiga lån och genomsnittligt förfalla till betalning på senare tidpunkt än fordringarna av långtidsnatur äro realiserbara. Närmare upplysningar erfordras alltså för bedömandet av företagens likviditet.

En undersökning med uppdelning av de likvida medlen i egentlig mening (fordringar, bank och kassa) i sådana av långtids- och korttidsnatur samt skulderna i fasta och rörliga har verkställts enligt ett särskilt frågeformulär (bilaga 5), vilket inkommit besvarat i användbart skick från 189 trampredeiaktiebolag med en fartygsflotta vid 1933 års slut av 375 fartyg om sammanlagt 510 191 bruttoton. En sammanställning över ifrågavarande bolags fordringar och skulder, däri resultaten av berörda undersökning tillgodogjorts, meddelas i tabell 9.

Tabell 9. Fordringar och skulder för 189 trampredeiaktiebolag år 1933 med en fartygsflotta av 375 fartyg om 510 191 bruttoton.

FORDRINGAR.		1 000 kr.	%
Fordringar av långtidsnatur.			
Reverslån m. m.	Summa	2 981	22·0
Övriga fordringar samt bank och kassa.			
Fraktfordringar m. m.		6 206	45·9
Bank och kassa		4 336	32·1
	Summa	10 542	78·0
	Summa	13 523	100·0
SKULDER.			
Fasta skulder.			
Lån från rederilånefonden		2 348	6·1
Lån från skeppshypotekskassan		5 142	13·2
Lån av bank:			
checkräkning (kreditiv- eller löpande räkning)		3 225	8·3
andra (revers-)banklån		12 378	31·8
Reverslån av andra än bank, nämnda fond eller kassa		4 886	12·6
	Summa	27 979	72·0
Rörliga skulder.			
Egna accepter		4 281	11·0
Förskott av befälhavare och mäklare		789	2·0
Diverse personers konto: löpande driftsskulder (ej reverslån)		5 530	14·2
Ränteskulder		163	0·4
Outtagen utdelning m. m.		106	0·3
Assuranspremier		40	0·1
	Summa	10 909	28·0
	Summa	38 888	100·0

Enligt tabellen ägde ifrågavarande rederier vid 1933 års utgång fordringar av korttidsnatur å sammanlagt 10·54 milj. kr. och rörliga skulder, d. v. s. sådana av korttidsnatur, å 10·91 milj. kr. Då de senare överstiga de förra med relativt obetydligt belopp, antyda dessa siffror icke någon otillfredsställande likviditet för trampredeiaktiebolagen tagna under ett. Dock förekomma givetvis i förevarande avseende väsentliga olikheter mellan skilda företag. Närmare undersökningar i likviditetsfrågan hava utförts vid kollegii särskilda utredning rörande stödåtgärder för sjöfartsnäringen (bilaga 7).

För erhållande av såvitt möjligt aktuellt och belysande material beträffande trampredeiaktiebolagens skuldförhållanden har en bearbetning skett av

det särskilt inhämtade uppgiftsmaterialet avseende åren 1933 och 1934. Användbara uppgifter hava inkommit för 172 rederiaktiebolag med en fartygsflotta den 31 december 1933 av 339 fartyg om 465 251 bruttoton. Det må anmärkas, att då uppgifterna avse rederier med jämförbara uppgifter för de nämnda åren, ha rederier, som år 1934 likviderat eller undergått rekonstruktion uteslutits, vadan jämförelsen kommit att övervägande omfatta rederier med förhållandevis god ställning. Resultatet av bearbetningen meddelas i tabell 10.

Tabell 10. Skulder åren 1933 och 1934 för 172 tramprederiaktiebolag med en fartygsflotta den 31 december 1933 av 339 fartyg om 465 251 bruttoton.

	1933		1934	
Fasta skulder.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Lån från rederilånefonden	2 348	7·7	1 199	4·2
Lån från skeppshypotekskassan	2 119	7·0	1 852	6·6
Lån från bank:				
checkräkning (kreditiv- eller löpande räkning)	3 021	10·0	2 927	10·4
andra (revers-)banklån	11 435	37·7	11 054	39·1
Reverslån av andra än bank, nämnda fond eller kassa	4 105	13·5	3 658	12·9
Summa	23 028	75·9	20 690	73·2
Rörliga skulder.				
Egna accepter	1 568	5·2	1 337	4·7
Förskott av befälhavare och/eller mäklare	744	2·5	725	2·6
Diverse personers konto:				
löpande driftsskulder (ej reverslån)	4 717	15·5	5 197	18·4
Ränteskulder	139	0·5	130	0·5
Assuranspremier	40	0·1	49	0·2
Outtagen utdelning m. m.	106	0·3	120	0·4
Summa	7 314	24·1	7 558	26·8
Summa summarum	30 342	100·0	28 248	100·0

Tabellen utvisar, att ifrågavarande tramprederiaktiebolag från 1933 till 1934 förbättrat sin ställning avsevärt. De fasta skulderna ha sålunda nedgått med omkring 2·3 milj. kr. och de rörliga med c:a 2 milj. kr.

Tramprederiaktiebolagens inkomster och utgifter år 1933 framgå av *tabell 11.*

Tabellen utvisar, att en vinst uppstått före avskrivningar å 2·10 milj. kr. (salderad av 3·30 milj. kr. vinst och 1·20 milj. kr. förlust). Räknar man med de för året verkställda avskrivningarna, 1·74 milj. kr. — med bortseende från engångsnedskrivningar — uppstår en nettovinst å 352 000 kr. eller 0·55 % på aktiekapitalet och 0·46 % på hela det egna kapitalet vid årets slut. Det bör anmärkas, att för trenne företag större kapitalnedskrivningar verkställdes under året i samband med rekonstruktion. Dessa nedskrivningar utgöra 12·80 milj. kr. för företag, vilkas fartygsflotta vid årets slut bokförts till 15·62 milj. kr. För dessa utgjorde nedskrivningen närmare 50 %.

Tabell 11. Inkomster och utgifter år 1933 för samtliga i undersökningen ingående trampfartsrederiaktiebolag.

Sammanställningen omfattar 205 rederier med en fartygsflotta av 609 fartyg om 573 016 bruttoton.

Inkomster:	1 000 kr.	%
Intjänta bruttofrakter:		
a) i utrikes fart:		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	20 140	26·2
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	14 919	19·4
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	34 201	44·6
4. för passagerare- och postbefordran	16	0·0
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	2 631	3·4
I tidsbefraktning har intjänts	3 840	5·0
Därav:		
i utrikes fart Kr. 3 789 000		
i inrikes fart » 51 000		
Övriga inkomster	1 052	1·4
Summa inkomster	76 799	100·0
Förlust före avskrivningar	1 208	—
Summa	78 007	—

Utgifter:	1 000 kr.	%
Besättningshyror	11 916	15·9
Kost	2 889	3·9
Kol och olja, inkl. smörjmedel	8 744	11·7
Skeppsumgälder	13 513	18·1
Reparationer och underhåll	4 123	5·5
Assuranspremier	5 368	7·2
Lastnings- och lossningskostnader	20 242	27·1
Räntor	1 641	2·2
Kontorskostnader och övriga kostnader	6 267	8·4
Summa utgifter	74 703	100·0
Vinst före avskrivningar	3 304	—
Summa	78 007	—

Emellertid ha endast 62 av de 205 rederierna verkställt avskrivning, varför det verkliga årsresultatet för samtliga företag icke framstår i riktig belysning av de nyssnämnda siffrorna, vilka låta detta resultat synas bättre än det i verkligheten är.

De 62 rederier, som verkställt avskrivningar, ägde sin handelsflotta bokförd till 32·94 milj. kr. vid årets slut, motsvarande — efter tillägg av avskrivningarna — 34·68 milj. kr. vid årets början. Avskrivningarna utgjorde alltså 5·0 % på bokföringsvärdet.

Såsom normal avskrivning anses 5 % på *anskaffningsvärdet,* då det gäller vanligt ångfartygstonnage, och betydligt högre procent — upp till 10 % — för second-hand-tonnage. Då uppgifter rörande anskaffningsvärdet icke föreligga, blir man nödsakad att med utgångspunkt från nämnda procentsiffra beräkna avskrivningarna på grundval av det *bokförda värdet.* Den svenska trampflottan har en medelålder av 25 à 30 år. Flertalet fartyg byggdes så-

lunda på en tid, då byggnadspriserna rörde sig om c:a 200 kr. per bruttoton. Sedermera har dock mycket tonnage köpts i andra hand till betydligt lägre värden. I betraktande härav synes ett anskaffningsvärde för denna flotta ungefärligen motsvarande det genomsnittliga bokföringsvärdet å 171·4 kr. per bruttoton vara ganska sannolikt. Då en stor del av tonnaget köpts i andra hand — huru mycket detta gäller, känner man ej — för vilket en betydligt högre avskrivningsprocent än 5 % på senaste anskaffningsvärde anses vara normal, måste 5 % på bokföringsvärdet, medeltalet för de rederier, som verkställt avskrivning, vara lågt såsom genomsnitt. Det bör också observeras, att enligt en dylik norm med hänsyn till tonnagets höga medelålder detsamma borde till allra största delen vara avskrivet.

Räknar man emellertid med 5 % avskrivning å hela fartygsflottans bokföringsvärde beräknat vid årets början (100·76 milj. kr.), utgörande 5·04 milj. kr., uppstår för år 1933 en förlust för tramprederiaktiebolagen å 2·94 milj. kr. Då den enligt affärsmässiga grunder normala avskrivningsprocenten torde vara högre, blir förlusten större. Det är sålunda uppenbart, att trampredernas rörelse som helhet år 1933 gått med förlust.

Av de 205 tramprederiaktiebolagen ha 94 visat rent driftsunderskott, medan 167 företett nettoförlust vid en beräknad avskrivning av 6 % och 159 uppvisat sådan vid 5 % avskrivning.

För 38 rederier, som visat vinst vid 6 % avskrivning, utgjorde den beräknade nettovinsten 1·29 milj. kr. å ett aktiekapital av 12·67 milj. kr., d. v. s. 10·2 %, och å ett eget kapital totaliter å 17·49 milj. kr. 7·4 %. För 46 rederier, som företett vinst vid 5 % avskrivning, utgjorde den beräknade nettovinsten 1·50 milj. kr. å ett aktiekapital av 15·52 milj. kr. eller 9·7 % och å ett eget kapital av 20·76 milj. kr. 7·2 %. Ett fåtal rederibolag har alltså företett relativt god räntabilitet.

51 tramprederiaktiebolag ha verkställt avsättningar till reserv- och andra fonder (exkl. förnyelse- eller avskrivningsfond) å sammanlagt 891 000 kr. 22 rederier ha lämnat utdelning till aktieägarna å sammanlagt 485 000 kr. Aktiekapitalet för de bolag, som lämnat utdelning, utgjorde 11·15 milj. kr. Utdelningen utgjorde alltså i genomsnitt 4·4 % på aktiekapitalet. Övriga rederier, som icke lämnade utdelning, ägde ett aktiekapital å 53·38 milj. kr.

Det är otvivelaktigt av intresse att konstatera, huruvida tramprederiaktiebolagens rörelseresultat förbättrats sedan år 1933, som ju var ett jämförelsevis dåligt år. Visserligen betecknade 1932 i viss mån lågpunkten i den senaste konjunkturvågen, såtillvida som de fraktade godskvantiteterna då utgjorde ett minimum. Men på grund av att frakterna föllo under år 1933, har detta år ur fraktintäktsynpunkt varit sämre än 1932. Under åren 1934 och 1935 stego fraktintäkterna och därmed förbättrades sannolikt rörelseresultatet.

En undersökning avseende åren 1933 och 1934 har möjliggjorts genom särskilt inhämtat material, vilket gäller 119 rederier med en fartygsflotta den 31 december 1933 av 222 fartyg om 345 276 bruttoton. Undersökningens resultat sammanfattas i nedanstående sammanställning.

	1933 1 000 kr.	1934 1 000 kr.
Bruttoinsegling	51 170	58 209
Övriga inkomster	404	323
Driftsresultatet före avskrivningar		
Överskott	2 318	2 903
Underskott	528	405
Saldo	1 790	2 498

År 1933 redovisade 67 av rederierna överskott före avskrivningar och 50 rederier underskott, medan år 1934 77 rederier visade överskott och 41 rederier underskott. För två rederier 1933 och ett rederi 1934 ha inkomster och utgifter jämnt balanserat.

De anförda siffrorna utvisa en rätt betydlig förbättring i fråga om rörelseresultatet år 1934 jämfört med år 1933. Om siffrorna för den jämförelse, som desamma avse, kunna anses någorlunda belysande, så få de däremot icke tagas såsom representativa för tramprederiaktiebolagen som helhet. De avse nämligen övervägande rederier med god ekonomisk ställning.

I det föregående har framhållits, att tramprederiernas tonnage till mycket stor del är av ganska hög ålder, ehuru givetvis även nytt tonnage finnes. Det har med hänsyn härtill befunnits vara av intresse att konstatera, i vad mån fartygens ålder inverkar på rörelseresultatet. En undersökning har därför verkställts på grundval av uppgifterna å formulär 2 för rederier med endast ett fartyg eller samtliga fartyg inom en av nedanstående åldersgrupper och i övrigt på uppgifter enligt formulär 3 för de olika fartygen med komplettering beträffande däri ej specificerade inkomster och utgifter. Undersökningen har med hänsyn till önskvärdheten att bygga densamma på ett så homogent material som möjligt inskränkts att omfatta ångfartyg, sysselsatta i trampfart i östersjö- och nordsjöfart.

I den mån specificerade uppgifter förelegat, har en uppdelning av materialet verkställts på följande åldersgrupper:

1) 0—9 år, byggnadsår 1924—1933
2) 10—19 år, » 1914—1923
3) 20—29 år, » 1904—1913
4) 30— år, » 1903 och äldre.

Det behandlade materialet omfattar 220 fartyg om sammanlagt 313 707 bruttoton. Det omfattar följande antal fartyg samt tonnagesummor och bokföringsbelopp för tonnaget i de olika åldersgrupperna:

Åldersgrupper	Antal fartyg	Bruttoton	Tonnagets bokförda värde 1 000 kr.
0—9 år	22	32 044	8 617
10—19 »	71	96 593	20 352
20—29 »	35	44 499	5 189
30— »	92	140 571	14 787
Summa	220	313 707	48 945

Tabell 12. Utgiftsfördelning och rörelseresultat år 1933 för 220 trampfartyg i östersjö- och nordsjöfart med fördelning efter tonnagets ålder.

	Fartyg tillhörande åldersgrupp							
	0—9 år		10—19 år		20—29 år		30 år och däröver	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Utgifter.								
Besättningshyror	924	15·3	2 538	15·5	949	16·5	2 676	15·9
Kost	197	3·3	639	3·9	218	3·8	611	3·6
Kol och olja, inkl. smörjmedel	718	11·9	1 657	10·1	643	11·2	1 807	10·8
Skeppsumgälder	1 161	19·2	3 002	18·3	979	17·1	2 863	17·0
Lastnings- och lossningskostnader	1 786	29·6	4 959	30·2	1 699	29.6	5 496	32·7
Reparationer och underhåll	221	3·7	766	4·7	387	6·7	884	5·3
Assuranspremier	509	8·4	1 078	6·6	369	6·4	1 113	6·6
Räntor	82	1·3	332	2·0	74	1·3	282	1·7
Övriga kostnader	440	7·3	1 420	8·7	423	7·4	1 079	6·4
Summa utgifter	6 038	100·0	16 391	100·0	5 741	100·0	16 811	100·0
Summa inkomster	6 832		16 578		5 624		16 768	
Driftsöverskott	794		187		—		—	
Driftsunderskott	—		—		117		43	
Avskrivning								
5 % å bokföringsvärdet	431		1 018		259		739	
6 % » »	517		1 221		311		887	
Vinst (+) eller förlust (—)								
med 5 % avskrivning	+ 363		— 831		— 376		— 782	
» 6 % »	+ 277		— 1 034		— 428		— 930	

De flesta fartyg återfinnas i gruppen 30 år och däröver. Även den minsta åldersgruppen omfattar tillräckligt många fartyg, för att tillfälligheter skola kunna tämligen väl utjämnas. Undersökningens resultat sammanfattas i tabell 12.

Av tabellen framgår, att endast de båda första åldersgrupperna (0—9 år och 10—19 år) av fartyg visa driftsöverskott, å resp. 794 000 kr. och 187 000 kr., medan de senare åldersgrupperna förete driftsunderskott å resp. 117 000 kr. och 43 000 kr.

Antalet fartyg, som visat driftsvinst eller driftsförlust, framgår av nedanstående tablå, som jämväl utvisar vinsternas och förlusternas storlek.

	Antal fartyg med vinst	förlust	Driftsvinst 1 000 kr.	Driftsförlust 1 000 kr.
För fartyg 0—9 år	21	1	795	1
» » 10—19 »	40	31	547	360
» » 20—29 »	18	17	90	207
» » 30— »	39	53	392	435
Summa	118	102	1 824	1 003

Ser man på rörelseresultatet, sedan vederbörliga avskrivningar verkställts, finner man, att endast den första åldersgruppen, omfattande fartyg under

10 år, lämnat vinst. Storleken av denna vinst är givetvis beroende på vilken avskrivning man räknar med. I tabellen har endast räknats med 5 och 6 % på bokföringsvärdena. Några andra värden känner man icke till för samtliga fartyg. De genomsnittliga bokföringsvärdena utgöra för det i undersökningen medtagna materialet

för fartyg	0— 9 år	269	kr.	per	bruttoton
» »	10—19 »	211	»	»	»
» »	20—29 »	117	»	»	»
» »	30— »	105	»	»	»

De äldre fartygens bokföringsvärden synas vara ganska höga. Försäljningsvärdena för äldre tramptonnage ha enligt ovan berörda värderingsundersökning år 1933 utgjort omkring 75 kr. per bruttoton och c:a 50 kr. per dödviktton. Användningsvärdet har beräknats till 100 kr. per bruttoton.

Räknar man med genomgående 5 och 6 % avskrivning å bokföringsvärdet — alltså med en mycket låg avskrivning, i varje fall för äldre tonnage — erhåller man de i tabellen upptagna resultatssiffrorna. Måhända hade det varit riktigare att verkställa avskrivningsberäkningen på beräknade anskaffningsvärden, men det har synts olämpligt att införa en sådan konstruktion.

För att få ett begrepp om den relativa storleksordningen av dessa resultatssiffror, synes man i första hand ha att sätta dem i relation till tonnagets bokföringsvärden. Då uppgifterna till största delen bygga på formulär 3 och alltså icke hänföra sig till rederier som enheter, kan man icke sätta ifrågavarande siffror i relation till företagens kapital. Emellertid utgör enligt vad ovan påvisats fartygsflottans bokförda värde för tramprederierna omkring 85 % av samtliga tillgångar.

Genom antydda beräkningsmetod erhåller man följande relationstal:

Vinst (+) eller förlust (—) i % av tonnagets bokföringsvärde.

Fartyg	med 5 % avskrivning	med 6 % avskrivning
0—9 år	+ 4·2	+ 3·2
10—19 »	— 4·1	— 5·1
20—29 »	— 7·3	— 8·3
30— »	— 5·3	— 6·3

Dessa siffror visa, att fartygsåldern utövar ett betydande inflytande på rörelseresultatet. Därest siffrorna hade beräknats med avskrivningsberäkning på anskaffningsvärdena, skulle de äldre fartygen ha uppvisat ännu mera oförmånliga tal. Det är anmärkningsvärt, att den äldsta åldersgruppen visar ett mindre dåligt resultat än den närmast föregående. Uppmärksammas bör emellertid, att i nämnda grupp ingår ett s. k. kontraktsrederi, d. v. s. ett rederi, som, genom att dess fraktfart i stor utsträckning grundar sig på långtidskontrakt med bestämda befraktare för tämligen konstanta trader, står på gränsen till linjerederiernas kategori. Givetvis är detta förhållande ägnat att göra totalresultatet bättre, än om detta rederi icke medtagits. Även i första gruppen ingå emellertid några dylika kontraktsrederier.

Man synes även kunna välja en annan jämförelsebas, nämligen omslutningen. I så fall erhåller man följande sifferserier:

Fartyg	*Vinst (+) eller förlust (—) i % av omslutningen* med 5 % avskrivning	med 6 % avskrivning
0—9 år	+ 5·3	+ 4·1
10—19 »	— 5·0	— 6·2
20—29 »	— 6.6	— 7·5
30— »	— 4·7	— 5·5

Dessa siffror visa ungefär samma bild som de ovan meddelade.

Söker man efter orsakerna till den stora olikheten i rörelseresultatet för fartyg av olika ålder, finner man, att reparationer och underhåll helt naturligt utgöra en betydligt mindre andel av utgifterna för det modernaste tonnaget än för det äldre. Mot 3·7 % för gruppen 0—9 år svara 6·7 % för gruppen 20—29 år. Uppmärksammas bör emellertid, att assuranspremierna intaga en så hög andel för den yngsta åldersgruppen: 8·4 % mot 6·6, 6·4 och 6·6 % för de äldre fartygen. Man kunde måhända med hänsyn till det yngre tonnagets i regel större sjövärdighet ha väntat sig, att förhållandet skulle ha varit omvänt, men torde ifrågavarande merkostnad sammanhänga med de högre försäkringsvärdena hos det yngre tonnaget. Om man sammanslår assuransposten med reparations- och underhållsposten erhållas procenttalen 12·1, 11·3, 13·1 och 11·9 % för de fyra åldersgrupperna. Det yngsta tonnaget erhåller då en något bättre ställning gentemot det äldre än i fråga om enbart assuranspremierna.

Vad beträffar rena driftskostnader finner man ej heller någon påtaglig fördel för det yngsta tonnaget. Posten kol och olja inkl. smörjmedel utvisar t. o. m. en högre andel i utgifterna för den yngsta åldersgruppen än för de övriga. Detta förhållande torde bl. a. sammanhänga med att det yngre tonnaget utnyttjas under större del av året. Dock är det givetvis så, att driftsekonomien icke så mycket beror på skiljaktigheter i de olika kostnadsposternas andelar i totalutgifterna utan fastmera på dessa utgifters storlek i och för sig och i förhållande till lasten och fraktintäkterna. Undersökningen visar ju också, att det endast är de yngsta fartygen, som kunnat drivas med verklig vinst. Lasterna gå tydligen till detta tonnage på grund av bland annat dess snabbare gång samt bättre anordningar i övrigt.

De 205 tramprederiaktiebolagen, till vilka huvudundersökningen avseende år 1933 hänför sig, fördela sig på följande grupper av *geografisk fart*, vari rederiernas fartyg haft sin huvudsakliga sysselsättning:

	Antal rederier	Antal fartyg	Bruttoton
Kustfart, kanalfart och inre fart	7	245	27 015
Östersjöfart	28	42	33 617
Nordsjöfart	136	253	358 980
Annan europeisk fart	15	27	51 128
Oceanfart	19	42	102 276
Summa	205	609	573 016

Tabell 13. Tillgångar och skulder år 1933 för trampredieriaktiebolag med fördelning på den geografiska fart, i vilken deras fartyg huvudsakligen varit sysselsatta.

	Rederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i							
	östersjöfart		nordsjöfart		europeisk fart		oceanfart	
AKTIVA	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde)	3 718	52·1	55 833	86.8	6 184	90·0	29 360	82·4
Övriga anläggningsmedel:								
fastigheter	—	—	136	0·2	—	—	—	—
förråd	8	0·1	137	0·2	58	0·8	93	0·3
ej specificerade	182	2·5	1 024	1·6	5	0·1	785	2·2
Aktier (andra än i närstående företag)	511	7·2	716	1·1	2	0·0	7	0·0
Obligationer	62	0·9	148	0·2	—	—	1 506	4·2
Fordringar	1 386	19·4	4 030	6·3	375	5·5	3 365	9.4
Bank och kassa	1 274	17·8	2 314	3·6	246	3·6	538	1·5
Summa	7 141	100·0	64 338	100·0	6 870	100·0	35 654	100·0
PASSIVA								
Eget kapital:								
aktiekapital	3 869		36 705		4 783		16 237	
reservfond	1 488		5 521		229[1]		4 158	
egna fonder i övrigt med avdrag för balanserad förlust	237		297[2]		— [1]		1 610[3]	
ej disponerade vinstmedel	7[4]		—		—		—	
	5 601		42 523		5 012		22 005	
./. aktier i närstående företag	15		694		13		1 226	
Summa	5 586	78·2	41 829	65·0	4 999	72·8	20 779	58·3
Främmande kapital								
pensionsfond	—		15		—		—	
skulder	1 555		22 494		1 871		14 875	
Summa	1 555	21·8	22 509	35·0	1 871	27·2	14 875	41·7
Summa	7 141	100·0	64 338	100·0	6 870	100·0	35 654	100·0

För de fyra senaste grupperna lämnas i tabellerna 13 och 14 sammanställningar rörande rederiernas tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter år 1933.

Dessa tabeller skola här icke närmare kommenteras. Dock må vissa mera framträdande olikheter i rederiernas balanser framhållas samt några uppgifter rörande rörelseresultatet meddelas.

De mest anmärkningsvärda olikheterna i balanserna gälla de bolag, som haft sin huvudsakliga verksamhet i Östersjön. Dessas fartyg äro bokförda till relativt lågt värde, i medeltal 110·6 kr. per bruttoton, varigenom fartygs-

[1] Från summan av reservfondsbeloppet 434 000 kr. och egna fonder i övrigt 119 000 kr., tillhopa 553 000 kr., har dragits beloppet för balanserad förlust, 324 000 kr., utgörande saldo av 532 000 kr. förlust och 208 000 kr. vinst.

[2] Den balanserade förlusten utgör 1 977 000 kr. och framgår såsom ett saldo av 3 729 000 kr. förlust och 1 752 000 kr. vinst.

[3] Den balanserade förlusten utgör 40 000 kr. och framgår såsom ett saldo av 561 000 kr. förlust och 521 000 kr. vinst.

[4] Denna siffra utgör saldo av 181 000 kr. vinst och 174 000 kr. förlust.

Tabell 14. Inkomster och utgifter år 1933 för trampredériaktiebolag med fördelning på den geografiska fart, i vilken deras fartyg huvudsakligen varit sysselsatta.

	Rederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i							
	östersjöfart		nordsjöfart		europeisk fart		oceanfart	
Inkomster.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart:								
1. för transport av gods från Sveriges till utlandet	601	10·7	17 326	35·3	616	9·4	1 574	11·4
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	3 493	61·9	10 125	20·6	567	8·6	664	4·8
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	767	13·6	19 374	39·5	5 142	78·5	8 918	64·7
4. för passagerare- och postbefordran	6	0·1	10	0·0	—	—	—	—
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	471	8·3	567	1·1	—	—	35	0·3
I tidsbefraktning har intjänts:								
i utrikes fart	224	4·0	1 164	2·4	181	2·8	2 212	16·0
i inrikes fart	—	—	5	0·0	—	—	—	—
Övriga inkomster	78	1·4	520	1·1	45	0·7	388	2·8
Summa inkomster	5 640	100·0	49 091	100·0	6 551	100·0	13 791	100·0
Förlust före avskrivningar	56	—	675	—	168	—	233	—
Summa	5 696	—	49 766	—	6 719	—	14 024	—
Utgifter.								
Besättningshyror	851	15·7	7 389	15·6	1 025	15·7	2 136	15·8
Kost	208	3·8	1 731	3·7	238	3·6	593	4·4
Kol och olja, inkl. smörjmedel	565	10·4	5 318	11·2	784	12·0	1 735	12·8
Skeppsumgälder	952	17·5	8 589	18·1	1 326	20·3	2 508	18·5
Reparationer och underhåll	281	5·2	2 318	4·9	413	6·3	921	6·8
Assuranspremier	342	6·3	3 282	6·9	429	6·6	1 265	9·3
Lastnings- och lossningskostnader	1 812	33·4	14 460	30·5	1 744	26·7	2 176	16·0
Räntor	45	0·8	819	1·7	81	1·2	636	4·7
Kontorskostnader och övriga kostnader	375	6·9	3 533	7·4	496	7·6	1 587	11·7
Summa utgifter	5 431	100·0	47 439	100·0	6 536	100·0	13 557	100·0
Vinst före avskrivningar	265	—	2 327	—	183	—	467	—
Summa	5 696	—	49 766	—	6 719	—	14 024	—

flottan kommer att representera endast 52·1 % av tillgångarna mot 83·1 % för samtliga trampredériaktiebolag. Fordringar, bank och kassa äro också stora poster och utgöra 37·2 % av samtliga tillgångar. Det egna kapitalet ingår med så relativt hög andel som 78·2 %. Ställningen synes alltså god. Tonnaget tillhörande rederier med sysselsättning i europeisk fart är även bokfört till ganska lågt genomsnittsvärde, 120·9 kr. per bruttoton, ehuru flottan, på grund av att övriga tillgångar äro obetydliga, representerar 90·0 % av samtliga tillgångar. Det egna kapitalet utgör 72·8 % av samtliga passiva. Fartygsflottan motsvaras alltså till icke obetydlig del av lånekapital. Rederierna i nordsjöfart äga den största omfattningen. De representera den vikti-

gaste trampfartskategorien, vars huvudtransporter gälla ingående frakt av kol och utgående frakt av trävaror. Rederierna tillhörande denna sjöfartsgren hava sitt tonnage bokfört till högre värde, 155·5 kr. per bruttoton, och rederierna i oceanfart allra högst, till 287·1 kr. per bruttoton. För dessa sistnämnda är den finansiella ställningen sämst, då fartygsflottans bokvärde utgör 82·4 % av tillgångarna, medan det egna kapitalet blott utgör 58·3 % av samtliga passiva. De likvida medlen (fordringar, bank och kassa samt aktier och obligationer) ingå med 15·1 % i balansen, medan skulderna stiga till 41·7 %.

Tramprederierna i östersjöfart visa en vinst före avskrivningar å 208 000 kr. Om avskrivningarna beräknas till 5 % å fartygsflottans bokföringsvärde vid årets början, uppstår en nettovinst å c:a 13 000 kr. Beräknas de åter till 6 %, uppstår en förlust å 26 000 kr. Tramprederierna i nordsjöfart visa en vinst före avskrivningar å 1·65 milj. kr. Med 5 % avskrivning uppstår en förlust å omkring 1·29 milj. kr. Rederierna i annan europeisk fart redovisa en vinst före avskrivningar å 15 000 kr. Med 5 % avskrivning beräknas en förlust å omkring 311 000 kr. ha uppstått. För rederierna i oceanfart har uppstått en vinst före avskrivningar å 234 000 kr. Vid 5 % avskrivning å tonnagets bokföringsvärde erhålles en förlust å 1·31 milj. kr.

Av ovanstående framgår, att endast tramprederierna i östersjöfart företett relativt tillfredsställande finansiell ställning och rörelseresultat. Vidare framgår, att övriga rederier och särskilt sådana i oceanfart hava sitt tonnage bokfört ganska högt. Räknar man såsom ovan gjorts med ett affärsmässigt bokföringsvärde av 100 kr. per bruttoton, skulle för oceanrederierna flottans värde minskas från 29·36 milj. kr. till 10·23 milj. kr., d. v. s. med 19·13 milj. kr. Då hela det egna kapitalet för dessa rederier utgör 20·78 milj. kr., skulle efter nämnda värderingsnorm allra största delen av detta kapital vara förlorat.

KAP. IV.

Partrederier.

För samtliga 401 i undersökningen ingående partrederier ha i kapitel II, tabellerna 2 och 5 meddelats sammanställningar över deras tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter år 1933. Dessa partrederier ägde 401 fartyg om sammanlagt 57 101 bruttoton. Enligt undersökningen skulle nämnda partrederiers egna kapital utgöra 8·01 milj kr. och hela det i rederirörelsen arbetande kapitalet 10·84 milj. kr. Det bör anmärkas, att dessa siffror äro nominella och i hög grad beroende av fartygsflottans värdering.

I kapitel I har framhållits, att uppgifterna rörande den företagsform, som partrederier representera — liksom för rederier med enskild ägare — icke i tillförlitlighet kunna jämställas med motsvarande för rederiaktiebolagen. Man torde emellertid kunna säga, att tillförlitligheten i viss mån varierar med företagens storlek. De största hava en bokföring fullt jämställd med rederiaktiebolagens, varför deras uppgifter böra vara lika tillförlitliga som dessas. För de minsta företagen åter synas uppgifterna som regel mindre tillförlitliga.

De i utredningen ingående partrederierna, för vilka uppgifter beträffande tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter år 1933 lämnats i tabellerna 2 och 5, hava därför vid bearbetningen indelats i tre storleksgrupper, som omfatta följande antal företag, fartyg och bruttoton:

Partrederier med fartyg om	Antal rederier och fartyg	Bruttoton.
1 000 bruttoton och däröver	11	16 312
200—1 000 bruttoton	42	10 064
under 200 bruttoton	348	30 725
Summa	401	57 101

Nämnda tre gruppers tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter år 1933 framgå av tabellerna 15 och 16.

De största partrederierna, som äga fartyg om 1 000 bruttoton och däröver, äro endast 11 till antalet. Deras fartyg äro samtliga ångfartyg. Fartygsflottan är ganska högt bokförd, nämligen till i medeltal 215·5 kr. per bruttoton. Den utgör praktiskt taget rederiernas enda tillgång och är bokförd till ett belopp motsvarande 96·7 % av tillgångarna. Andels- eller lottkapitalet, som tillskjutits av lottägarna, täcker mycket nära detta värde; 93·2 % av passiva utgöres av detta kapital och endast 6·8 % av skulder, vilka alltså äro relativt obetydliga. Så till vida är dessa rederiers finansiella ställning stark.

Tabell 15. Tillgångar och skulder år 1933 för partrederier av olika storlek med hänsyn till fartygsflottans bruttotonnage.

	Rederier med en fartygsflotta av					
	1 000 bruttoton och däröver		200—1 000 bruttoton		under 200 bruttoton	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
AKTIVA						
Fartygsflottan (bokfört värde)	3 515	96·7	1 418	99·9	5 687	98·3
Övriga tillgångar	2	0·1	—	—	14	0·2
Fordringar	48	1·3	0	0·0	3	0·1
Bank och kassa	71	1·9	2	0·1	84	1·4
Summa	3 636	100·0	1 420	100·0	5 788	100.0
PASSIVA						
Eget kapital med avdrag för balanserad förlust	3 387[1]	93·2	933	65·7	3 688	63·7
Främmande kapital (skulder)	249	6·8	487	34·3	2 100	36·3
Summa	3 636	100·0	1 420	100·0	5 788	100·0

Emellertid är enligt den ovan omnämnda tonnagevärderingen, avseende fartyg om minst 800 bruttotons storlek, flottan bokförd till ett mycket högt värde. Denna tonnagevärdering synes vara tillämplig på de största partrederierna, vilkas fartyg äga en medelstorlek av 1 483 bruttoton. Enligt det användningsvärde, som tonnaget vid ifrågavarande värdering ansetts böra äga, d. v. s. 100 kr. per bruttoton, skulle värdet av de största partrederiernas tonnage reduceras från 3·5 milj. kr. till 1·6 milj. kr. och det egna kapitalet alltså i proportion härtill. Den verkliga ställningen är sålunda icke fullt så stark, som tabell 15 utvisar.

De 11 största partrederierna redovisade för år 1933 en vinst före avskrivningar å 71 000 kr. Avskrivningar ha icke gjorts av något företag. Beräknas dessa till 5 % å fartygsflottans bokföringsvärde, uppstår en nettoförlust å 105 000 kr.

De medelstora partrederierna omfatta sådana med en fartygsflotta om 200—1 000 bruttoton eller riktigare mellan 200 och 500 bruttoton, enär inga rederier med tonnage mellan 500 och 1 000 bruttoton finnas. De synas i regel ha haft en ordnad bokföring, varför deras uppgifter torde få tillmätas en tämligen god tillförlitlighet. Dessa rederier, 42 till antalet, äga en fartygsflotta, som består av såväl ångfartyg som segelfartyg, de flesta sistnämnda med hjälpmaskin. I gruppen ingå 6 ångfartyg, 22 segelfartyg med hjälpmaskin och 14 rena segelfartyg.

Fartygsflottan är bokförd till i medeltal 140·9 kr. per bruttoton. Den utgör 99·9 % av tillgångarnas bokföringsvärde och motsvaras blott till en del av eget kapital, utgörande 65·7 % av samtliga passiva. Det främmande kapitalet, skulderna, är betydande, 34·3 % av passiva. Huruvida den finansiella

[1] Den balanserade förlusten utgör 38 000 kr. och framgår såsom ett saldo av 44 000 kr. förlust och 6 000 kr. vinst.

Tabell 16. Inkomster och utgifter år 1933 för partrederier av olika storlek med hänsyn till fartygsflottans bruttotonnage.

	Rederier med en fartygsflotta av					
	1 000 bruttoton och däröver		200—1 000 bruttoton		under 200 bruttoton	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Inkomster.						
Intjänta bruttofrakter:						
a) i utrikes fart:						
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	679	41·2	400	32·4	1 010	22·8
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	314	19·0	178	14·4	530	12·0
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	560	34·0	201	16·3	334	7·6
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	—	—	427	34·5	2 539	57·3
I tidsbefraktning har intjänts:						
i utrikes fart	94	5·7	—	—	—	—
i inrikes fart	—	—	16	1·3	—	—
Övriga inkomster	2	0·1	14	1·1	15	0·3
Summa inkomster	1 649	100·0	1 236	100·0	4 428	100·0
Förlust före avskrivningar	33	—	21	—	124	—
Summa	1 682	—	1 257	—	4 552	—
Utgifter.						
Besättningshyror	253	16·0	300	25·8	1 283	30·4
Kost	57	3·6	108	9·3	371	8·8
Kol och olja, inkl. smörjmedel	186	11·8	124	10·7	628	14·9
Skeppsumgälder	288	18·2	271	23·3	867	20·5
Reparationer och underhåll	105	6·7	132	11·4	509	12·1
Assuranspremier	109	6·9	81	7·0	186	4·4
Lastnings- och lossningskostnader	490	31·1	97	8·3	190	4·5
Räntor	9	0·6	24	2·1	102	2·4
Kontorskostnader och övriga kostnader	81	5·1	25	2·1	85	2·0
Summa utgifter	1 578	100·0	1 162	100·0	4 221	100·0
Vinst före avskrivningar	104	—	95	—	331	—
Summa	1 682	—	1 257	—	4 552	—

ställningen i verkligheten överensstämmer med ovanberörda sammanställning, beror på tonnagets värdering.

Förut omförmälda tonnagevärdeundersökning (sid. 29) har utsträckts även till *ångfartyg* under 800 bruttoton. Härvid har framgått, att mot 100 kr. för de större fartygen (gammalt tonnage) svarar för de mindre (under 800 bruttoton) ett genomsnittspris av omkring 120 kr. per bruttoton.

Jämväl rörande priserna vid försäljning av *segelfartyg med hjälpmaskin* samt andra *segelfartyg* har en undersökning verkställts. Medelförsäljningspriset för samtliga i kollegii bok över stämpelavgifter vid fartygsköp år 1933 införda fartyg av nämnda slag har framräknats. Hänsyn har härvid icke tagits till försäljning av andelar eller lotter i fartyg, då priset i dessa fall icke

torde ge uttryck åt marknadsvärdet. Medelpriset har för segelfartyg med hjälpmaskin befunnits vara 135 kr. per bruttoton och för andra segelfartyg 60 kr. per bruttoton. Uträkningen av det förra värdet grundar sig på 33 fartygsförsäljningar, av det senare på endast 5; blott ett fåtal rena segelfartyg finnes som bekant numera, och ytterst få försäljas årligen. Då användningsvärdet bör sättas högre än försäljningsvärdet, torde såsom försvarliga bokföringsvärden kunna sättas 150 kr. per bruttoton för segelfartyg med hjälpmaskin och 75 kr. för andra segelfartyg.

Tillämpas de angivna värdena på de olika slagen av fartyg ingående i gruppen medelstora partrederier (1 440 bruttoton ångfartyg, 5 100 bruttoton segelfartyg med hjälpmaskin och 3 524 bruttoton andra segelfartyg eller tillsammans 10 064 bruttoton), erhålles ett medelvärde per bruttoton av omkring 120 kr. Detta värde är avsevärt lägre än motsvarande medeltal för bokföringsvärdet, 140·9 kr. Enligt det förra blir fartygsflottans värde 1·21 milj. kr. mot enligt bokföringsvärdet 1·42 milj. kr. Om det egna kapitalet reduceras med hänsyn härtill, skulle det minskas från 933 000 till 723 000 kr. och alltså utgöra blott 59·7 % av samtliga passiva.

Ifrågavarande rederier redovisa en vinst före avskrivningar av 74 000 kr. Avskrivningar uppges för året till 61 000 kr. En nettovinst å 13 000 kr. skulle sålunda ha uppstått.

Emellertid ha blott 19 av de 42 rederierna verkställt avskrivningar, som utgjort 9·0 % av det beräknade bokföringsvärdet vid årets början för de rederier, som gjort avskrivningar. En avskrivningsprocent på 9·0 synes dock vara väl hög såsom medeltal tillämpligt på samtliga 42 rederier, då häri torde innefattas ej blott normal avskrivning för året utan jämväl värdejustering med hänsyn till utebliven avskrivning för tidigare år. För att icke belasta år 1933 med förlust, som icke hänför sig till detta år, torde man i varje fall icke behöva räkna med lägre avskrivning än 5 % på bokföringsvärdet vid årets början. Redan en sådan täcker emellertid hela vinsten före avskrivningar. Vid en avskrivning å 7 %, vilken torde vara mera normal, uppstår en betydande förlust.

För *de mindre partrederierna* med tonnage under 200 bruttoton är bokföringen ganska bristfällig, varför undersökningens resultat, trots de rättelser och kompletteringar, som verkställts i anslutning till uppgifter inhämtade genom förut omnämnda cirkulärskrivelser och särskild skriftväxling, måste anses äga en mindre grad av exakthet.

Ifrågavarande grupp av rederier omfattar 348 fartyg om 30 725 bruttoton. Rederiernas fartygsflotta är relativt högt bokförd, till i medeltal 185·1 kr. per bruttoton. Den är upptagen till 98·3 % av samtliga bokförda tillgångar. Skulderna äro relativt betydande, medan det egna kapitalet, som ju utgör skillnaden mellan tillgångarna och skulderna, utgör 63·7 % av passiva.

Den finansiella ställningen beror givetvis i hög grad på tonnagets värdering. Fartygsflottan, som består av 13 ångfartyg, 37 motorfartyg, 280 segelfartyg med hjälpmaskin och 18 andra segelfartyg, skulle, därest ovan angivna vär-

den per bruttoton avseende användningsvärdet lades till grund för värderingen, vara värd i genomsnitt omkring 140 kr. per bruttoton. Värdet skulle härvid bliva 4·30 milj. kr. i stället för det i tabell 15 upptagna 5·69 milj. kr. Fartygsflottan skulle sålunda vara c:a 1·39 milj. kr. för högt bokförd, och det egna kapitalet skulle minskas från 3·69 till c:a 2·30 milj. kr. Detta innebär en betydande försämring i den finansiella ställningen jämfört med balanssiffrorna.

De mindre partrederiernas inkomster och utgifter år 1933 framgå av tabell 16. Med hänsyn till vad ovan anförts rörande uppgifternas tillförlitlighet torde saldot av vinst- och förlustsiffrorna icke utgöra ett fullt riktigt uttryck för resultatet. Av de 348 företagen ha 105 visat förlust och 18 varken vinst eller förlust. Härvid har framkommit en förlustsiffra före avskrivningar av 124 000 kr. Även bortsett från avskrivningar måste emellertid den rena driftsförlusten för dessa företag antagas i verkligheten uppgå till högre belopp med hänsyn till att delägare i många fall icke tillgodoräknat sig skälig lön för verkställt arbete eller ränta å insatt kapital. De partrederier, vilkas rörelse utvisat vinst, äro till antalet 225 och vinstbeloppet före avskrivningar 331 000 kr. Genom den verkställda kompletteringen av materialet torde denna vinstsiffra kunna anses vara förhållandevis tillförlitlig.

Av de 348 rederierna ha 179 uppgivit avskrivningar för år 1933 å sammanlagt 284 000 kr. Redan med dessa avskrivningar gällande för samtliga rederier är det tydligt, att rörelsen som helhet gått med förlust. Avskrivningarna utgöra 7·9 % på fartygsflottans beräknade bokföringsvärde vid årets början för de rederier, som verkställt sådana.

Tabell 17. Tillgångar och skulder år 1933 för partrederier med fördelning på den geografiska fart, i vilken deras fartyg huvudsakligen varit sysselsatta.

	Rederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i									
	inre fart		kanalfart		kustfart		östersjöfart		nordsjöfart	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
AKTIVA										
Fartygsflottan (bokfört värde)	296	100·0	479	99·0	499	98·0	5 726	98·5	3 555	96·7
Övriga tillgångar	—	—	—	—	1	0·2	13	0·2	2	0·1
Fordringar	—	—	—	—	1	0·2	2	0·0	48	1·3
Bank och kassa	—	—	5	1·0	8	1·6	74	1·3	71	1·9
Summa	296	100·0	484	100·0	509	100·0	5 815	100·0	3 676	100·0
PASSIVA										
Eget kapital med avdrag av balanserad förlust	156	52·7	353	72·9	327	64·2	3 738[2]	64·3	3 407[1]	92·7
Främmande kapital (skulder)	140	47·3	131	27·1	182	35·8	2 077	35·7	269	7·3
Summa	296	100·0	484	100·0	509	100·0	5 815	100·0	3 676	100·0

[1] Den balanserade förlusten utgör 38 000 kr. och framgår såsom ett saldo av 44 000 kr. förlust och 6 000 kr. vinst.

[2] Den balanserade förlusten utgör 239 000 kr. och framgår såsom ett saldo av 265 000 kr. förlust och 26 000 kr. vinst.

Partrederierna fördela sig på följande grupper av *geografisk fart:*

	Antal rederier	Bruttoton
Lokalfart	5	332
Inre fart	39	2 397
Kanalfart	41	3 678
Kustfart	39	2 879
Östersjöfart	265	31 287
Nordsjöfart	12	16 528
Summa	401	57 101

Tabell 18. Inkomster och utgifter år 1933 för partrederier med fördelning på den geografiska fart, i vilken deras fartyg huvudsakligen varit sysselsatta.

	Rederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i									
	inre fart		kanalfart		kustfart		östersjöfart		nordsjöfart	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Inkomster.										
Intjänta bruttofrakter:										
a) i utrikes fart:										
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	—	—	—	—	—	—	1 399	32·7	690	41·0
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	—	—	—	—	—	—	699	16·3	323	19·2
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar.	—	—	—	—	—	—	524	12·3	571	33·9
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	295	99·0	577	100·0	404	97·3	1 625	38·0	4	0·2
I tidsbefraktning har intjänts:										
i utrikes fart	—	—	—	—	—	—	—	—	94	5·6
i inrikes fart	—	—	—	—	7	1·7	9	0·2	—	—
Övriga inkomster	3	1·0	0	0·0	4	1·0	20	0·5	2	0·1
Summa inkomster	298	100·0	577	100·0	415	100·0	4 276	100·0	1 684	100·0
Förlust före avskrivningar	14	—	20	—	17	—	93	—	33	—
Summa	312	—	597	—	432	—	4 369	—	1 717	—
Utgifter.										
Besättningshyror	110	37·7	188	32·5	135	32·6	1 117	27·8	258	16·1
Kost	23	7·9	27	4·7	35	8·4	388	9·7	60	3·7
Kol och olja, inkl. smörjmedel	66	22·6	69	11·9	59	14·2	540	13·5	191	11·9
Skeppsumgälder	39	13·3	157	27·1	65	15·7	865	21·6	297	18·5
Reparationer och underhåll	28	9·6	68	11·7	62	15·0	475	11·8	107	6·7
Assuranspremier	5	1·7	10	1·7	24	5·8	224	5·6	110	6·8
Lastnings- och lossningskostnader	12	4·1	23	4·0	16	3·9	237	5·9	490	30·5
Räntor	7	2·4	9	1·6	7	1·7	101	2·5	10	0·6
Kontorskostnader och övriga kostnader	2	0·7	28	4·8	11	2·7	65	1·6	84	5·2
Summa utgifter	292	100·0	579	100·0	414	100·0	4 012	100·0	1 607	100·0
Vinst före avskrivningar	20	—	18	—	18	—	357	—	110	—
Summa	312	—	597	—	432	—	4 369	—	1 717	—

För de fem senaste slagen lämnas i tabellerna 17 och 18 sammanställningar rörande rederiernas tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter år 1933.

Till tabellerna må här endast anföras följande. Det är anmärkningsvärt, att tonnagets bokföringsvärde per bruttoton stiger, ju mera avlägsen farten är. Sålunda utgör berörda värde för rederier med fartyg sysselsatta i:

Inre fart	123·4	kr.	per bruttoton
Kanalfart	130·1	»	»
Kustfart	173·2	»	»
Östersjöfart	183·0	»	»
Nordsjöfart	215·1	»	»

För den inre farten och kanalfarten äro tonnagevärdena jämförelsevis låga, för kustfart, östersjö- och nordsjöfart äro däremot värdena höga.

Rederierna i kanalfart och kustfart äga i förhållande till det egna kapitalet relativt ringa skulder. En särställning intaga nordsjörederierna med synnerligen låga sådana.

Rörelsen för rederierna i inre fart, kanalfart och kustfart synes som helhet betraktad för varje kategori ha gått med förlust även oavsett avskrivningar. Med 5 % avskrivning å tonnagets bokföringsvärde har också rörelsen för östersjö- och nordsjörederierna gått med förlust.

KAP. V.

Rederier med enskild ägare.

Beträffande samtliga 208 i undersökningen ingående rederier med enskild ägare ha i kapitel II, tabellerna 3 och 6, meddelats sammanställningar över deras tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter år 1933. Dessa rederier ägde 248 fartyg om sammanlagt 44 549 bruttoton. Rederiernas egna kapital skulle enligt tabell 3 utgöra 3·09 milj. kr. och hela det i rederirörelsen arbetande kapitalet 5·62 milj. kr. Det må understrykas, att dessa värden äro i hög grad beroende av fartygsflottans värdering, något som också framhållits i kapitel II.

Helt naturligt torde uppgifterna vara mest tillförlitliga för de större rederierna, vilkas bokföring kan antagas vara bäst ordnad. Med hänsyn härtill har en uppdelning av rederierna i likhet med vad som gjorts för partrederierna genomförts i trenne grupper efter storleken av rederiernas tonnage. De olika grupperna omfatta följande rederier:

Rederier med en fartygsflotta av	Antal rederier	Antal fartyg	Bruttoton
1 000 bruttoton och däröver	11	28	26 309
200—1 000 bruttoton	16	39	6 958
under 200 bruttoton	181	181	11 282
Summa	208	248	44 549

Dessa tre rederigruppers tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter år 1933 framgå av tabellerna 19 och 20.

De största rederierna med enskild ägare, de som äga ett tonnage om 1 000 bruttoton och däröver, äro till antalet endast 11. Deras fartygsflotta består av ångfartyg och är ovanligt lågt bokförd, till i medeltal 93·7 kr. per bruttoton, samt är upptagen till 93·5 % av tillgångarna. Det egna kapitalet täcker ej mycket mer än hälften av flottans värde och övriga tillgångar, i det 55·4 % av passiva utgöras av eget kapital och 44·6 % av främmande sådant (skulder).

Ifrågavarande rederier utvisade för år 1933 en förlust före avskrivningar å 55 000 kr. Avskrivningar ha uppgivits av 5 rederier till ett belopp av 61 000 kr. För dessa rederier utgöra de 5·4 % på fartygsflottans bokföringsvärde vid årets början. Räknar man med 5 % avskrivning för övriga rederier, uppstår för hela gruppen en förlust för året å c:a 186 000 kr.

De *medelstora rederierna med enskild ägare* äro 16 till antalet. Deras fartygsflotta består av 7 ångfartyg, 11 motorfartyg, 20 segelfartyg med hjälp-

Tabell 19. Tillgångar och skulder år 1933 för rederier med enskild ägare med fördelning på olika storlek med hänsyn till fartygsflottans bruttotonnage.

	Rederier med en fartygsflotta av					
	1 000 bruttoton och däröver		200—1 000 bruttoton		under 200 bruttoton	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
AKTIVA						
Fartygsflottan (bokfört värde)	2 465	93·5	1 077	92·4	1 822	100·0
Övriga tillgångar:						
fastigheter	17	0·6	—	—	—	—
förråd	2	0·1	—	—	—	—
ej specificerade	34	1·3	3	0·3	—	—
Aktier (andra än i närstående företag)	—	—	1	0·1	—	—
Fordringar	86	3·3	19	1·6	—	—
Bank och kassa	32	1·2	65	5·6	—	—
Summa	2 636	100·0	1 165	100·0	1 822	100·0
PASSIVA						
Eget kapital med avdrag för balanserad förlust	1 460[1]		545[2]		1 102[3]	
·/. aktier i närstående företag	—		18		—	
Summa	1 460	55·4	527	45·2	1 102	60·5
Främmande kapital (skulder)	1 176	44·6	638	54·8	720	39·5
Summa	2 636	100·0	1 165	100·0	1 822	100·0

maskin och 1 annat segelfartyg. Dessa företag synas i likhet med de största äga en god bokföring, varför uppgifterna torde vara ganska tillförlitliga. Fartygsflottan är bokförd till i medeltal 154·8 kr. per bruttoton och är upptagen till 92·4 % av tillgångarna. Det egna kapitalet utgör 45·2 % av passiva, vadan fartygsflottan alltså till över hälften motsvaras av skulder.

Av intresse är här att granska bokföringsvärdenas skälighet. Tillämpas de ovan genom särskilda undersökningar funna värdena på de i gruppen ingående fartygsslagen, erhålles ett genomsnittsvärde per bruttoton å c:a 135 kr. Enligt detta värde skulle fartygsflottans användningsvärde uppgå till 939 000 kr. mot bokföringsvärdet 1·08 milj. kr. Övervärde å c:a 138 000 kr. skulle alltså föreligga. Nedskrives det egna kapitalet med hänsyn härtill, skulle det minskas från 527 000 kr. till 389 000 kr., ett belopp som ej mycket överstiger hälften av skulderna, 638 000 kr. Den finansiella ställningen synes därför vara jämförelsevis svag.

Ifrågavarande rederier redovisade för år 1933 en vinst före avskrivningar å 69 000 kr. De redovisade avskrivningarna utgöra 76 000 kr. Rörelsen har sålunda gått med 7 000 kr. förlust. Ifrågavarande avskrivningar äro visserligen ganska betydande och utgöra 11·0 % på fartygsflottans bokförda vär-

[1] Den balanserade förlusten utgör 176 000 kr. och framgår såsom ett saldo av 197 000 kr. förlust och 21 000 kr. vinst.

[2] Den balanserade förlusten utgör 50 000 kr. och framgår såsom ett saldo av 104 000 kr. förlust och 54 000 kr. vinst.

[3] Den balanserade förlusten utgör 6 000 kr. och framgår såsom ett saldo av 8 000 kr. förlust och 2 000 kr. vinst.

Tabell 20. Inkomster och utgifter år 1933 för rederier med enskild ägare med fördelning på olika storlek med hänsyn till fartygsflottans bruttotonnage.

	Rederier med en fartygsflotta om					
	1 000 bruttoton och däröver		200—1 000 bruttoton		under 200 bruttoton	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Inkomster.						
Intjänta bruttofrakter:						
a) i utrikes fart:						
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	1 106	30·5	183	14·0	247	15·5
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	950	26·2	158	12·1	196	12·3
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	1 443	39·8	313	24·0	99	6·2
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	35	0·9	616	47·2	1 043	65·5
I tidsbefraktning i utrikes fart har intjänts	86	2·4	—	—	—	—
Övriga inkomster	6	0·2	36	2·7	7	0·5
Summa inkomster	3 626	100·0	1 306	100·0	1 592	100·0
Förlust före avskrivningar	114	—	40	—	79	—
Summa	3 740	—	1 346	—	1 671	—
Utgifter.						
Besättningshyror	604	16·4	269	21·7	522	33·5
Kost	164	4·5	79	6·4	133	8·5
Kol och olja, inkl. smörjmedel	414	11·2	146	11·8	253	16·2
Skeppsumgälder	738	20·1	260	21·0	289	18·5
Reparationer och underhåll	245	6·7	159	12·9	188	12·1
Assuranspremier	217	5·9	60	4·8	50	3·2
Lastnings- och lossningskostnader	1 068	29·0	164	13·3	64	4·1
Räntor	49	1·3	25	2·0	38	2·4
Kontorskostnader och övriga kostnader	182	4·9	75	6·1	24	1·5
Summa utgifter	3 681	100·0	1 237	100·0	1 561	100·0
Vinst före avskrivningar	59	—	109	—	110	—
Summa	3 740	—	1 346	—	1 671	—

de vid årets början för de rederier, som gjort avskrivningar, men de hänföra sig till endast 10 av 16 rederier. Räknar man för samtliga rederier med endast 7 % avskrivning på det beräknade bokföringsvärdet vid årets början — för att icke belasta årets rörelse med tidigare års förluster — uppkommer ett avskrivningsbelopp å 81 000 kr. och en nettoförlust å c:a 12 000 kr.

De mindre rederierna med enskild ägare (under 200 bruttoton) äro till antalet 181 och äga en fartygsflotta av 181 fartyg om 11 282 bruttoton fördelad på 15 ångfartyg, 26 motorfartyg, 129 segelfartyg med hjälpmaskin och 11 andra segelfartyg. Samtliga rederier äro ägare till blott ett fartyg vardera. Fartygsflottan är bokförd till i medeltal 161·5 kr. per bruttoton och upptagen som rederiernas enda tillgång. Den har enligt de meddelade uppgifterna finansierats genom 60·5 % eget kapital och 39·5 % främmande (skulder).

En undersökning av tonnagets värdering på grundval av tidigare här ovan meddelade medelvärden, svarande mot beräknade användningsvärden, ger till resultat, att medelvärdet per bruttoton — under hänsynstagande till fartygsflottans sammansättning av olika fartyg — är c:a 140 kr. Efter detta medelvärde skulle hela fartygsflottan värderas till 1·58 milj. kr. mot i tabell 19 upptaget värde av 1·82 milj. kr. Ett övervärde å c:a 240 000 kr. skulle alltså föreligga, och det egna kapitalet torde därför få reduceras till omkring 860 000 kr. Då skulderna utgöra 720 000 kr., äro de relativt sett betydande.

De mindre rederiernas inkomster och utgifter år 1933 framgå av tabell 20 (sid. 52). På grund av osäkerheten i uppgiftsmaterialet, varom närmare redogjorts i det föregående, synes en salderad summa för samtliga fartygs driftsresultat icke böra framräknas. Av de 181 rederierna ha 59 redovisat förlust och 19 varken vinst eller förlust. För dessa rederier har uppstått en förlustsiffra före avskrivningar å 79 000 kr. Denna siffra torde få anses för låg, då ägaren icke alltid tillgodoräknat sig lön eller ränta å eget insatt kapital. Kollegium har visserligen, såsom ovan meddelats, genom cirkulärskrivelser sökt att i största möjliga utsträckning erhålla upplysning rörande det belopp, som i varje särskilt fall ansetts böra motsvara lön. Men trots detta torde uppgifterna om rörelseresultatet få anses vara för gynnsamma. De rederier, vilkas rörelse utvisat vinst, äro 103 till antalet, och vinstbeloppet före avskrivningar utgör 110 000 kr. Denna siffra torde vara mera tillförlitlig än ovannämnda förlustsiffra.

Av de 181 rederierna ha 76 redovisat avskrivningar å tillsammans 66 000 kr., utgörande 7·5 % av dessa sistnämnda rederiers bokföringsvärde för fartygsflottan vid årets början. Det är sålunda tydligt, att de enskilda ägare tillhörande rederierna med tonnage under 200 bruttoton som helhet vid resultatsberäkning efter dessa avskrivningar uppvisat förlust. Ännu större blir denna, om för samtliga rederier beräknas normal avskrivning.

De 208 rederierna med enskild ägare fördela sig på följande grupper av *geografisk fart:*

	Antal rederier	Antal fartyg	Bruttoton
Lokalfart	11	28	1 390
Inre fart	48	48	2 419
Kanalfart	18	25	1 840
Kustfart	35	44	3 115
Östersjöfart	82	89	11 728
Nordsjöfart	14	14	24 057
Summa	208	248	44 549.

För de fem sistnämnda rederigrupperna lämnas i tabellerna 21 och 22 uppgifter rörande deras tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter år 1933. Till tabellerna må fogas endast några kortfattade anmärkningar.

Tabell 21. Tillgångar och skulder år 1933 för rederier med enskild ägare med fördelning på den geografiska fart, i vilken fartygen huvudsakligen varit sysselsatta.

	Rederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i									
	inre fart		kanalfart		kustfart		östersjöfart		nordsjöfart	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
AKTIVA										
Fartygsflottan (bokfört värde)	296	100·0	214	100·0	539	93·1	1 541	98·6	2 524	92·7
Övriga tillgångar:										
fastigheter	—	—	—	—	—	—	—	—	17	0·6
förråd	—	—	—	—	—	—	—	—	2	0·1
ej specificerade	—	—	—	—	0	0·0	1	0·1	35	1·3
Aktier (andra än i närstående företag)	—	—	—	—	—	—	—	—	1	0·0
Fordringar	—	—	—	—	11	1·9	14	0·9	80	3·0
Bank och kassa	—	—	—	—	29	5·0	6	0·4	63	2·3
Summa	296	100·0	214	100·0	579	100·0	1 562	100·0	2 722	100·0
PASSIVA										
Eget kapital med avdrag för balanserad förlust	187		109		296		1 028		1 416[1]	
Ej disponerade vinstmedel	—		—		29[2]		20[3]		—	
Summa	187		109		325		1 048		1 416	
% aktier i närstående företag	—		—		18		—		—	
Summa	187	63·2	109	50·9	307	53·0	1 048	67·1	1 416	52·0
Främmande kapital (skulder)	109	36·8	105	49·1	272	47·0	514	32·9	1 306	48·0
Summa	296	100·0	214	100·0	579	100·0	1 562	100·0	2 722	100·0

Först må påpekas, att fartygens bokförda värde i medeltal per bruttoton är något lägre för kanalfart än för inre fart, stiger så starkt för kustfart, som har det högsta medelvärdet, för att sedan sjunka för östersjöfart och nordsjöfart, vilken sistnämnda uppvisar det lägsta värdet. Medelvärdena äro följande:

Inre fart	122·5	kr. per bruttoton
Kanalfart	116·1	» » »
Kustfart	172·9	» » »
Östersjöfart	131·4	» » »
Nordsjöfart	104·9	» » »

En anmärkningsvärd skillnad råder mellan dessa medelvärden och motsvarande för partrederierna. Särskilt gäller detta östersjö- och nordsjöfarten, där partrederiernas värden äro mycket höga men rederiernas med enskild ägare relativt låga. Synnerligen framträdande är detta för nordsjöfarten, där partrederiernas bokföringsvärden per ton är mer än dubbelt så högt som rederiernas med enskild ägare.

[1] Den balanserade förlusten utgör 217 000 kr. och framgår såsom ett saldo av 231 000 kr. förlust och 14 000 kr. vinst.
[2] Detta belopp utgör saldo av 35 000 kr. vinst och 6 000 kr. förlust.
[3] » » » » » 28 000 » » » 8 000 » »

Tabell 22. Inkomster och utgifter år 1933 för rederier med enskild ägare med fördelning på den geografiska fart, i vilken fartygen huvudsakligen varit sysselsatta.

	Rederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i									
	inre fart		kanalfart		kustfart		östersjöfart		nordsjöfart	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Inkomster.										
Intjänta bruttofrakter:										
a) i utrikes fart:										
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	—	—	—	—	6	0·9	459	23·6	1 059	33·2
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	—	—	—	—	7	1·1	761	39·1	525	16·5
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	—	—	—	—	—	—	375	19·2	1 480	46·4
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	338	98·3	209	99·5	598	92·6	353	18·1	32	1·0
I tidsbefraktning i utrikes fart har intjänts	—	—	—	—	—	—	—	—	86	2·7
Övriga inkomster	6	1·7	1	0·5	35	5·4	0	0·0	7	0·2
Summa inkomster	344	100·0	210	100·0	646	100·0	1 948	100·0	3 189	100·0
Förlust före avskrivningar	26	—	13	—	6	—	26	—	156	—
Summa	370	—	223	—	652	—	1 974	—	3 345	—
Utgifter.										
Besättningshyror	125	35·9	70	32·4	163	28·9	397	21·2	561	17·0
Kost	31	8·9	13	6·0	46	8·1	120	6·4	156	4·7
Kol och olja, inkl. smörjmedel	49	14·1	40	18·5	81	14·4	242	12·9	372	11·3
Skeppsumgälder	59	17·0	44	20·4	87	15·4	389	20·8	677	20·6
Reparationer och underhåll	50	14·4	24	11·1	71	12·6	193	10·3	237	7·2
Assuranspremier	7	2·0	6	2·8	25	4·4	70	3·7	213	6·5
Lastnings- och lossningskostnader	17	4·9	11	5·1	28	5·0	370	19·8	869	26·4
Räntor	6	1·7	5	2·3	14	2·5	27	1·4	52	1·6
Kontorskostnader och övriga kostnader	4	1·1	3	1·4	49	8·7	65	3·5	156	4·7
Summa utgifter	348	100·0	216	100·0	564	100·0	1 873	100·0	3 293	100·0
Vinst före avskrivningar	22	—	7	—	88	—	101	—	52	—
Summa	370	—	223	—	652	—	1 974	—	3 345	—

De sistnämnda rederiernas bokföringsvärden äro också i förhållande till de användningsvärden, som ovan angivits för större ångfartyg i trampfart — 100 kr. per bruttoton — ej särdeles höga. Östersjörederiernas bokföringsvärde torde vid en dylik jämförelse knappast heller få anses vara högt, i betraktande av att i ifrågavarande fart gå relativt många segelfartyg med hjälpmaskin med användningsvärde av 150 kr. per bruttoton. Kustfartsrederiernas bokföringsvärde däremot synes liksom motsvarande för partrederierna vid samma jämförelse högt.

Kanal-, kustfarts- och nordsjörederiernas egna kapital är icke mycket större än deras skulder. För rederierna i inre fart och särskilt för östersjörederierna spelar däremot det egna kapitalet en större roll.

Med hänsyn till osäkerheten i uppgivna vinst- och förlustsiffror torde inga saldosummor för årsresultatet böra meddelas. Dock synes det sannolikt, att rederierna i inre fart, kanalfart samt nordsjöfart haft driftsunderskott. Även östersjörederierna torde vid en beräknad avskrivning av 5 % visa förlust. Den enda sjöfartskategori, som synes uppvisa vinst, är kustfartsrederierna.

KAP. VI.

Linjerederiaktiebolagen.

Såsom framgått av det föregående, bedrives hela den svenska linjesjöfarten under aktiebolags form. Inga partrederier eller rederier med enskild ägare äro engagerade i linjesjöfart i den bemärkelse, detta uttryck här fattats, nämligen reguljär sjöfart med fartyg, tillgängliga för allmänheten för sändning av styckegods. Linjerederiaktiebolagens rörelse är emellertid helt naturligt till en del trampsjöfart, liksom tramprederiaktiebolagens rörelse delvis är linjesjöfart. Rederierna hava nämligen hänförts till den ena eller andra kategorien, allteftersom deras *huvudsakliga* rörelse är linje- eller trampfart.

Undersökningsmaterialet är ifråga om linjerederiaktiebolagen nästan fullständigt. Endast två rederier av någon betydelse saknas. Materialet omfattar 87 rederier med 568 fartyg om 706 601 bruttoton. Dessa rederier ägde ett bokfört kapital vid 1933 års utgång av 191·20 milj. kr., och i deras rörelse arbetade totaliter ett kapital av 262·92 milj. kr.

Då hithörande rederier bilda en synnerligen heterogen samling företag, har det synts lämpligt att vid redovisningen av deras tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter tillämpa en viss gruppindelning. Till belysande av berörda heterogenitet må meddelas följande uppställning.

	Antal rederier
De sex största lastlinjerederierna, samtliga i utrikes fart	6
Övriga utrikes lastlinjerederier	11
Inrikes linjerederier utom Sveabolaget	68
Sveabolaget, det största inrikeslinjerederiet och tillika stort utrikeslinjerederi	1
Svenska Amerika Linien, passagerarlinjerederi i utrikes fart	1
Summa	87

Uppgifter rörande de båda sistnämnda rederierna kunna givetvis icke lämnas i separata tabeller. Däremot skall i det följande meddelas tabeller rörande de tre övriga linjerederikategorierna.

De sex största lastlinjerederierna ha avskiljts till en särskild grupp, enär desamma, om de sammanräknades med övriga utrikes lastlinjerederier, skulle helt dominera siffrorna. För att göra gruppen så homogen som möjligt innesluter den icke Svenska Amerika Linien, som är det enda verkliga passagerarlinjerederiet, och ej heller Stockholms Rederiaktiebolag Svea, det största inrikesrederiet och tillika ett stort utrikesrederi.

Storrederigruppen omfattar en fartygsflotta å 121 fartyg om sammanlagt 439 286 bruttoton. Dessa rederier ägde vid 1933 års utgång ett eget kapital å 109·96 milj. kr., och i deras rörelse arbetade ett totalt kapital av 160·28 milj. kr., vilket framgår av tabell 23, som gäller *storrederiernas tillgångar och skulder.*

Tabell 23. Tillgångar och skulder år 1933 för de 6 största lastlinjerederierna.

Sammanställningen omfattar 6 rederier med en fartygsflotta av 121 fartyg om 439 286 bruttoton.

AKTIVA	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde)		103 639	64·6
Övriga anläggningsmedel:			
fastigheter	2 750		
förråd	458		
ej specificerade	2 025	5 233	3·3
Aktier (andra än i närstående företag)	8 257		
Obligationer	7 771	16 028	10·0
Fordringar	25 447		
Bank och kassa	9 931	35 378	22·1
	Summa	160 278	100·0
PASSIVA			
Eget kapital:			
Aktiekapital	80 185		
reservfond	17 600		
egna fonder i övrigt	13 319		
ej disponerade vinstmedel	8 813		
	119 917		
/. aktier i närstående företag	9 955	109 962	68·6
Främmande kapital:			
skulder		50 316	31·4
	Summa	160 278	100·0

För denna rederigrupp täcker det i företagen investerade egna kapitalet helt anläggningsmedlen. Även proportionen mellan de likvida medlen, inkl. aktier och obligationer, samt lånekapitalet är följaktligen gynnsam. För gruppen som helhet får alltså likviditetsställningen betecknas som god. Att uppmärksamma är även det mycket betydande beloppet av fordringar, banktillgodohavande och kassa å ej mindre än 35·38 milj. kr. Till att den allmänna finansiella ställningen år 1933 för storrederierna gör ett så gynnsamt intryck har också bidragit en bolagsrekonstruktion, som genomförts under året.

Med hänsyn till vad som här ovan framhållits synes en värdering av storrederiernas tonnage i syfte att undersöka bokföringsvärdenas överensstämmelse med marknadspris och användningsvärden knappast vara erforderlig. Emellertid har kollegium sökt att verkställa en *tonnagevärdeberäkning.*

En undersökning av försäljningsvärden för de fartyg, som försålts år 1933, ger vid handen ett genomsnittspris för större ångfartyg över 2 000 bruttoton av 108 kr. och för större motorfartyg av 344 kr. per bruttoton. Den förstnämnda siffran överensstämmer väl med det användningsvärde å 100 kr. per bruttoton, som kollegium räknat med för stora trampfartyg. Linjeångfartygens användningsvärde synes dock i överensstämmelse med vad som skett för trampfartygen (vilkas försäljningsvärde befanns utgöra 75 kr.) böra höjas till minst 125 kr. per bruttoton, detta även med hänsyn till att medelåldern hos ifrågavarande fartyg är betydligt lägre (20 år) än för trampfartygen. För

Tabell 24. Inkomster och utgifter år 1933 för de 6 största lastlinjerederierna.

Sammanställningen omfattar 6 rederier med en fartygsflotta av 121 fartyg om 439 286 bruttoton.

	1 000 kr.	%
Inkomster:		
Intjänta bruttofrakter:		
a) i utrikes fart:		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	21 018	24·5
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	16 893	19·7
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	40 981	47·8
4. för passagerare- och postbefordran	2 605	3·0
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	268	0·3
I tidsbefraktning i utrikes fart har intjänts	1 289	1·5
Övriga inkomster	2 702	3·2
Summa inkomster	85 756	100·0
Förlust före avskrivningar	—	—
Summa	85 756	—
Utgifter:		
Besättningshyror	8 507	11·4
Kost	2 490	3·3
Kol och olja, inkl. smörjmedel	9 959	13·4
Skeppsumgälder	13 288	17·9
Reparationer och underhåll	3 375	4·5
Assuranspremier	5 182	7·0
Lastnings- och lossningskostnader	17 916	24·1
Räntor	2 293	3·1
Kontorskostnader och övriga kostnader	11 402	15·3
Summa utgifter	74 412	100·0
Vinst före avskrivningar	11 344	—
Summa	85 756	—

motorfartyg skulle användningsvärdet utgöra c:a 400 kr. Detta värde synes dock vara väl högt med hänsyn till fartygens nybyggnadsvärden och medelålder (nära 9 år). Räknar man med ett användningsvärde av 350 kr. per bruttoton för motorfartyg (241 440 ton) samt med 125 kr. för ångfartyg (197 846 ton), erhåller man under hänsynstagande till tonnagets sammansättning av ång- och motorfartyg ett medelvärde för fartygsflottan av c:a 250 kr. per bruttoton. Då bokföringsvärdet för storrederiernas fartyg utgör i medeltal 235·9 kr. per bruttoton, torde detta icke kunna anses vara för högt. Storrederiernas tonnagevärden synas alltså ha nedskrivits, så att de stå i vida bättre relation till marknadsvärdena än tonnagevärdena inom tramprederierna.

I tabell 24 lämnas en sammanställning rörande *storrederiernas inkomster och utgifter år 1933.*

Av tabellen framgår, att rederierna nämnda år ägde en vinst före avskrivningar å 11·34 milj. kr. De redovisade avskrivningarna utgjorde 9·76 milj. kr., vadan en nettovinst uppstått å 1·58 milj. kr., utgörande 2·0 % på aktiekapitalet och 1·4 % på hela det egna kapitalet vid årets slut.

Samtliga bolag hava verkställt avskrivningar, vilka tillsammantagna utgöra

Tabell 25. Tillgångar och skulder år 1933 för utrikes lastlinjerederier andra än de sex största.

Sammanställningen omfattar 11 rederier med en fartygsflotta av 34 fartyg om 47 781 bruttoton.

AKTIVA	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde)		14 034	69·6
Övriga anläggningsmedel:			
fastigheter	167		
förråd	72		
ej specificerade	181	420	2·1
Aktier (andra än i närstående företag)	215		
Obligationer	—	215	1·1
Fordringar	5 444		
Bank och kassa	34	5 478	27·2
	Summa	20 147	100·0

PASSIVA	1 000 kr.		
Eget kapital:			
aktiekapital		6 410	
reservfond		1 649	
egna fonder i övrigt	7 123		
med avdrag för balanserad förlust	1 036	6 087	
		14 146	
·/. aktier i närstående företag		40	14 106 70·0
Främmande kapital:			
pensionsfond		187	
skulder		5 854	6 041 30·0
		Summa	20 147 100·0

8·6 % på fartygsflottans värde vid 1933 års början. Den relativt höga avskrivningsprocenten synes betingad framför allt av motortonnagets stora andel i storrederiernas tonnage, för vilket motortonnage en högre avskrivning än för ångfartyg anses vara betingad av större slitage hos maskineriet. Dessutom torde jämväl hava bidragit, att den tekniska utvecklingen under senare år gjort det nybyggda tonnaget mer effektivt än det äldre, bl. a. beträffande fart och driftsekonomi, något som synes motivera en snabbare avskrivning av äldre tonnage. Ångfartygstonnaget är, som ovan nämnts, av relativt hög ålder, i medeltal 20 år gammalt.

Ifrågavarande storrederier hava icke gjort större avsättningar till reserv- eller andra fonder, bortsett från förnyelse- och avskrivningsfonder; endast 100 000 kr. ha redovisats såsom avsatta till sådana. Trenne rederier hava lämnat utdelning, tillsammans utgörande 2·22 milj. kr. eller 4·7 % på dessa rederiers aktiekapital. De rederier, som icke lämnade utdelning, ägde ett aktiekapital av 32·48 milj. kr.

Övriga utrikes lastlinjerederier, 11 till antalet, ägde en fartygsflotta å 34 fartyg om sammanlagt 47 781 bruttoton. Dessa rederier bokförde vid 1933 års utgång ett eget kapital å 14·11 milj. kr.; i deras rörelse arbetade ett totalt kapital av 20·15 milj. kr. Rederiernas *tillgångar och skulder år 1933* framgå av tabell 25.

Tabell 26. Inkomster och utgifter år 1933 för utrikes lastlinjerederier andra än de sex största.

Sammanställningen omfattar 11 rederier med en fartygsflotta av 34 fartyg om 47 781 bruttoton.

	1 000 kr.	%
Inkomster:		
Intjänta bruttofrakter:		
a) i utrikes fart:		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	5 200	45·4
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	2 734	23·9
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	2 456	21·5
4. för passagerare- och postbefordran	151	1·3
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	318	2·8
I tidsbefraktning i utrikes fart har intjänts	297	2·6
Övriga inkomster	283	2·5
Summa inkomster	11 439	100·0
Förlust före avskrivningar	86	—
Summa	11 525	—
Utgifter:		
Besättningshyror	1 513	13·8
Kost	411	3·7
Kol och olja, inkl. smörjmedel	1 067	9·7
Skeppsumgälder	1 962	17·8
Reparationer och underhåll	521	4·7
Assuranspremier	603	5·5
Lastnings- och lossningskostnader	2 862	26·0
Räntor	401	3·6
Kontorskostnader och övriga kostnader	1 668	15·2
Summa utgifter	11 008	100·0
Vinst före avskrivningar	517	—
Summa	11 525	—

För ifrågavarande rederier täcker det i företagen investerade egna kapitalet nära nog helt anläggningsmedlen. Proportionen mellan de likvida medlen, inkl. aktier och obligationer, samt lånekapitalet är därför fördelaktig. Rederigruppens likviditetsställning synes sålunda vara god. En icke obetydlig kapitalnedskrivning, som genomförts under året för ett företag, har bidragit till det gynnsamma resultatet.

Då ställningen sålunda synes relativt fördelaktig, kunde det måhända anses onödigt att gå in på frågan om *tonnagets värdering*. Bokföringsvärdet, i medeltal per bruttoton 293·7 kr., kan emellertid förefalla väl högt, varför en undersökning av tonnagevärdena befunnits böra utföras.

Ifrågavarande rederiers tonnage utgöres av 32 ångfartyg med en medelålder av 17 år samt av 2 motorfartyg, 5 år gamla. Ångfartygens värde är mycket högt bokfört. Även om man räknar med ett användningsvärde av 200 kr. per bruttoton, skulle övervärden på omkring 2 milj. kr. finnas.

De utrikes lastlinjerederiernas *inkomster och utgifter år 1933* framgå av tabell 26.

Enligt denna visade rederierna för året en vinst före avskrivningar å 431 000 kr. De redovisade avskrivningarna utgöra 447 000 kr. Sålunda har rörelsen

Tabell 27. Tillgångar och skulder år 1933 för inrikes linjerederier med undantag av Stockholms Rederiaktiebolag Svea.

Sammanställningen omfattar 68 rederier med en fartygsflotta av 315 fartyg om 60 449 bruttoton.

AKTIVA	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde)		16 030	72·6
Övriga anläggningsmedel:			
fastigheter	895		
förråd	110		
ej specificerade	204	1 209	5·5
Aktier (andra än i närstående företag)	372		
Obligationer	351	723	3·3
Fordringar	2 069		
Bank och kassa	2 042	4 111	18·6
	Summa	22 073	100·0

PASSIVA				
Eget kapital:	1 000 kr.			
aktiekapital		13 261		
reservfond		3 098		
egna fonder i övrigt	2 821			
med avdrag för balanserad förlust	981[1]	1 840		
		18 199		
⁄. aktier i närstående företag		399	17 800	80·6
Främmande kapital:				
pensionsfond		27		
skulder		4 246	4 273	19·4
		Summa	22 073	100·0

gått med c:a 16 000 kr:s förlust. Engångsnedskrivningar ha dessutom gjorts av tvenne företag å tillsammans 5·29 milj. kr.

Endast 5 företag av 11 hava emellertid gjort avskrivningar bortsett ifrån de företag, som gjort engångsnedskrivningar. Dessa avskrivningar utgöra för de företag, som verkställt sådana, 5·8 % på bokföringsvärdet vid årets början. Räknar man med 5 % avskrivning för samtliga 11 rederier, uppstår en förlust å 289 000 kr. Räknar man med 6 % avskrivning, stiger förlusten till 438 000 kr.

Av de 11 rederierna ha 3 visat rent driftsunderskott, medan 7 företett förlust vid 5 % avskrivning och lika många vid 6 % avskrivning.

För de 4 rederier, som visat vinst vid 5 eller 6 % avskrivning, utgjorde den beräknade nettovinsten vid 6 % avskrivning 122 000 kr. och vid 5 % avskrivning 150 000 kr. på ett aktiekapital av 1·15 milj. kr., d. v. s. resp. 10·6 och 13·1 % samt på ett eget kapital av 6·80 milj. kr. resp. 1·8 och 2·2 %.

Endast ett företag har redovisat avsättning till reserv- och andra fonder än förnyelse- eller avskrivningsfond med 100 000 kr. 4 företag hava verkställt utdelning till aktieägarna med tillhopa 160 000 kr. eller 3·09 % på aktiekapitalet för de företag, som verkställt utdelning. Aktiekapitalet för de företag, som icke verkställt någon utdelning, utgör 1·23 milj. kr.

[1] Detta belopp utgör saldo av 1 801 000 kr. förlust och 820 000 kr. vinst.

Till gruppen *inrikes linjerederier,* vartill icke hänförts Stockholms Rederiaktiebolag Svea, räknas 68 rederier med en fartygsflotta av 315 fartyg om sammanlagt 60 449 bruttoton. Företagens egna kapital utgjorde vid 1933 års slut 17·80 milj. kr. och hela det i rörelsen arbetande kapitalet 22·07 milj. kr. Närmare uppgifter rörande företagens *tillgångar och skulder år 1933* meddelas i tabell 27.

Enligt tabellen täcker det i företagen investerade egna kapitalet väl anläggningsmedlens bokförda värde. Följaktligen är även förhållandet mellan de likvida medlen, inkl. aktier och obligationer, samt lånekapitalet gynnsamt. Likviditetsställningen synes sålunda för samtliga rederier tillsammantagna vara god. Till den gynnsamma ställningen bidrager, att ett så stort belopp som 2 milj. kr. fanns i banktillgodohavanden och kassa.

Bokföringsvärdet å tonnaget är dock i genomsnitt så högt som 265·2 kr. per bruttoton. Medelvärdet för ifrågavarande fartyg, som till största delen äro mycket gamla — medelåldern utgör 34 år — kan, även om hänsyn tages till att en stor del utgöres av passagerarfartyg, knappast sättas högre än 120 kr. per bruttoton. En undersökning av försäljningarna år 1933 av inrikes linjefartyg ger nämligen ej högre medelvärde än 89 kr. för fartyg med en medelålder av 36 år och en medelstorlek av 156 bruttoton. Detta värde synes böra höjas i samma proportion som motsvarande för trampfartygen eller till 120 kr. för att svara emot användningsvärdet. Enligt detta värde skulle inrikesrederiernas fartygsvärde utgöra c:a 7·25 milj. kr. mot 16·03 milj. enligt bokföringsvärdena. Det må starkt understrykas, att tonnagevärderingen icke gör anspråk på någon exakthet. Det ligger i sakens natur, att en värdering av inrikeslinjernas fartyg är ytterst svår att göra. Värdet av många utav dessa fartyg är i mycket hög grad beroende på att de gå i sin bestämda linjetrafik. Skulle denna upphöra och fartygen säljas, så skulle i många fall ytterst låga pris erhållas för desamma. Även om med hänsyn härtill ett värde av 120 kr. per bruttoton måhända kan anses vara för lågt och böra höjas till omkring 150 kr. eller t. o. m. 200 kr., kvarstår dock såsom ett faktum, att inrikesrederiernas tonnagevärden äro mycket för högt bokförda. Rederiernas verkliga finansiella ställning är därför icke så gynnsam, som siffrorna i tabell 27 utvisa.

Inrikesrederiernas inkomster och utgifter år 1933 framgå av tabell 28.

Enligt denna utgjorde vinsten före avskrivningar 269 000 kr. Avskrivningar ha gjorts av 21 rederier med ett belopp å 575 000 kr. Detta belopp utgör 7·4 % på bokföringsvärdet vid 1933 års början för de rederier, som gjort avskrivningar. Redan med dessa avskrivningar har en betydande förlust å c:a 306 000 kr. uppstått. Räknar man åter med 7 % avskrivning för samtliga rederier — enligt genomsnittet för de rederier, som verkställt sådan — stiger förlusten till c:a 893 000 kr.

Av de 68 företagen ha 32 visat rent driftsunderskott, medan 50 företett nettoförlust vid en beräknad avskrivning av 6 % och 49 uppvisat sådan vid 5 % avskrivning.

Tabell 28. Inkomster och utgifter år 1933 för inrikes linjerederier med undantag av Stockholms Rederiaktiebolag Svea.

Sammanställningen omfattar 68 rederier med en fartygsflotta av 315 fartyg om 60 449 bruttoton.

Inkomster:

	1 000 kr.	%
Intjänta bruttofrakter:		
a) i utrikes fart:		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	233	1·7
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	400	2·9
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	201	1·4
4. för passagerare- och postbefordran	273	2·0
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	12 020	87·2
I tidsbefraktning har intjänts	270	2·0
Därav:		
i utrikes fart Kr. 211 000		
i inrikes fart » 59 000		
Övriga inkomster	393	2·8
Summa inkomster	13 790	100·0
Förlust före avskrivningar	553	—
Summa	14 343	—

Utgifter:

Besättningshyror	3 830	28·3
Kost	974	7·2
Kol och olja, inkl. smörjmedel	2 082	15·4
Skeppsumgälder	1 355	10·0
Reparationer och underhåll	1 476	10·9
Assuranspremier	297	2·2
Lastnings- och lossningskostnader	1 032	7·6
Räntor	172	1·3
Kontorskostnader och övriga kostnader	2 303	17·1
Summa utgifter	13 521	100·0
Vinst före avskrivningar	822	—
Summa	14 343	—

För de 18 rederier, som visat vinst vid 6 % avskrivning, utgjorde den beräknade nettovinsten 449 000 kr. å ett aktiekapital av 5·00 milj. kr., d. v. s. 9·0 %, och å ett totalt eget kapital av 7·52 milj. kr. 6·0 %.

För de 19 rederier, som företett vinst vid 5 % avskrivning, utgjorde den beräknade nettovinsten 498 000 kr. på ett aktiekapital av 5·02 milj. kr., d. v. s. 9·9 %, och å ett eget kapital av 7·54 milj. kr. 6·6 %.

Det är alltså jämförelsevis få rederier, som gått med verklig vinst.

Avsättningar till reserv- eller andra fonder utom förnyelse- och avskrivningsfond hava gjorts av 7 företag med tillsammans 39 000 kr. 13 rederier hava lämnat utdelning till aktieägarna å 411 000 kr. eller 7·4 % på dessa företags aktiekapital. 55 rederier med ett aktiekapital av 7·74 milj. kr. hava icke lämnat utdelning.

Det uppgiftsmaterial, som kollegium inhämtat från redarna, avser, såsom förut omnämnts, vad angår rederiernas tillgångar och skulder, icke blott uppgifter för år 1933 utan även för åren 1929 och 1932. Dessa uppgifter hava bearbe-

Tabell 29. Tillgångar och skulder åren 1929, 1932 och 1933 för 51 linjerederier med en fartygsflotta av 326 fartyg om 413 877 bruttoton.

	1929		1932		1933	
AKTIVA	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde) ...	124 654	63·1	112 351	62·5	106 387	62·5
Övriga anläggningsmedel	3 732	1·9	5 299	2·9	4 656	2·7
Aktier och obligationer	24 386	12·4	16 636	9·3	16 715	9·8
Fordringar, bank och kassa	44 722	22·6	45 380	25·3	42 459	25·0
Summa	197 494	100·0	179 666	100·0	170 217	100·0
PASSIVA						
Eget kapital:						
aktiekapital	90 760	45·9	90 823	50·5	90 823	53·4
i övrigt	54 146	27·4	47 003	26·2	41 576	24·4
Främmande kapital:						
pensionsfond	321	0·2	212	0·1	202	0·1
i övrigt (skulder)	52 267	26·5	41 628	23·2	37 616	22·1
Summa	197 494	100·0	179 666	100·0	170 217	100·0

tats för 51 rederier, för vilka material föreligger för alla tre åren i sådant skick, att det kunnat användas. Kollegium har måst utesluta ej blott sådana företag, som upphört eller tillkommit under tidsperioden 1929—33, utan även sådana, som rekonstruerats under tiden eller icke lämnat godtagbara uppgifter för alla åren. I uppgiftsmaterialet ingå icke Rederiaktiebolaget Transatlantic, Stockholms Rederiaktiebolag Svea och AB. Svenska Amerika Linien. Det har icke varit möjligt att skilja ut de största lastlinjerederierna i utrikes fart, vilka i så fall skulle blivit fem till antalet, enär ett företag rekonstruerats och dettas uppgifter härigenom skulle kunnat framräknas för år 1933 såsom skillnad mot de ovan publicerade. Sammanställningen av uppgifterna lämnas i tabell 29.

De 51 rederierna ägde vid 1933 års slut en fartygsflotta av 326 fartyg om 413 877 bruttoton.

Vad som särskilt intresserar i förevarande sammanhang äro de viktigaste förändringar, som ägt rum under de tre åren. Mest anmärkningsvärt är, att förändringarna i de angivna procenttalen äro så obetydliga. Den största förskjutningen utvisar skuldsidan, där lånekapitalet sjunkit från 26·7 % 1929 till 23·3 % 1932 och 22·2 % 1933 och alltså det egna kapitalet företett en motsvarande relativ ökning. På aktivsidan har fartygsflottans andel minskats från 63·1 % 1929 till 62·5 % åren 1932 och 1933. Det egna kapitalet är betydligt större än anläggningsmedlens värde, och skillnaden har ökats från 1929 till 1933. Linjerederiaktiebolagens finansiella ställning synes alltså vara god och förefaller t. o. m. hava förbättrats under den ifrågavarande tidsperioden. Huruvida denna förbättring är verklig eller ej, är svårt att bedöma och kräver en närmare undersökning av tonnagets kvantitativa och kvalitativa förändringar under ifrågavarande tidsperiod samt av prisutvecklingen för linjetonnage av olika slag och storlek, en undersökning som särskilt på grund av bristen på jämförbara prisuppgifter av nämnt slag icke kan för närvarande utföras.

Några uppgifter rörande bolagens inkomster och utgifter samt följaktligen rörande deras årsresultat föreligga icke för sagda tre år. Dock erhåller man en viss uppfattning om utvecklingen genom uppgifterna om vinster och förluster, som framräknats vid upprättandet av ovan återgivna tabell över linjerederiernas tillgångar och skulder 1929, 1932 och 1933. Härvid må dock uppmärksammas, att uppgifterna ej gälla årsresultatet utan avse vinst- och förlustkontots vinster och förluster, jämväl innefattande balanserade sådana. Uppgifterna äro följande:

	Vinst 1 000 kr.	Förlust 1 000 kr.	Överskott 1 000 kr.
1929.....	14 232	282	13 950
1932.....	10 989	1 057	9 932
1933.....	9 826	2 882	6 944

Vinstsiffrorna hava sjunkit och förlustsiffrorna stigit, varigenom överskottet minskats starkt.

Till ytterligare belysning av utvecklingen av resultatet under sagda år bidraga följande uppgifter rörande vinstdispositionen, avseende avsättning till reserv- och andra fonder utom förnyelse- och avskrivningsfond samt utdelning till aktieägare.

Avsättningen till nämnda fonder har under åren 1929, 1932 och 1933 utgjort:

1929	761 000	kronor
1932	254 000	»
1933	222 000	»

Utdelningen till aktieägare har utgjort:

	Utdelning	Aktiekapital för företag, som lämnat utdelning	Utdelning i procent av aktiekapitalet
	1 000 kr.	1 000 kr.	%
1929	3 645	61 319	5·9
1932	2 747	55 792	4·9
1933	2 696	53 189	5·1

Såväl avsättningen till reserv- och andra fonder (exkl. förnyelse- och avskrivningsfond) som beloppet av utdelning till aktieägare har sjunkit starkt från 1929 till 1933.

Antalet företag, som lämnat utdelning, var 1929 32, 1932 19 och 1933 15. Antalet företag, som icke lämnat utdelning, var år 1929 19, 1932 32 och 1933 36. Aktiekapitalet hos de företag, som icke lämnat utdelning, var:

	1 000 kr.	Procent av aktiekapitalet för samtliga 51 företag.
1929.....	29 441	32·4
1932.....	35 031	38·6
1933.....	37 634	41·4

Medan år 1929 67·6 % av aktiekapitalet lämnade utdelning, gällde detta år 1933 om endast 58·6 %. Det synes sålunda uppenbart, att linjerederiernas rörelseresultat avsevärt försvagats från år 1929 till 1933.

De 85 linjerederier, som undersökningen för år 1933 omfattar (Stockholms Rederiaktiebolag Svea samt Svenska Amerika Linien ej medräknade; jfr sid. 57), fördela sig på följande grupper av *geografisk fart,* vari rederiernas fartyg haft sin huvudsakliga sysselsättning:

	Antal rederier	Antal fartyg	Bruttoton
Lokaltrafik	15	130	16 628
Inre fart	16	43	5 876
Kanalfart	21	56	10 659
Kustfart	14	64	12 435
Östersjöfart	4	28	19 152
Nordsjöfart	8	26	31 364
Annan europeisk fart	2	50	132 353
Oceanfart	5	73	319 049
Summa	85	470	547 516

Av dessa rederigrupper *skall i det följande icke behandlas rederier i östersjöfart och i annan europeisk fart.* De förra äro endast fyra till antalet. Då det rederi, som bedriver den största linjesjöfarten i Östersjön, Stockholms Rederiaktiebolag Svea, icke ingår, enär det såsom helhet icke kan hänföras till ifrågavarande kategori, synas siffrorna för de fyra rederierna icke ge en rättvisande bild av östersjörederiernas förhållanden. En bättre sådan vad angår inkomster och utgifter ges i ett följande kapitel, som behandlar den geografiska farten *för de olika fartygen.* Då endast tvenne rederier, Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd och Aktiebolaget Svenska Orientlinjen, äro att hänföra till rederier i europeisk fart, hava uppgifter härom måst uteslutas, för att icke de enskilda rederiernas uppgifter skola framträda. En god föreställning om sjöfartens förhållanden i europeisk fart ge vissa uppgifter i ett senare kapitel, där samtliga *fartyg* i sådan fart redovisas, varvid sådana till nämnda rederier hörande fartyg, som gått i annan fart, uteslutits, medan fartyg, som tillhöra andra rederier och som gått i ifrågavarande fart, medtagits.

För övriga geografiska fartgrupper lämnas i tabellerna 30—33 sammanställningar rörande deras tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter år 1933. Dessa tabeller skola här icke närmare kommenteras. Det synes dock vara av intresse att framhålla vissa särskilt framträdande olikheter i rederiernas balanser samt i deras rörelseresultat.

En granskning av förhållandet mellan anläggningsmedlen och det egna kapitalet ger vid handen, att medan anläggningsmedlen för rederier i inre fart utgöra 86·8 % av samtliga aktiva och det egna kapitalet blott 62·2 % av passiva, intaga anläggningsmedlen för rederier i nordsjöfart så låg andel som 61·6 % av aktiva mot att det egna kapitalet är så högt som 86·4 % av passiva och alltså skulderna relativt små. Rederierna i inre fart hava också sitt tonnage ganska högt bokfört, till i medeltal 243·1 kr. per bruttoton; fartygen äro i regel mycket gamla och äga sitt värde främst tack vare att de äro insatta på vissa linjer. De likvida medlen, inklusive aktier (och obligationer), täcka c:a en tredjedel av skulderna. Den finansiella ställningen

Tabell 30. Tillgångar och skulder år 1933 för inrikes linjerederier med fördelning på den geografiska fart, i vilken fartygen huvudsakligen varit sysselsatta.

	Rederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i							
	lokalfart		inre fart		kanalfart		kustfart	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
AKTIVA								
Fartygsflottan (bokfört värde)	4 299	66·1	1 428	85·2	3 182	71·5	3 612	77·4
Övriga anläggningsmedel:								
fastigheter	374	5·8	5	0·3	1	0·0	275	5·9
förråd	67	1·0	3	0·2	0	0·0	10	0·2
ej specificerade	81	1·2	19	1·1	47	1·1	24	0·5
Aktier (andra än i närstående företag)	211	3·2	0	0·0	109	2·4	15	0·3
Obligationer	20	0·3	—	—	167	3·8	164	3·5
Fordringar	485	7·5	36	2·2	481	10·8	315	6·8
Bank och kassa	968	14·9	185	11·0	462	10·4	253	5·4
Summa	6 505	100·0	1 676	100·0	4 449	100·0	4 668	100·0
PASSIVA								
Eget kapital:								
aktiekapital	3 933		1 214		3 091		2 788	
reservfond	474		155		812		463	
egna fonder i övrigt	426		5		562		651	
ej disponerade vinstmedel	148[1]		—		—		32[2]	
	4 981		1 374		4 465		3 934	
avdrag för balanserad förlust	—		206[3]		306[4]		—	
	4 981		1 168		4 159		3 934	
./. aktier i närstående företag	25		126		248		1	
Summa	4 956	76·2	1 042	62·2	3 911	87·9	3 933	84·3
Främmande kapital:								
pensionsfond	12		1		4		10	
skulder	1 537		633		534		725	
Summa	1 549	23·8	634	37·8	538	12·1	735	15·7
Summa	6 505	100·0	1 676	100·0	4 449	100·0	4 668	100·0

är alltså mindre god. Annorlunda är förhållandet med nordsjörederierna. Dessas fartyg äro visserligen bokförda till i medeltal 260·4 kr. per bruttoton, men fartygen äro mycket yngre och av mycket högre kvalitet. Skulderna uppgå till knappast en tredjedel av de likvida medlen, inklusive aktier (och obligationer).

De rederier, som äga de högsta genomsnittliga bokföringsvärdena för tonnaget, äro sådana i kanal- och kustfart. De förras bokföringsvärde utgör 298·5 och de senares 290·5 kr. per bruttoton. I båda fallen är tonnaget gammalt och värdena därför höga. För kust- och kanalrederierna täcker det eg-

[1] Detta belopp utgör saldo av 403 000 kr. vinst och 255 000 kr. förlust.
[2] » » » » » 187 000 » » » 155 000 » »
[3] » » » » » 220 000 » förlust » 14 000 » vinst.
[4] » » » » » 336 000 » » » 30 000 » »

Tabell 31. Inkomster och utgifter år 1933 för inrikes linjerederier med fördelning på den geografiska fart, i vilken fartygen huvudsakligen varit sysselsatta.

	Rederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i							
	lokalfart		inre fart		kanalfart		kustfart	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Inkomster.								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart:								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	—	—	—	—	—	—	75	2·6
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	—	—	—	—	—	—	58	2·0
3. för passagerare- och postbefordran	—	—	—	—	—	—	32	1·1
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	3 423	96·0	1 351	99·7	2 671	97·1	2 457	85·7
I tidsbefraktning har intjänts:								
i utrikes fart	—	—	—	—	—	—	200	7·0
i inrikes fart	47	1·3	—	—	1	0·1	10	0·3
Övriga inkomster	95	2·7	4	0·3	78	2·8	36	1·3
Summa inkomster	3 565	100·0	1 355	100·0	2 750	100·0	2 868	100·0
Förlust före avskrivningar	143	—	32	—	100	—	76	—
Summa	3 708	—	1 387	—	2 850	—	2 944	—
Utgifter.								
Besättningshyror	1 212	35·8	436	32·4	805	28·5	768	27·9
Kost	166	4·9	125	9·3	258	9·1	229	8·3
Kol och olja, inkl. smörjmedel	731	21·6	250	18·6	287	10·2	405	14·7
Skeppsumgälder	91	2·7	103	7·7	507	18·0	266	9·6
Reparationer och underhåll	527	15·6	119	8·8	159	5·6	342	12·4
Assuranspremier	19	0·6	32	2·4	74	2·6	53	1·9
Lastnings- och lossningskostnader	12	0·4	91	6·8	151	5·3	226	8·2
Räntor	69	2·0	30	2·2	13	0·5	28	1·0
Kontorskostnader och övriga kostnader	554	16·4	159	11·8	570	20·2	441	16·0
Summa utgifter	3 381	100·0	1 345	100·0	2 824	100·0	2 758	100·0
Vinst före avskrivningar	327	—	42	—	26	—	186	—
Summa	3 708	—	1 387	—	2 850	—	2 944	—

na kapitalet anläggningsmedlen. För de sistnämnda uppgå de likvida medlen (inkl. aktier och obligationer) till mer än dubbelt så högt värde som skulderna. För de förstnämnda uppgå de likvida medlen till något högre belopp än skulderna. Den verkliga ställningen är i hög grad beroende på tonnagets värdering. Då denna är hög, är sålunda ställningen i viss mån svagare än sammanställningarna utvisa. Detsamma kan sägas om rederierna i lokalfart.

Oceanrederiernas anläggningsmedel, 73·52 milj. kr., motsvaras av 63·99 milj. kr. eget kapital. Tonnaget är bokfört till i medeltal 217·2 kr. per bruttoton. Det utgöres till stor del av nya motorfartyg med högt värde. Att döma av det ovan för de sex storrederierna angivna medelvärdet per bruttoton

Tabell 32. Tillgångar och skulder år 1933 för utrikes linjerederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i nordsjö- och oceanfart.

	Rederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i			
	nordsjöfart		oceanfart	
AKTIVA	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde)	8 167	58·7	69 301	66·2
Övriga anläggningsmedel:				
fastigheter	167	1·2	1 910	1·8
förråd	71	0·5	309	0·3
ej specificerade	171	1·2	2 004	1·9
Aktier (andra än i närstående företag)	215	1·6	2 769	2·7
Obligationer	—	—	3 490	3·3
Fordringar	5 091	36·6	21 157	20·2
Bank och kassa	21	0·2	3 810	3·6
Summa	13 903	100·0	104 750	100·0
PASSIVA				
Eget kapital:				
aktiekapital	4 285		39 400	
reservfond	1 598		13 150	
egna fonder i övrigt med avdrag för balanserad förlust	6 165[1]		5 163	
ej disponerade vinstmedel	—		6 431	
	12 048		64 144	
./. aktier i närstående företag	40		159	
Summa	12 008	86·4	63 985	61·1
Främmande kapital:				
pensionsfond	187		—	
skulder	1 708		40 765	
Summa	1 895	13·6	40 765	38·9
Summa	13 903	100·0	104 750	100·0

synes nyssnämnda medelvärde vara lågt. Räknar man enligt det för dessa storrederier tillämpade värdet av 250 kr. per bruttoton, erhåller man ett värde för oceanrederiernas fartygsflotta av 79·76 milj. kr. i stället för bokföringsvärdet 69·30 milj. kr.

Linjerederierna i lokalfart visa en vinst före avskrivningar å 184 000 kr. Redan vid 5 % avskrivning å tonnagets beräknade bokföringsvärde vid årets början, vilken avskrivning skulle uppgå till 226 000 kr., uppstår en förlust å 42 000 kr. Linjerederierna i inre fart uppvisa en vinst före avskrivningar å endast 10 000 kr. 5 % avskrivning å tonnagets bokföringsvärde utgör 75 000 kr., varför enligt denna beräkning en förlust å 65 000 kr. uppstår.

Linjerederierna i kanalfart förete en förlust före avskrivningar å 74 000 kr. Vid en beräknad avskrivning å 5 %, 168 000 kr., stiger förlusten till 242 000 kr. Linjerederierna i kustfart visa en vinst före avskrivningar å 110 000 kr. 5 % avskrivning å tonnagets bokföringsvärde vid årets början utgör 190 000 kr., vadan en förlust beräknas uppstå å 80 000 kr.

[1] Den balanserade förlusten utgör 954 000 kr. och framgår såsom ett saldo av 1 430 000 kr. förlust och 476 000 kr. vinst.

Tabell 33. Inkomster och utgifter år 1933 för utrikes linjerederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i nordsjö- och oceanfart.

	Rederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i			
	nordsjöfart		oceanfart	
Inkomster.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart:				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet...	4 308	52·6	13 301	22·5
2. för transport av gods från utlandet till Sverige...	2 252	27·5	11 168	18·8
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar.....	764	9·3	31 565	53·3
4. för passagerare- och postbefordran.....	81	1·0	987	1·7
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran.....	318	3·9	268	0·4
I tidsbefraktning i utrikes fart har intjänts.....	195	2·4	817	1·4
Övriga inkomster.....	267	3·3	1 115	1·9
Summa inkomster	8 185	100·0	59 221	100·0
Förlust före avskrivningar.....	—	—	12	—
Summa	8 185	—	59 233	—
Utgifter.				
Besättningshyror.....	1 127	14·7	5 766	11·2
Kost.....	278	3·6	1 668	3·2
Kol och olja, inkl. smörjmedel.....	636	8·3	6 587	12·8
Skeppsumgälder.....	1 267	16·5	9 556	18·6
Reparationer och underhåll.....	361	4·7	2 579	5·0
Assuranspremier.....	382	5·0	3 966	7·7
Lastnings- och lossningskostnader.....	2 309	30·1	10 826	21·0
Räntor.....	75	1·0	1 951	3·8
Kontorskostnader och övriga kostnader.....	1 233	16·1	8 568	16·7
Summa utgifter	7 668	100·0	51 467	100·0
Vinst före avskrivningar.....	517	—	7 766	—
Summa	8 185	—	59 233	—

Linjerederierna i nordsjöfart uppvisa en vinst före avskrivningar å 517 000 kr. Det må anmärkas, att samtliga ifrågavarande rederier företett driftsöverskott. Vid 5 % avskrivning å tonnagets bokförda värde, sådant detta beräknats vid årets början — 430 000 kr. — uppstår en vinst å 87 000 kr. eller 2·0 % på aktiekapitalet och 0·7 % på hela det egna kapitalet vid årets slut. Vid 6 % avskrivning försvinner emellertid vinsten och förändras i en förlust.

Linjerederierna i oceanfart uppvisa en vinst före avskrivningar å 7·75 milj. kr. De ha uppgivit avskrivningar till 7·08 milj. kr. — 9·3 % på fartygsflottans bokförda värde vid årets början — vadan nettovinsten skulle utgöra 670 000 kr. eller 1·7 % på aktiekapitalet och 1·0 % på hela det egna kapitalet vid årets slut.

Som en sammanfattning må framhållas, att endast nordsjö- och oceanlinjerederierna förete en tillfredsställande finansiell ställning. Endast dessa rederier uppvisa också med vedertagen avskrivning nettovinst, vilken dock icke kan sägas innebära en tillfredsställande räntabilitet på i rörelsen investerat kapital.

KAP. VII.

Tankfartygsrederier.

Som ovan anförts hade kollegium ursprungligen för avsikt att skilja ut malm- och oljetransporter till en grupp, *specialsjöfart*. Malmtransporterna gå emellertid, för såvitt de äga rum på svenska kölar, huvudsakligen med ett enda företags fartyg, Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds. En stor del av dessa fartyg har på grund av den starka minskningen i järnmalmsskeppningarna — från 10 899 000 ton 1929 till 3 151 000 ton 1933 — insatts i vanlig fri fraktfart, trampfart. Med hänsyn härtill ävensom till den omständigheten, att det synts föga lämpligt att sammanföra så olika rörelsegrenar som malm- och oljetransporter, ha tankfartygsrederierna utskilts till en särskild rederigrupp.

Till denna grupp ha hänförts 9 rederier med en fartygsflotta av 26 fartyg om 134 581 bruttoton. Tvenne av dessa rederier äga jämväl andra fartyg än tankfartyg, 12 st. å 16 404 bruttoton. Antalet tankfartyg, som varit i verksamhet under år 1933, är 17 och deras sammanlagda bruttotonnage utgör 141 177 ton. Tre rederier, som äga vardera ett tankfartyg men ett stort antal andra fartyg, ha icke medräknats i tankrederigruppen.

Tabell 34. Tillgångar och skulder år 1933 för tankfartygsrederier.

Sammanställningen omfattar 9 rederier med en fartygsflotta av 26 fartyg om 134 581 bruttoton.

AKTIVA	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan (bokfört värde)		33 777	87·6
Övriga anläggningsmedel (ej specificerade)		59	0·2
Aktier (andra än i närstående företag)		352	0·9
Fordringar	2 725		
Bank och kassa	1 650	4 375	11·3
	Summa	38 563	100·0
PASSIVA			
Eget kapital:			
aktiekapital	8 002		
reservfond	3 807		
egna fonder i övrigt	1 740		
ej disponerade vinstmedel	626		
	14 175		
./. aktier i närstående företag	381	13 794	35·8
Främmande kapital (skulder)		24 769	64·2
	Summa	38 563	100·0

Tabell 35. Inkomster och utgifter år 1933 för tankfartygsrederier.

Sammanställningen omfattar 9 rederier med en fartygsflotta av 26 fartyg om 134 581 bruttoton.

	1 000 kr.	%
Inkomster:		
Intjänta bruttofrakter i utrikes fart:		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	479	3·5
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	588	4·3
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	2 847	20·6
4. för passagerare- och postbefordran	0	0·0
I tidsbefraktning i utrikes fart har intjänts	9 508	68·9
Övriga inkomster	380	2·7
Summa inkomster	13 802	100·0
Förlust före avskrivningar	168	—
Summa	13 970	—
Utgifter:		
Besättningshyror	1 701	17·9
Kost	472	5·0
Kol och olja, inkl. smörjmedel	971	10·2
Skeppsumgälder	800	8·4
Reparationer och underhåll	748	7·8
Assuranspremier	1 447	15·2
Lastnings- och lossningskostnader	630	6·6
Räntor	1 457	15·3
Kontorskostnader och övriga kostnader	1 294	13·6
Summa utgifter	9 520	100·0
Vinst före avskrivningar	4 450	—
Summa	13 970	—

I tabellerna 34 och 35 lämnas sammanställningar rörande tankfartygsrederiernas tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter år 1933.

I tankfartygsrederierna fanns enligt tabell 34 vid 1933 års slut investerat ett kapital å 38·56 milj. kr.; 35·8 % härav eller 13·79 milj. kr. utgjorde eget kapital. Fartygsflottan var bokförd till 33·78 milj. kr., alltså till ett belopp nära $2^1/_2$ gånger det egna kapitalet. Tonnagets bokförda värde är relativt lågt, 251 kr. per bruttoton, för att avse huvudsakligen dyrbara motorfartyg med låg medelålder. Denna utgjorde för tankfartygen endast 3·2 år och för övriga fartyg 11·3 år. De likvida medlen, inkl. aktier, utgjorde blott 4·73 milj. kr., medan skulderna uppgingo till 24·77 milj. kr. Emellertid är större delen härav bunden i lån från skeppshypotekskassan och rederilånefonden. Det har visat sig omöjligt att utskilja övriga skulder av långtidsnatur. Därför har en undersökning rörande likviditeten icke kunnat göras. Dock må framhållas, att de kortfristiga skulderna synas vara relativt stora.

Av tabell 35 framgår, att tankrederierna år 1933 ägde en vinst före avskrivningar å 4·28 milj. kr. De redovisade avskrivningarna utgjorde 2·39 milj. kr., vadan nettovinsten skulle utgöra 1·89 milj. kr. eller 23·7 % på aktiekapitalet och 13·7 % på hela det egna kapitalet vid årets slut.

Emellertid hava endast 4 av de 9 tankrederierna verkställt avskrivningar, varför räntabiliteten enligt nyssnämnda uppgifter är för högt beräknad. För de företag, som verkställt avskrivningar, utgjorde dessa 8·6 % av tonnagets

Tabell 36. Inkomster och utgifter år 1933 för tankmotorfartyg i oceanfart.

Sammanställningen omfattar 17 fartyg om 141 177 bruttoton med ett bokfört värde den 31 december 1933 å 43 721 000 kr.

	1 000 kr.	%
Inkomster:		
Intjänta bruttofrakter i utrikes fart:		
1. för transport av gods från utlandet till Sverige	241	1·8
2. för transport av gods mellan utrikes hamnar	2 716	20·2
3. för passagerare- och postbefordran	0	0·0
I tidsbefraktning i utrikes fart har intjänts	10 054	74·9
Övriga inkomster	411	3·1
Summa inkomster	13 422	100·0
Utgifter:		
Besättningshyror	1 505	17·2
Kost	415	4·8
Kol och olja, inkl. smörjmedel	929	10·7
Skeppsumgälder	730	8·4
Reparationer och underhåll	710	8·1
Assuranspremier	1 522	17·4
Lastnings- och lossningskostnader	96	1·1
Räntor	1 578	18·1
Övriga kostnader	1 243	14·2
Summa utgifter	8 728	100·0
Vinst före avskrivningar (salderad)	4 694	—
Summa	13 422	—

bokförda värde vid årets början. Avskrivningsbehovet är jämförelsevis stort, beroende framför allt därpå, att oljan fräter på fartygsplåtarna, varigenom tonnagets livslängd blir relativt kort. Enligt ett utslag av kammarrätten år 1935 skulle 8 % på *anskaffningsvärdet* vara skälig avskrivning, då det gäller tankbolags beskattning. Nämnda 8·6 % på *bokföringsvärdet* — så lågt som 251 kr. per bruttoton — skulle vid ett genomsnittligt anskaffningsvärde av 400 kr. per bruttoton för de företag, som verkställt avskrivning, motsvara en avskrivningsprocent av endast 6·2 % på *anskaffningsvärdet*. 8 % på anskaffningsvärdet skulle enligt denna norm motsvara 11·5 % på bokföringsvärdet vid årets början. En sådan avskrivning synes emellertid vara väl hög i betraktande av att även annat tonnage än tanktonnage ingår i tankrederiernas fartygsflotta.

Räknar man med en avskrivning för samtliga tankrederier av 10 % på det beräknade bokföringsvärdet vid årets början (36·17 milj. kr.), erhåller man ett avskrivningsbelopp å 3·62 milj. kr. och en nettovinst å 660 000 kr., d. v. s. 8·2 % på aktiekapitalet och 4·8 % på hela det egna kapitalet vid årets slut. Sänker man avskrivningen till 9 %, erhåller man ett avskrivningsbelopp å 3·26 milj. kr. och en nettovinst å c:a 1·02 milj. kr., vilken skulle innebära en räntabilitet av 12·7 % på aktiekapitalet och 7·4 % på hela det egna kapitalet vid årets slut. Det synes vara svårt att avgöra, vilkendera av beräkningsgrunderna som ger det riktigaste uttrycket för tankrederiernas räntabilitet.

Samtliga tankfartygsrederier ha varit verksamma huvudsakligen i oceanfart.

Då det synts vara av intresse att vad angår inkomster och utgifter utskilja samtliga *tankfartyg,* har en bearbetning av uppgifterna enligt formulär 3 verkställts, vars resultat meddelas i tabell 36.

Av tabellen framgår, att tankfartygen till allra största delen varit timechartrade. Deras medelstorlek är 8 305 bruttoton. De ha för år 1933 givit en vinst före avskrivningar å 4·69 milj. kr. Fartygens bokförda värde utgjorde vid årets slut — inkl. bokföringsvärdet för ett fartyg, som sålts under året — 43·72 milj. kr. Räknar man med 10 % avskrivning å detta bokföringsvärde (man känner nämligen icke värdet vid årets början), uppstår en vinst å 320 000 kr. Att denna är så låg sammanhänger därmed, att ett fartyg var upplagt, ett kom i trafik först i november och redovisade driftsförlust samt ett annat, ej ingående bland de förut behandlade tankrederiernas fartyg, varit mycket högt bokfört och lämnat ett relativt litet driftsöverskott. Räknar man med 9 % avskrivning, uppstår en vinst å omkring 760 000 kr.

KAP. VIII.

Inkomster och utgifter år 1933 för fartyg inom skilda sjöfartsgrenar och olika geografisk fart.

Som ovan nämnts har en av undersökningens huvuduppgifter varit att belysa de ekonomiska förhållandena inom olika grenar av sjöfarten. De uppgifter, som i det föregående lämnats, hava bidragit härtill, så långt det varit möjligt att med *rederierna* som enheter få fram olika sjöfartsgrenars ekonomi. Emellertid är, som bekant, rederirörelsen ofta mycket blandad på sådant sätt, att ett och samma rederi kan äga både inrikes och utrikes rörelse, både passagerare- och godstrafik, fartyg i såväl trampfart som linjefart samt i flera olika slag av geografisk fart. I syfte att erhålla inkomsterna och utgifterna för de olika sjöfartsgrenarna renodlade har kollegium, som förut nämnts, inhämtat uppgifter enligt formulär 3 för de olika *fartygen* som enheter, varvid dock uppgifterna för flera fartyg av uppgiftslämnarna kunnat sammanföras å ett formulär, därest fartygen gått i samma slags fart eller varit upplagda hela året.

De uppgifter, som skolat redovisas å formulär 3, avse fartygens direkta inkomster och utgifter, d. v. s. driftsinkomster och driftsutgifter. Allmänna omkostnader skola enligt anmärkning å formuläret icke ingå bland utgifterna. I övrigt överensstämmer uppställningen av formulär 3 med formulär 2 (som avser *rederiets* inkomster och utgifter), med undantag av att avskrivningar helt naturligt icke upptagits å formulär 3. I överensstämmelse med ovanstående har rubriken kontorskostnader och övriga kostnader i formulär 2 ersatts med rubriken övriga kostnader i formulär 3.

Redovisningen av dessa övriga kostnader, som alltså endast bör innefatta driftskostnader, har emellertid varit mycket olika för olika rederier. För att åstadkomma en enhetlig redovisning samt dessutom vinna det egentliga syftet med inhämtandet av uppgifterna enligt formulär 3, nämligen att erhålla en statistik över de olika sjöfartsgrenarnas samtliga inkomster och utgifter och därmed rörelsens resultat, har en jämförelse gjorts i varje särskilt fall mellan uppgifterna enligt formulär 3 för de olika *fartygen* samt formulär 2 för *rederiet,* varvid en proportionering av i formulär 3 icke redovisade inkomster och utgifter gjorts på de olika sjöfartsgrenarna med hänsyn till rörelsens storlek inom varje sådan gren. Det har här främst gällt en proportionering av allmänna omkostnader samt ränteintäkter, verkställd med utgångspunkt i driftsutgifternas samt driftsintäkternas storlek för varje ifrågakommande grupp av fartyg inom de olika rederierna.

Tabell 37. Den svenska handelsflottans fördelning på skilda sjöfartsgrenar och olika geografisk fart år 1933.

	Fartyg i trampfart [1]					
	Rederiaktiebolagens fartyg		Partrederiernas fartyg		Rederiernas med enskild ägare fartyg	
	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
Lokalfart	—	—	5	332	14	1 390
Inre fart	129	9 315	39	2 397	48	2 419
Kanalfart	42	2 748	41	3 678	25	1 840
Kustfart	76	13 634	39	2 879	44	3 115
Östersjöfart	43	36 015	265	31 287	89	11 728
Nordsjöfart	243	354 828	12	16 528	28	24 057
Annan europeisk fart	36	74 994	—	—	—	—
Oceanfart	47	140 471	—	—	—	—
Upplagda fartyg	43	33 357	—	—	—	—
Summa	659	665 362	401	57 101	248	44 549

	Fartyg i linjefart [2]				Fartyg i specialfart [2]	
	Lastlinjefartyg		Passagerarlinjefartyg		Malm- och tankfartyg [3]	
	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
Lokalfart	—	—	127	16 396	—	—
Inre fart	14	1 969	25	3 412	21	1 940
Kanalfart	35	6 770	16	3 218	—	—
Kustfart	35	21 166	59	21 785	—	—
Östersjöfart	13	8 461	21	13 693	—	—
Nordsjöfart	52	60 925	6	14 961	12	46 888
Annan europeisk fart	30	52 617	—	—	—	—
Oceanfart	76	326 704	3	51 081	24	197 508
Upplagda fartyg	8	2 169	12	2 093	1	9 720
Summa	263	480 781	269	126 639	58	256 056

Genom den verkställda bearbetningen av uppgifterna enligt formulär 3 erhåller man upplysning rörande inkomster och utgifter för de olika fartyg eller fartygsgrupper, som gått i trampfart och linjefart, passagerar- och lasttrafik samt olika geografisk fart. Man är alltså icke längre som beträffande uppgifterna enligt formulär 2 bunden av huruvida ett rederiföretag till huvuddelen av sin verksamhet är att anse såsom tramprederi eller linjerederi med tonnaget huvudsakligen sysselsatt i viss geografisk fart.

[1] Samtliga fartyg äro lastfartyg.
[2] Samtliga fartyg tillhöra rederiaktiebolag.
[3] 12 malmfartyg om 49 643 bruttoton i nordsjöfart och 8 sådana om 63 296 bruttoton i oceanfart, 21 tankfartyg om 1 940 bruttoton i inre fart, 16 om 131 457 bruttoton i oceanfart samt 1 om 9 720 bruttoton upplagt.

Förevarande materialbearbetning omfattar endast rederiaktiebolagens fartyg. Vad beträffar fartyg tillhörande partrederier och rederier med enskild ägare, äro i förra fallet samtliga och i senare fallet de allra flesta rederierna ägare till endast ett fartyg, varför den bearbetning, som i det föregående gjorts av uppgifterna enligt formulär 2, ger praktiskt taget samma resultat som en bearbetning av uppgifterna enligt formulär 3. Vidare hava endast tramp- och linjerederiernas uppgifter bearbetats. Specialsjöfartens uppgifter hava vad beträffar tankfartygsrederierna redan meddelats i kap. VII, och det synes, som ovan nämnts, icke vara lämpligt att skilja ut malmfartygen till en grupp.

Innan resultatet av ifrågavarande bearbetning meddelas, må i tabell 37 återges en uppställning över samtliga de av undersökningen omfattade fartygens uppdelning på olika sjöfartsgrenar och geografisk fart.

Av sammanställningen framgår främst, att den egentliga handelsflottans bruttotonnage fördelar sig på de stora sjöfartskategorierna med 767 012 ton eller 47 % på trampfart, 607 420 ton eller 37 % på linjefart och 256 056 ton eller 16 % på specialfart. Det i undersökningen icke redovisade tonnaget, c:a 52 000 bruttoton, är till c:a 48 000 ton att hänföra till tramptonnage, en obetydlighet till tanktonnage samt resten till linjetonnage. En procentberäkning på totalsiffrorna förändrar endast obetydligt de ovan meddelade procenttalen. Det må understrykas, att i trampfartygsgruppen, enligt vad som anförts i kap. III, även ingå fartyg sysselsatta i s. k. kontraktsfart. Vidare framgår av tabellen, att passagerarfartygstonnaget är av relativt liten omfattning i förhållande till lastfartygstonnaget.

Bland de geografiska farterna intager oceanfarten främsta rummet med 151 fartyg å sammanlagt 725 484 bruttoton (inkl. ett upplagt tankfartyg). 44 % av hela den egentliga handelsflottans tonnage var år 1933 insatt i oceanfart.

I tabell 38 meddelas uppgifter rörande inkomster och utgifter år 1933 för rederiaktiebolag tillhörande fartyg, sysselsatta i *trampfart* i östersjö- och vidsträcktare fart. Nedanstående tablå utgör en sammanställning av antalet fartyg, bruttotonnage och fartygens bokföringsvärde den 31 december 1933 för ifrågavarande geografiska fartgrupper.

Rederiaktiebolag tillhörande fartyg sysselsatta i trampfart i östersjö- och vidsträcktare fart år 1933.

	Antal fartyg	Bruttoton	Fartygens bokföringsvärde 1 000 kr.
Östersjöfart	43	36 015	4 515
Nordsjöfart	243	354 828	55 395
Europeisk fart	36	74 994	9 185
Oceanfart	47	140 471	31 010

Inom *trampfarten* spelar kustfart och inskränktare fart ingen större roll. Den viktigaste geografiska farten är här nordsjöfarten, men även östersjö-, annan europeisk och oceanfart äro av betydelse.

Tabell 38. Inkomster och utgifter år 1933 för rederiaktiebolag tillhörande fartyg sysselsatta i trampfart i östersjö- och vidsträcktare fart.

	Fartyg med sysselsättning i							
	östersjöfart		nordsjöfart		europeisk fart		oceanfart	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Inkomster.								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart:								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	423	7·8	18 133	35·8	1 079	11·8	2 289	12·9
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	3 381	62·3	10 428	20·6	846	9·2	752	4·2
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	747	13·8	19 684	38·9	6 673	72·8	12 012	67·7
4. för passagerare- och postbefordran	6	0·1	10	0·0	—	—	—	—
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	288	5·3	579	1·1	—	—	35	0·2
I tidsbefraktning har intjänts:								
i utrikes fart	525	9·7	1 273	2·5	212	2·3	1 993	11·2
i inrikes fart	—	—	5	0·0	—	—	—	—
Övriga inkomster	56	1·0	531	1·1	362	3·9	668	3·8
Summa inkomster	5 426	100·0	50 643	100·0	9 172	100·0	17 749	100·0
Utgifter.								
Besättningshyror	926	17·4	7 665	15·5	1 444	15·7	2 707	15·8
Kost	233	4·4	1 794	3·6	350	3·8	720	4·2
Kol och olja, inkl. smörjmedel	525	9·8	5 434	11·0	1 085	11·8	2 393	14·0
Skeppsumgälder	883	16·5	8 893	18·0	1 748	19·1	3 167	18·5
Reparationer och underhåll	273	5·1	2 529	5·1	544	5·9	1 198	7·0
Assuranspremier	386	7·2	3 339	6·8	639	7·0	1 791	10·5
Lastnings- och lossningskostnader	1 611	30·2	15 151	30·6	2 390	26·1	2 699	15·7
Räntor	79	1·5	832	1·7	135	1·5	465	2·7
Övriga kostnader	424	7·9	3 796	7·7	835	9·1	1 996	11·6
Summa utgifter	5 340	100·0	49 433	100·0	9 170	100·0	17 136	100·0
Vinst före avskrivningar (salderad)	86	—	1 210	—	2	—	613	—
Summa	5 426	—	50 643	—	9 172	—	17 749	—

I trampfarten i östersjöfart intaga fartyg tillhörande partrederier samt rederier med enskild ägare en större andel än fartyg ägda av rederiaktiebolag. I ett föregående kapitel har framhållits, att de förstnämnda rederikategoriernas fartyg i denna fart år 1933 synas ha gått med förlust, om man räknar med 5 % avskrivning å tonnagets bokföringsvärde. Hur förhållandena gestaltat sig för de av rederiaktiebolag ägda fartygen, framgår av tabell 38.

I östersjöfart hava 43 dylika fartyg om 36 015 bruttoton varit engagerade. Fartygens medelstorlek är 838 ton och deras bokföringsvärde vid årets slut i medeltal 125·4 kr. per bruttoton. Tabellen utvisar, att en vinst uppstått år 1933 före avskrivningar å 86 000 kr. Med 5 % avskrivning å det beräknade

bokföringsvärdet vid årets början (4·75 milj. kr.), utgörande 238 000 kr., har emellertid rörelsen gått med en förlust å 152 000 kr.

Inom nordsjöfarten, som ovan antytts trampfartens viktigaste område, dominera rederiaktiebolagens fartyg mycket starkt. Dessa fartyg äga sin förnämsta verksamhet i transport av trävaror och pappersmassa från Sverige samt av kol och koks till Sverige.

I nordsjöfart ha 243 fartyg om 354 828 bruttoton varit sysselsatta. Deras medelstorlek utgör 1 460 ton och deras bokföringsvärde vid årets slut 156·1 kr. per bruttoton. Enligt tabellen ha fartygen under nämnda år lämnat en vinst före avskrivningar å 1·21 milj. kr. Räknar man med 5 % avskrivning å tonnagets beräknade bokföringsvärde vid årets början (58·31 milj. kr.), utgörande 2·92 milj. kr., har rörelsen för året lämnat en förlust å 1·71 milj. kr.

I s. k. europeisk fart hava endast 36 trampfartyg om 74 994 bruttoton varit sysselsatta, samtliga tillhörande rederiaktiebolag. Fartygens medelstorlek utgör 2 083 bruttoton och deras bokföringsvärde vid årets slut i medeltal 122·5 kr. per bruttoton.

För dessa fartyg redovisas en vinst före avskrivningar å 2 000 kr. Med 5 % avskrivning å tonnagets beräknade bokföringsvärde vid årets början (9·67 milj. kr.), utgörande 483 000 kr., uppstår en förlust å 481 000 kr.

47 trampfartyg om 140 471 bruttoton hava under år 1933 varit sysselsatta i oceanfart. I tabell 38 meddelas en sammanställning av dessa fartygs inkomster och utgifter under året. Fartygen äga en medelstorlek av 2 989 bruttoton och voro bokförda vid årets slut till i medeltal 220·8 kr. per bruttoton.

Tabellen utvisar för året ett redovisat inkomstöverskott före avskrivningar å 613 000 kr. Då 11 fartyg om 51 706 bruttoton äro motorfartyg, synes man icke kunna räkna med lägre avskrivningsprocent än 7 % på det beräknade bokförda värdet vid årets början (33·34 milj. kr.). En sådan avskrivning skulle uppgå till 2·33 milj. kr., varigenom rörelsen skulle lämna en förlust å 1·72 milj. kr.

I tabellerna 39 och 40 meddelas uppgifter rörande inkomster och utgifter år 1933 för rederiaktiebolag tillhörande fartyg i *linjefart* och olika geografisk fart. Nedanstående tablå utgör en sammanställning av antalet fartyg, bruttotonnage och fartygens bokföringsvärde den 31 december 1933 för ifrågavarande geografiska fartgrupper.

Rederiaktiebolag tillhörande fartyg, sysselsatta i linjefart och olika geografisk fart år 1933.

	Antal fartyg	Bruttoton	Fartygens bokföringsvärde vid årets slut 1 000 kr.
Kanalfart: last- och passagerarfartyg	51	9 988	2 927
Kustfart: lastfartyg	35	21 166	3 143
» : passagerarfartyg	59	21 785	4 993
Östersjöfart: »	21	13 693	4 468
Nordsjöfart: lastfartyg	52	60 925	12 781
Europeisk fart: »	30	52 617	22 682
Oceanfart: »	76	326 704	73 595

Tabell 39. Inkomster och utgifter år 1933 för rederiaktiebolag tillhörande fartyg sysselsatta i linjefart i kanal-, kust- och östersjöfart.

	Fartyg med sysselsättning i							
	kanalfart		kustfart				östersjöfart	
	last- och passagerarfartyg		lastfartyg		passagerarfartyg		passagerarfartyg	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Inkomster.								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart:								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	—	—	406	5·8	145	2·2	267	6·8
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	—	—	634	9·1	165	2·5	402	10·2
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar.	—	—	5	0·1	—	—	192	4·9
4. för passagerare- och postbefordran	—	—	0	0·0	56	0·8	910	23·0
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	2 823	97·6	5 733	81·8	6 023	89·9	2 064	52·3
I tidsbefraktning har intjänts:								
i utrikes fart	—	—	—	—	150	2·2	12	0·3
i inrikes fart	1	0·0	10	0·1	—	—	—	—
Övriga inkomster	68	2·4	219	3·1	161	2·4	101	2·5
Summa inkomster	2 892	100·0	7 007	100·0	6 700	100·0	3 948	100·0
Förlust före avskrivningar (salderad)	53	—	—	—	—	—	—	—
Summa	2 945	—	7 007	—	6 700	—	3 948	—
Utgifter.								
Besättningshyror	829	28·2	1 070	16·5	1 310	22·1	769	19·8
Kost	267	9·1	241	3·7	337	5·7	243	6·3
Kol och olja, inkl. smörjmedel	297	10·1	762	11·8	865	14·6	564	14·5
Skeppsumgälder	545	18·5	1 051	16·2	709	12·0	614	15·8
Reparationer och underhåll	168	5·7	356	5·5	684	11·6	386	10·0
Assuranspremier	74	2·5	280	4·3	222	3·8	174	4·5
Lastnings- och lossningskostnader	186	6·3	2 054	31·8	1 003	16·9	526	13·6
Räntor	13	0·4	69	1·1	72	1·2	11	0·3
Övriga kostnader	566	19·2	588	9·1	719	12·1	589	15·2
Summa utgifter	2 945	100·0	6 471	100·0	5 921	100·0	3 876	100·0
Vinst före avskrivningar (salderad)	—	—	536	—	779	—	72	—
Summa	2 945	—	7 007	—	6 700	—	3 948	—

Inom *linjefarten* spelar oceanfarten den största rollen; särskilt gäller detta lastlinjesjöfarten. Det ligger emellertid i sakens natur, att även annan geografisk fart skall vara av betydelse härvidlag.

Förhållandena inom lokalfarten och den inre farten erbjuda i förevarande sammanhang icke särskilt intresse, utöver vad som meddelats i kapitlet om linjerederierna. Däremot synes det vara av viss betydelse att ge en ytter-

Tabell 40. Inkomster och utgifter för rederiaktiebolag tillhörande lastfartyg sysselsatta i linjefart i nordsjö-, europeisk och oceanfart.

	Fartyg med sysselsättning i					
	nordsjöfart		europeisk fart		oceanfart	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Inkomster.						
Intjänta bruttofrakter:						
a) i utrikes fart:						
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	9 345	55·8	4 739	32·7	13 698	22·1
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	5 975	35·7	4 025	27·7	11 341	18·3
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	544	3·2	5 550	38·3	33 768	54·6
4. för passagerare- och postbefordran	81	0·5	71	0·5	1 009	1·6
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	18	0·1	—	—	180	0·3
I tidsbefraktning i utrikes fart har intjänts	195	1·2	15	0·1	725	1·2
Övriga inkomster	596	3·5	104	0·7	1 146	1·9
Summa inkomster	16 754	100·0	14 504	100·0	61 867	100·0
Utgifter.						
Besättningshyror	2 263	14·1	1 617	12·0	5 942	11·0
Kost	512	3·2	398	3·0	1 709	3·2
Kol och olja, inkl. smörjmedel	1 576	9·8	1 907	14·2	6 971	12·9
Skeppsumgälder	3 284	20·5	2 088	15·5	10 474	19·4
Reparationer och underhåll	893	5·6	427	3·2	2 668	4·9
Assuranspremier	736	4·6	719	5·4	4 087	7·6
Lastnings- och lossningskostnader	4 680	29·1	4 225	31·4	11 470	21·3
Räntor	245	1·5	300	2·2	1 937	3·6
Övriga kostnader	1 863	11·6	1 764	13·1	8 680	16·1
Summa utgifter	16 052	100·0	13 445	100·0	53 938	100·0
Vinst före avskrivningar (salderad)	702	—	1 059	—	7 929	—
Summa	16 754	—	14 504	—	61 867	—

ligare belysning åt kanalfarten. Då last- och passagerarlinjefarten inom denna sjöfartsgren gripa intimt in i varandra, har det ansetts lämpligast att här sammanslå dem. I tabell 39 lämnas en sammanställning rörande inom kanalsjöfarten sysselsatta fartygs inkomster och utgifter år 1933. Tabellen omfattar 51 kanalfartyg om 9 988 bruttoton. Fartygens medelstorlek är 196 ton och deras bokföringsvärde utgjorde vid årets slut i medeltal 293·1 kr. per bruttoton.

Av tabellen framgår, att kanalfartygen utvisade en förlust för året före avskrivningar å 53 000 kr. Räknar man med 5 % avskrivning på tonnagets beräknade bokföringsvärde vid årets början (3·08 milj. kr.), utgörande 154 000 kr., uppstår en förlust å 207 000 kr. Med 6 % avskrivning (på efter denna procentsats beräknat bokföringsvärde vid årets början av 3·11 milj. kr.), d. v. s. 187 000 kr., stiger förlusten till 240 000 kr.

Helt andra förhållanden gälla den reguljära *kustsjöfarten*. I denna sysselsättes ungefär lika stort tonnage lastfartyg och passagerarfartyg. De förra fartygen äro emellertid i genomsnitt betydligt större än de senare — 605

mot 369 bruttoton i medeltal — varför antalet lastlinjefartyg är mindre (35) än antalet passagerarlinjefartyg (59). Häri äro icke inräknade upplagda fartyg. Passagerarfartygen äga helt naturligt betydligt högre bokföringsvärde än lastfartygen, 229·2 kr. per bruttoton mot 148·5 kr.

Inkomster och utgifter år 1933 för dessa båda slag av fartyg framgå av tabell 39.

För de 35 *lastfartygen* redovisas en vinst för året före avskrivningar å 536 000 kr. Räknar med med 5 % avskrivning på det beräknade bokföringsvärdet vid årets början (3·31 milj. kr.), utgörande 166,000 kr., uppstår en nettovinst å 370 000 kr.

Det vore givetvis av intresse att kunna konstatera ifrågavarande sjöfartsgrens räntabilitet. Emellertid saknas uppgifter rörande det aktiekapital eller hela egna kapital, som är nedlagt i denna rörelse. Inkomsterna och utgifterna hänföra sig till *fartygen* och icke till *företagen,* vadan några uppgifter om tillgångar och skulder svarande mot inkomster och utgifter icke finnas. För att få en föreställning om ifrågavarande räntabilitet synes man emellertid kunna ställa vinsten i förhållande till det sammanlagda bokföringsvärdet av de fartyg, som äro engagerade i nämnda fart. Undersöker man förhållandet mellan det egna kapitalet och tonnagets bokföringsvärde hos kustlinjerederierna, finner man nämligen, att dessa värden nära överensstämma. Man torde därför kunna anse, att nämnda beräkningsmetod i stort sett är relevant. Den ger till resultat, att nettovinsten utgör omkring 11·8 % på tonnagets bokförda värde vid årets slut.

Höjer man avskrivningen till 6 % (på motsvarande beräknade bokföringsvärde vid årets början 3·34 milj. kr.), uppgår avskrivningsbeloppet till 200 000 kr., varvid nettovinsten stannar vid 336 000 kr. eller 10·7 % av tonnagets bokförda värde vid årets slut. En höjning av avskrivningen till 7 %, något som närmast överensstämmer med genomsnittet för inrikesrederierna, sänker nettovinsten till omkring 300 000 kr. eller 9·5 % på tonnagets bokförda värde vid årets slut.

För de 59 *passagerarfartygen* i kustfart redovisas i tabell 39 en vinst för år 1933 före avskrivningar å 779 000 kr. Räknar man med 5 % avskrivning på tonnagets beräknade bokförda värde vid årets början (5·26 milj. kr.), d. v. s. 263 000 kr., uppstår en nettovinst å 516 000 kr. Räntabiliteten uttryckes enligt ovan meddelade metod genom vinstens förhållande till tonnagets bokföringsvärde vid årets slut och blir 10·3 %. Höjes avskrivningsprocenten till 6 %, uppstår en vinst å 460 000 kr. eller 9·2 % av bokföringsvärdet vid årets slut. Ökas avskrivningen till 7 %, blir nettovinsten 403 000 kr. eller 8·1 %.

Vad beträffar *östersjöfarten,* bedrives lastlinjesjöfart här med blott ett fåtal fartyg; uppgifter saknas dessutom från ett rederi, varför uppgifterna synas vara av föga intresse.

Passagerarsjöfarten är emellertid här ganska betydande och upptages i tabell 39 med 21 fartyg om 13 693 bruttoton. Fartygens medelstorlek är 652 ton, och de äro bokförda till i genomsnitt 326·3 kr. per bruttoton.

För dessa fartyg redovisas i tabellen en vinst före avskrivningar å 72 000 kr. Med 5 % avskrivning å tonnagets beräknade bokförda värde vid årets början (4·70 milj. kr.), utgörande 235 000 kr., uppstår en förlust å 163 000 kr. Ökas avskrivningen till 6 eller 7 % stiger givetvis förlustsiffran.

I fråga om *nordsjöfarten* uppehålles passagerarlinjesjöfarten med blott ett fåtal fartyg. Lastlinjesjöfarten är däremot av stor omfattning och redovisas i tabell 40 med 52 fartyg om 60 925 bruttoton. Dessa fartyg äga en medelstorlek om 1 172 bruttoton och äro bokförda till i medeltal 209·8 kr. per bruttoton, alltså till ett mycket högt värde.

Rörelsen har för år 1933 lämnat en vinst före avskrivningar å 702 000 kr. Med 5 % avskrivning på tonnagets beräknade bokföringsvärde vid årets början (13·45 milj. kr.), d. v. s. 673 000 kr., uppstår en nettovinst å endast 29 000 kr. Denna vinst försvinner och förändras i en förlust, om i stället 6 % avskrivning (på 13·60 milj. kr.), d. v. s. 816 000 kr., beräknas. Förlusten utgör i så fall 114 000 kr.

Inom *den europeiska linjefarten* finnas endast lastfartyg. Tabell 40 avser 30 dylika fartyg med ett tonnage av 52 617 bruttoton. Fartygens medelstorlek är 1 754 bruttoton och deras bokförda värde i medeltal 431·1 kr. per bruttoton, ett mycket högt belopp.

För fartygen redovisas år 1933 en vinst före avskrivningar å 1·06 milj. kr. 5 % avskrivning å tonnagets beräknade bokförda värde vid årets början (23·88 milj. kr.) utgör 1·19 milj. kr. Med denna uppstår en förlust för året å 130 000 kr. En höjning av avskrivningen till 6 % (på 24·13 milj. kr.), ger ett belopp å 1·45 milj. kr. och en förlust å 390 000 kr.

Inom *oceanlinjefarten* finnas endast passagerarfartyg tillhörande ett rederi, Svenska Amerika Linien. Någon tabell över dessa fartygs inkomster och utgifter kan givetvis icke meddelas. Däremot är lastlinjeflottan mycket stor och fördelar sig på ett flertal rederier. I tabell 40 redovisas 76 fartyg om 326 704 bruttoton. Fartygen äga en medelstorlek av 4 299 bruttoton och äro bokförda till i medeltal 225·3 kr. per bruttoton, ett lågt värde med hänsyn till att av fartygsflottan 50 fartyg om 219 654 bruttoton äro motorfartyg av relativt låg ålder.

Dessa fartyg utvisade för år 1933 en vinst före avskrivningar å 7·93 milj. kr. Med hänsyn till motortonnagets stora andel i det hela, bokföringsvärdets låga belopp samt den praxis, som enligt vad ovan meddelats tillämpas ifråga om avskrivningar inom oceanrederierna, synes man icke kunna räkna med lägre avskrivning än 8 % på bokföringsvärdet vid årets början (beräknat utgöra 80·00 milj. kr.). Med en sådan avskrivning, å 6·40 milj. kr., uppstår en vinst av 1·53 milj. kr. Räntabiliteten, beräknad på tonnagets bokföringsvärde vid årets slut, som synes tämligen väl motsvara det i rederirörelsen arbetande egna kapitalet, skulle bli omkring 2 %. En höjning av avskrivningen till 9 % (på ett beräknat bokföringsvärde å 80·87 milj. kr.) ökar avskrivningsbeloppet till 7·28 milj. kr. och minskar nettovinsten till omkring 650 000 kr. eller 0·9 % på tonnagets bokförda värde vid årets slut.

KAP. IX.

Sjöfartens utgifter fördelade på olika poster samt på in- och utlandet.

I det föregående har de olika sjöfartsgrenarnas ekonomi behandlats huvudsakligen med hänsyn till rederiernas finansiella ställning samt rörelsens resultat. En sida av sjöfartens ekonomi, som visserligen belysts av det återgivna tabellmaterialet men som icke i framställningen ägnats särskild uppmärksamhet, är relationen mellan de olika inkomst- och utgiftsposterna. Denna sida är av betydande intresse för bedömandet av de olika sjöfartsgrenarnas och hela sjöfartens ekonomi.

Vad inkomsterna beträffar, innehåller kollegii årliga sjöfartsstatistik en redogörelse för bruttofrakternas fördelning på frakter i utrikes fart och i inrikes fart, på frakter intjänta av ång- och motorfartyg samt av segelfartyg, på godsfrakter, passageraravgifter och postavgifter samt, i fråga om de utrikes godsfrakterna, på frakter vid transport till Sverige, från Sverige och mellan utrikes orter med närmare specifikation på skilda länder. Vidare innehåller statistiken uppgifter på intjänta tidsbefraktningsavgifter med fördelning på sådana i utrikes och i inrikes fart.

De i förevarande undersöknings material tillgängliga uppgifterna innehålla en fördelning av frakter och tidsbefraktningsavgifter på olika sjöfartsgrenar och dessutom uppgifter rörande »övriga inkomster». Dessa övriga inkomster utgöra för samtliga i undersökningen ingående rederier enligt tabell 41 endast 2·3 % av de totala inkomsterna. Någon specifikation för dessa övriga inkomster finnes ej för hela undersökningsmaterialet. Däremot har en sådan åstadkommits genom skriftväxling med de största tramp- och linjerederierna, för vilka i det föregående uppgifter rörande tillgångar och skulder redovisats för åren 1929, 1932 och 1933. För dessa rederier meddelas i tabellerna 42 och 43 uppgifter med större specifikation jämväl rörande utgifterna. Av dessa tabeller framgår, att de stora enhetliga posterna inom rubriken övriga inkomster äro räntor och utdelningar å aktier. Ingendera är emellertid av större betydelse.

Av vida större intresse är utgiftsspecifikationen. Enligt tabell 41 utgör den största posten bland utgifterna lastnings- och lossningskostnader — praktiskt taget helt utgörande stuverikostnader — vilken belöper sig till 53·24 milj. kr. och ingår med ej mindre än 21·6 %, medan utgifterna för besättningshyror stanna vid 38·34 milj. kr. eller 15·6 %. Det må anmärkas, att i besättningshyror inräknats fartygsbefälets avlöning, jämväl innefattande befälhavarnas andel i frakten, kaplake, samt den del av bruttovinsten för partrederi

Tabell 41. Inkomster och utgifter år 1933 för samtliga i undersökningen ingående rederier.

Sammanställningen omfattar 912 rederier med en fartygsflotta av 1 898 fartyg om 1 630 488 bruttoton.

	1 000 kr.	%
Inkomster:		
Intjänta bruttofrakter:		
a) i utrikes fart:		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	61 678	23·1
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	44 972	16·8
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	92 601	34·7
4. för passagerare- och postbefordran	16 099	6·0
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	29 816	11·2
I tidsbefraktning har intjänts	15 894	5·9
Därav:		
i utrikes fart Kr. 15 767 000		
i inrikes fart » 127 000		
Övriga inkomster	6 164	2·3
Summa inkomster	267 224	100·0
Förlust före avskrivningar	2 426	—
Summa	269 650	—
Utgifter:		
Besättningshyror	38 342	15·6
Kost	11 299	4·6
Kol och olja, inkl. smörjmedel	30 579	12·4
Skeppsumgälder	42 975	17·5
Reparationer och underhåll	14 451	5·9
Assuranspremier	17 011	6·9
Lastnings- och lossningskostnader	53 241	21·6
Räntor	6 866	2·8
Kontorskostnader och övriga kostnader	31 210	12·7
Summa utgifter	245 974	100·0
Vinst före avskrivningar	23 676	—
Summa	269 650	—

och rederi med enskild ägare, som enligt vedertagen praxis bort tillkomma fartygsbefäl såsom lön (jfr vad härom anförts i kap. I). Till jämförelse med angivna hyror må nämnas, att uppbörden av hyresavgifter, som erläggas vid avmönstring av befälhavare samt av var och en av besättningen med 1 % av deras under tiden från påmönstringsdagen intjänta lön eller hyra — dock att beträffande befälhavare därjämte gälla vissa ytterligare särskilda beräkningsgrunder — år 1933 uppgick till 324 000 kr. Detta avgiftsbelopp svarar mot en besättningshyra av 32·40 milj. kr.

Större än hyresposten är utgiftsrubriken skeppsumgälder, 42·98 milj. kr. eller 17·5 % av samtliga utgifter. Häri ingå ej blott sjöfartsavgifter utan även bogseringskostnader m. m. Skeppsumgälderna utgöra tillika med lastnings- och lossningskostnaderna sjötransporternas terminalkostnader, vilka tillsammans uppgå till 39·1 % av samtliga kostnader. En betydande utgiftspost är också kol och olja inkl. smörjmedel med 30·58 milj. kr. eller 12·4 % av utgifterna. Assuranspremierna uppgå till 17·01 milj. kr. eller 6·9 %, reparationer och underhåll till 14·45 milj. kr. eller 5·9 %, kost till 11·30 milj.

Tabell 42. Inkomster och utgifter år 1933 för 110 trampfartsrederiaktiebolag med en fartygsflotta av 457 fartyg om 382 825 bruttoton.

	1 000 kr.	%
Inkomster:		
Intjänta bruttofrakter:		
a) i utrikes fart:		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	15 775	29·4
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	10 935	20·3
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	22 601	42·1
4. för passagerare- och postbefordran	10	0·0
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	1 584	2·9
I tidsbefraktning har intjänts	2 290	4·3
Därav:		
i utrikes fart Kr. 2 243 000		
i inrikes fart » 47 000		
Räntor	197	0·4
Utdelning å aktier	11	0·0
Övriga inkomster	317	0·6
Summa inkomster	53 720	100·0
Förlust före avskrivningar	569	—
Summa	54 289	—
Utgifter:		
Besättningshyror	8 113	15·7
Kost	1 892	3·6
Kol och olja, inkl. smörjmedel	5 946	11·5
Skeppsumgälder	9 030	17·4
Reparationer och underhåll	2 674	5·2
Assuranspremier	3 705	7·2
Lastnings- och lossningskostnader	14 818	28·6
Kommissionärsarvoden och agentprovisioner	1 968	3·8
Övriga driftskostnader	679	1·3
Administrationskostnader	1 600	3·1
Räntor	1 116	2·2
Skatter	40	0·1
Övriga kostnader	162	0·3
Summa utgifter	51 743	100·0
Vinst före avskrivningar	2 546	—
Summa	54 289	—

kr. eller 4·6 % och räntor till 6·87 milj. kr. eller 2·8 %. Utgiftsräntorna utgöra 4·6 % på det främmande kapitalet (skulderna) vid årets slut. Då en betydande del av skulderna utgöres av driftsskulder, på vilka ingen ränta erlägges — särskilt bland partrederier och rederier med enskild ägare förekomma även andra skulder, på vilka icke utgår ränta — är det tydligt, att räntesatsen för de egentliga skulderna är betydligt högre än den nämnda.

»Kontorskostnader och övriga kostnader» intaga en stor andel i samtliga rederiers utgifter, 12·7 %. Då denna rubrik helt naturligt innehåller utgifter av vitt skilda slag, har för 110 trampredierier och 51 linjerederier inhämtats uppgifter rörande ifrågavarande utgiftsposts specifikation på kommissionärsarvoden och agentprovisioner, övriga driftskostnader, administrationskostnader, skatter samt övriga kostnader.

Tabell 43. Inkomster och utgifter år 1933 för 51 linjerederiaktiebolag med en fartygsflotta av 326 fartyg om 413 877 bruttoton.

	1 000 kr.	%
Inkomster:		
Intjänta bruttofrakter:		
a) i utrikes fart:		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	22 693	25·5
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	19 178	21·6
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	30 270	34·1
4. för passagerare- och postbefordran	2 869	3·2
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	10 159	11·4
I tidsbefraktning har intjänts	996	1·1
Därav:		
i utrikes fart Kr. 994 000		
i inrikes fart » 2 000		
Räntor	904	1·0
Utdelning å aktier	947	1·1
Övriga inkomster	855	1·0
Summa inkomster	88 871	100·0
Förlust före avskrivningar	489	—
Summa	89 360	—
Utgifter:		
Besättningshyror	10 620	13·5
Kost	2 978	3·8
Kol och olja, inkl. smörjmedel	9 944	12·7
Skeppsumgälder	13 554	17·3
Reparationer och underhåll	4 269	5·4
Assuranspremier	4 551	5·8
Lastnings- och lossningskostnader	18 287	23·3
Kommissionärsarvoden och agentprovisioner	4 446	5·7
Övriga driftskostnader	3 392	4·3
Administrationskostnader	3 900	5·0
Räntor	1 665	2·1
Skatter	495	0·6
Övriga kostnader	379	0·5
Summa utgifter	78 480	100·0
Vinst före avskrivningar	10 880	—
Summa	89 360	—

Av uppgifterna i tabellerna 42 och 43 framgår, att den största posten av nu nämnda är kommissionärsarvoden och agentprovisioner (3·8 % för tramprederierna och 5·7 % för linjerederierna), härnäst komma administrationskostnader (resp. 3·1 och 5·0 %) samt därefter »övriga driftskostnader» (resp. 1·3 och 4·3 %). Skatteposten är relativt obetydlig, särskilt för trampredderierna (0·1 %), som ju i stor utsträckning gått med förlust.

Utgifterna fördela sig på ganska olika sätt för olika sjöfartsgrenar, vilket framgår av sammanställningarna över utgifternas procentuella fördelning i tabellerna 44—48.

Det är icke avsikten att här utförligt kommentera siffrorna i dessa tabeller. Endast några förhållanden, som däri äro mera framträdande, må påpekas.

Tabell 44. Procentuell fördelning av utgifterna år 1933 för tramprederiaktiebolag och trampfartyg i olika fart.

	Samtliga tramprederiaktiebolag	Tramprederiaktiebolag				Trampfartyg			
		i östersjöfart	i nordsjöfart	i europ. fart	i oceanfart	östersjöfart	nordsjöfart	i europ. fart	i oceanfart
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Besättningshyror	15·9	15·7	15·6	15·7	15·8	17·4	15·5	15·7	15·8
Kost	3·9	3·8	3·7	3·6	4·4	4·4	3·6	3·8	4·2
Kol och olja, inkl. smörjmedel	11·7	10·4	11·2	12·0	12·8	9·8	11·0	11·8	14·0
Skeppsumgälder	18·1	17·5	18·1	20·3	18·5	16·5	18·0	19·1	18·5
Reparationer och underhåll	5·5	5·2	4·9	6·3	6·8	5·1	5·1	5·9	7·0
Assuranspremier	7·2	6·3	6·9	6·6	9·3	7·2	6·8	7·0	10·5
Lastnings- och lossningskostnader	27·1	33·4	30·5	26·7	16·6	30·2	30·6	26·1	15·7
Räntor	2·2	0·8	1·7	1·2	4·7	1·5	1·7	1·5	2·7
Kontorskostnader och övriga kostnader	8·4	6·9	7·4	7·6	11·7	7·9	7·7	9·1	11·6
	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0

Först är det påfallande, att lastnings- och lossningskostnaderna för tramprederierna äro högst för östersjörederierna samt visa allt större relativ nedgång, ju vidsträcktare fart fartygen äro sysselsatta i. Detta förhållande beror givetvis därpå, att ju längre resor fartygen göra, desto mindre last kunna de föra per år. För tramprederier i östersjöfart uppgår lastnings- och lossningskostnaden till den största andelen jämfört med alla övriga sjöfartsgrenar, 33·4 % av utgifterna; för tramprederier i oceanfart till endast 16·0 %.

Tabell 45. Procentuell fördelning av utgifterna år 1933 för linjerederiaktiebolag.

	De 6 största lastlinjerederierna	Övriga utrikes lastlinjerederier	Inrikes linjerederier	Linjerederiaktiebolag					
				i lokaltrafik	i inre fart	i kanalfart	i kustfart	i nordsjöfart	i oceanfart
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Besättningshyror	11·4	13·8	28·3	35·8	32·4	28·5	27·9	14·7	11·2
Kost	3·3	3·7	7·2	4·9	9·3	9·1	8·3	3·6	3·2
Kol och olja, inkl. smörjmedel	13·4	9·7	15·4	21·6	18·6	10·2	14·7	8·3	12·8
Skeppsumgälder	17·9	17·8	10·0	2·7	7·7	18·0	9·6	16·5	18·6
Reparationer och underhåll	4·5	4·7	10·9	15·6	8·8	5·6	12·4	4·7	5·0
Assuranspremier	7·0	5·5	2·2	0·6	2·4	2·6	1·9	5·0	7·7
Lastnings- och lossningskostnader	24·1	26·0	7·6	0·4	6·8	5·3	8·2	30·1	21·0
Räntor	3·1	3·6	1·3	2·0	2·2	0·5	1·0	1·0	3·8
Kontorskostnader och övriga kostnader	15·3	15·2	17·1	16·4	11·8	20·2	16·0	16·1	16·7
	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0

Tabell 46. Procentuell fördelning av utgifterna år 1933 för linjefartyg i olika fart.

	Linjefartyg						
	Last- och passagerarefartyg i kanalfart	Lastfartyg i kustfart	Passagerarefartyg i kustfart	Passagerarefartyg i östersjöfart	Lastfartyg i nordsjöfart	Lastfartyg i europ. fart	Lastfartyg i oceanfart
	%	%	%	%	%	%	%
Besättningshyror	28·2	16·5	22·1	19·8	14·1	12·0	11·0
Kost	9·1	3·7	5·7	6·3	3·2	3·0	3·2
Kol och olja, inkl. smörjmedel	10·1	11·8	14·6	14·5	9·8	14·2	12·9
Skeppsumgälder	18·5	16·2	12·0	15·8	20·5	15·5	19·4
Reparationer och underhåll	5·7	5·5	11·6	10·0	5·6	3·2	4·9
Assuranspremier	2·5	4·3	3·8	4·5	4·6	5·4	7·6
Lastnings- och lossningskostnader	6·3	31·8	16·9	13·6	29·1	31·4	21·3
Räntor	0·4	1·1	1·2	0·3	1·5	2·2	3·6
Kontorskostnader och övriga kostnader	19·2	9·1	12·1	15·2	11·6	13·1	16·1
	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0

Inom linjerederierna finner man icke samma företeelse framträda. Här ser det snarast ut, som om förhållandet vore det motsatta. Detta beror emellertid därpå, att fartygen i lokaltrafik, inre fart samt kanal- och kustfart i hög grad äro passagerarfartyg, som föra relativt liten last. Jämför man uppgifterna för fartyg i lasttrafik, finner man, att den ovan framhållna företeelsen framträder ganska tydligt.

Inom linjetrafiken i inrikes fart gör sig också gällande ett annat förhållande, som bidrager till förklaringen av siffrorna i tabell 45, nämligen att lastning och lossning av dessa rederiers fartyg i stor utsträckning ombesörjes

Tabell 47. Procentuell fördelning av utgifterna år 1933 för partrederier.

	Samtliga partrederier	Större partrederier	Medelstora partrederier	Mindre partrederier	Partrederier				
					i inre fart	i kanalfart	i kustfart	i östersjöfart	i nordsjöfart
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Besättningshyror	26·4	16·0	25·8	30·4	37·7	32·5	32·6	27·8	16·1
Kost	7·7	3·6	9·3	8·8	7·9	4·7	8·4	9·7	3·7
Kol och olja, inkl. smörjmedel	13·5	11·8	10·7	14·9	22·6	11·9	14·2	13·5	11·9
Skeppsumgälder	20·5	18·2	23·3	20·5	13·3	27·1	15·7	21·6	18·5
Reparationer och underhåll	10·7	6·7	11·4	12·1	9·6	11·7	15·0	11·8	6·7
Assuranspremier	5·4	6·9	7·0	4·4	1·7	1·7	5·8	5·6	6·8
Lastnings- och lossningskostnader	11·2	31·1	8·3	4·5	4·1	4·0	3·9	5·9	30·5
Räntor	1·9	0·6	2·1	2·4	2·4	1·6	1·7	2·5	0·6
Kontorskostnader och övriga kostnader	2·7	5·1	2·1	2·0	0·7	4·8	2·7	1·6	5·2
	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0

Tabell 48. Procentuell fördelning av utgifterna för rederier med enskild ägare.

	Samtliga rederier med enskild ägare	Större rederier	Medelstora rederier	Mindre rederier	Rederier				
					i inre fart	i kanalfart	i kustfart	i östersjöfart	i nordsjöfart
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Besättningshyror	21·5	16·4	21·7	33·5	35·9	32·4	28·9	21·2	17·0
Kost	5·8	4·5	6·4	8·5	8·9	6·0	8·1	6·4	4·7
Kol och olja, inkl. smörjmedel	12·5	11·2	11·8	16·2	14·1	18·5	14·4	12·9	11·3
Skeppsumgälder	19·9	20·1	21·0	18·5	17·0	20·4	15·4	20·8	20·6
Reparationer och underhåll	9·2	6·7	12·9	12·1	14·4	11·1	12·6	10·3	7·2
Assuranspremier	5·1	5·9	4·8	3·2	2·0	2·8	4·4	3·7	6·5
Lastnings- och lossningskostnader	20·0	29·0	13·3	4·1	4·9	5·1	5·0	19·8	26·4
Räntor	1·7	1·3	2·0	2·4	1·7	2·3	2·5	1·4	1·6
Kontorskostnader och övriga kostnader	4·3	4·9	6·1	1·5	1·1	1·4	8·7	3·5	4·7
	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0

med fartygens eget folk. Detta gäller också partrederierna och rederierna med enskild ägare, vilkas fartyg gå i trampfart i inrikes fart; det är först för de större fartygen, i nordsjöfart, som lastning och lossning försiggå i full utsträckning med stuveriarbetare. Om man bortser ifrån linjerederier i lokaltrafik, som äro rena passagerarlinjerederier, är det partrederier i kustfart, som uppvisa det lägsta procenttalet för lastnings- och lossningskostnader, 3·9 %. För partrederier i nordsjöfart stiger emellertid motsvarande siffra till 30·5 %.

En annan företeelse av intresse är, att utgifterna för kol och olja inkl. smörjmedel procentuellt stiga, ju vidsträcktare farten blir, tydligen sammanhängande med att fartygens gångtid är längre och liggedagarna i hamn färre. Detta framträder tydligt för tramprederiaktiebolagen och deras fartyg, där för tramprederier i östersjöfart ifrågavarande kostnader utgöra 10·4 %, medan de för rederier i oceanfart utgöra 12·8 %; för trampfartyg i östersjöfart är siffran blott 9·8 % men för trampfartyg i oceanfart 14·0 %.

För linjerederier och linjefartyg framträder icke den nämnda tendensen utan i viss mån en motsatt, något som torde bero bl. a. på fartygens olika storlek samt på fartygsuppläggningarna. Oregelbundna sifferserier finner man även för partrederierna och rederierna med enskilda ägare.

För tramprederierna utgöra besättningshyrorna en procentandel av samtliga utgifter, som visar mycket små variationer (mellan 15·6 och 15·9 %); endast för trampfartyg i östersjöfart är siffran avsevärt högre än för övriga (17·4). För linjerederierna samt linjefartygen ävensom för partrederierna och rederierna med enskild ägare sjunker besättningshyrornas andel av utgifterna starkt, ju mera vidsträckt den fart är, i vilken fartygen äro sysselsatta. Detta torde bero därpå, att besättningens antal sjunker relativt med stigan-

de fartygsstorlek. Det är emellertid anmärkningsvärt, att motsvarande tendens icke framträder inom tramprederierna.

Assuranspremierna utgöra den högsta relativa andelen för rederier och fartyg i den vidsträcktaste farten, d. v. s. oceanfarten för rederiaktiebolag och nordsjöfart för partrederier och rederier med enskild ägare, beroende på högre fartygsvärden. För inskränktare fart råder större oregelbundenhet i sifferuppgifterna, sammanhängande bl. a. med att vissa rederier delvis stå självrisk samt att premierna äro billigare för linjefartyg i inskränkt fart ävensom att fartygens värde är ganska varierande. Lägsta procentandelen äga assuranspremierna för partrederier i inre fart och kanalfart, för båda 1·7 %, om man bortser från linjerederier i lokalfart, där särskilda förhållanden gälla. I genomsnitt rör sig assuranspremieposten om 6 à 7 % av utgifterna. På grund av de särskilda förhållanden, som gälla för tanksjöfarten dels beträffande risker, dels i fråga om fartygens ovanligt låga ålder och korta livslängd samt höga värden, uppgå assuranspremierna till en exceptionellt stor andel för denna sjöfartsgren. För tankrederierna utgör denna andel 15·2 % (tabell 35) och för samtliga stora tankfartyg 17·4 % (tabell 36). Denna sjöfartsgren uppvisar även i övrigt säregna förhållanden. Med hänsyn till att tonnaget är mycket dyrt är det naturligt, att utgiftsräntorna skola representera en särdeles hög andel av utgifterna; de uppgå för tankrederierna till 15·3 % och för tankfartygen till 18·1 %. För oceanrederier och oceanfartyg rör sig motsvarande procent om 2·7—4·7 %.

Slutligen må framhållas, att »kontorskostnader och övriga kostnader» visa stora variationer. Medan partrederier och rederier med enskild ägare i inre fart äga ytterst obetydliga dylika kostnader (0·7 resp. 1·1 %), stiga desamma för kanallinjerederierna till 20·2 %. Över huvud är för linjerederier ifrågavarande kostnaders andel betydligt högre än för tramprederier.

I kap. I har framhållits, att ett av syftemålen med ifrågavarande undersökning var att erhålla vissa uppgifter, erforderliga för de betalningsbalansundersökningar, som kommerskollegium årligen verkställer. Dessa uppgifter avse *utgifternas fördelning med hänsyn till i vilken utsträckning de gå till Sverige eller till utlandet.*

I allmänhet råder ingen tvekan, huruvida en utgift gått till Sverige eller till utlandet. Endast beträffande besättningshyror kan ifrågasättas, hur man skall förfara vid redovisningen. Härvid har tillämpats den principen, att endast den del av lönen eller hyran, som tagits ut för att användas i utlandet, redovisats på detta. De löne- och hyresbelopp, som per dragsedel skickas hem från utlandet till Sverige, ha givetvis redovisats såsom betalade i Sverige.

Då det visat sig, att särskilda svårigheter skulle uppstå för vissa rederier att noggrant fördela besättningshyrorna i nu nämnt avseende, har kollegium medgivit, att sådan fördelning fått ske ungefärligt med ledning av exakta uppgifter för vissa såsom typiska ansedda fartyg i olika geografisk fart.

I tab. 49 meddelas en sammanställning av utgifterna år 1933 för samtliga

Tabell 49. Uppgifterna år 1933 för samtliga i undersökningen ingående rederier med fördelning på utgifter i Sverige och i utlandet.

	I Sverige		I utlandet		Summa	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Besättningshyror	30 297	79·0	8 045	21·0	38 342	100·0
Kost	7 526	66·6	3 773	33·4	11 299	100·0
Kol och olja, inkl. smörjmedel	9 300	30·4	21 279	69·6	30 579	100·0
Skeppsumgälder	15 326	35·7	27 649	64·3	42 975	100·0
Reparationer och underhåll	11 219	77·6	3 232	22·4	14 451	100·0
Assuranspremier	14 781	86·9	2 230	13·1	17 011	100·0
Lastnings- och lossningskostnader	20 285	38·1	32 956	61·9	53 241	100·0
Räntor	6 509	94·8	357	5·2	6 866	100·0
Kontorskostnader och övriga kostnader	18 984	60·8	12 226	39·2	31 210	100·0
Summa utgifter	134 227	54·6	111 747	45·4	245 974	100·0

i undersökningen medtagna 912 rederier med fördelning på utgifter i Sverige och i utlandet. Tabellen utvisar, att 45·4 % av rederiernas samtliga utgifter gå till utlandet. Vidare framgår, att högst olika stora delar av skilda utgiftsposter gå till utlandet. Största delen, 69·6 %, gäller utgifter för kol och olja inkl. smörjmedel. Detta är också helt naturligt, då enligt en av kollegium för år 1933 utförd undersökning 71·4 % av den svenska handelsflottans kolbehov hämtades från utlandet.[1]

Av skeppsumgälderna erlades 64·3 % i utlandet. Detta sammanhänger därmed, att den svenska handelsflottan i mycket hög grad är sysselsatt i trafik mellan Sverige och utlandet samt mellan utrikes orter. År 1933 intjänades av det totala bruttofraktbeloppet 86·7 % i utrikes fart, varav 48·7 % i trafik mellan Sverige och utlandet samt 38·0 % i trafik mellan utrikes orter. Om man räknar med att trafiken mellan Sverige och utlandet erlägger lika mycket i skeppsumgälder i Sverige som i utlandet och att den rent internationella trafiken naturligtvis betalar alla sina umgälder i utlandet samt utgår från bruttofraktbeloppen såsom mätare på trafikens fördelning på Sverige och utlandet, erhåller man på grundval av nyssnämnda procenttal en siffra av 62·4 %, som skulle falla på utlandet. Denna siffra kan givetvis icke exakt överensstämma med den ovan anförda för skeppsumgäldernas fördelning, men den förklarar denna siffras storleksordning. Den belyser även fördelningen av en annan post, lossnings- och lastningskostnaderna, varav 61·9 % falla på utlandet.

På grund av vad ovan anförts stannar en relativt liten del av besättningshyrorna, 21·0 % i utlandet. Att en större del, 33·4 %, av utgifterna för kost går till utlandet, är naturligt.

De svenska fartygens utgifter för reparationer och underhåll gå till övervägande del, 77·6 %, till svenska varv och verkstäder och blott till 22·4 % till utlandet. Våra fartyg äro också i alldeles övervägande grad försäkrade i svenska försäkringsföretag. 86·9 % av försäkringspremierna ha gått till

[1] Se artikeln »Svenska handelsflottans förbrukning av stenkol åren 1931 och 1933» i Kommersiella Meddelanden, årgång 1935 sidd. 292—293.

Tabell 50. Utgifter år 1933 för fartyg i östersjöfart med fördelning på utgifter i Sverige och i utlandet.

	I Sverige		I utlandet		Summa	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Besättningshyror	3 160	86·9	478	13·1	3 638	100·0
Kost	910	84·2	171	15·8	1 081	100·0
Kol och olja, inkl. smörjmedel	1 336	62·9	788	37·1	2 124	100·0
Skeppsumgälder	1 996	62·0	1 225	38·0	3 221	100·0
Reparationer och underhåll	1 345	92·9	103	7·1	1 448	100·0
Assuranspremier	896	95·5	42	4·5	938	100·0
Lastnings- och lossningskostnader	2 039	63·3	1 183	36·7	3 222	100·0
Räntor	229	100·0	—	—	229	100·0
Kontorskostnader och övriga kostnader	1 171	81·3	270	18·7	1 441	100·0
Summa utgifter	13 082	75·4	4 260	24·6	17 342	100·0

Sverige och blott 13·1 % till utlandet. Rederiernas lån äro i ännu högre grad tagna i Sverige. Av räntorna ha 94·8 % gått till Sverige och endast 5·2 % till utlandet. »Kontorskostnader och övriga kostnader» fördela sig med 60·8 % på Sverige och 39·2 % på utlandet. Det är givetvis i främsta rummet kommissionärsarvoden och agentprovisioner, som gått till utlandet.

Av speciellt intresse är, huru mycket av utgifterna för de fartyg, som gått i utrikes fart, som faller på Sverige och på utlandet. För att belysa detta spörsmål ha tabellerna 50—53 utarbetats, avseende utgifterna för fartyg i östersjöfart, nordsjöfart, europeisk fart och oceanfart.

Tabellerna visa, att medan för östersjöfarten 24·6 % av utgifterna gå till utlandet, är detta för den europeiska farten fallet med 57·7 %. För oceanfarten sjunker procenttalet något, till 56·4 %, vilket beror på att en mindre andel av besättningshyrorna än för den europeiska farten gått till utlandet. Detta förhållande synes sammanhänga med att den europeiska farten till övervägande del är trampfart, bedriven mellan utrikes orter, vilket i och för sig torde medföra, att en ovanligt stor del av besättningshyrorna utbetalas i utlandet. Härtill kommer, att oceanfarten väsentligen är reguljärfart mel-

Tabell 51. Utgifter år 1933 för fartyg i nordsjöfart med fördelning på utgifter i Sverige och i utlandet.

	I Sverige		I utlandet		Summa	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Besättningshyror	9 136	74·9	3 059	25·1	12 195	100·0
Kost	1 936	63·7	1 102	36·3	3 038	100·0
Kol och olja, inkl. smörjmedel	1 580	17·5	7 459	82·5	9 039	100·0
Skeppsumgälder	5 857	38·2	9 471	61·8	15 328	100·0
Reparationer och underhåll	3 399	78·4	937	21·6	4 336	100·0
Assuranspremier	5 026	96·3	192	3·7	5 218	100·0
Lastnings- och lossningskostnader	9 678	39·9	14 608	60·1	24 286	100·0
Räntor	1 298	89·8	147	10·2	1 445	100·0
Kontorskostnader och övriga kostnader	4 981	72·9	1 848	27·1	6 829	100·0
Summa utgifter	42 891	52·5	38 823	47·5	81 714	100·0

Tabell 52. Utgifter år 1933 för fartyg i europeisk fart med fördelning på utgifter i Sverige och i utlandet.

	I Sverige		I utlandet		Summa	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Besättningshyror	1 784	58·3	1 277	41·7	3 061	100·0
Kost	425	56·8	323	43·2	748	100·0
Kol och olja, inkl. smörjmedel	476	15·9	2 516	84·1	2 992	100·0
Skeppsumgälder	1 107	28·9	2 729	71·1	3 836	100·0
Reparationer och underhåll	693	71·4	277	28·6	970	100·0
Assuranspremier	1 300	95·7	58	4·3	1 358	100·0
Lastnings- och lossningskostnader	1 977	29·9	4 638	70·1	6 615	100·0
Räntor	435	100·0	—	—	435	100·0
Kontorskostnader och övriga kostnader	1 373	52·8	1 227	47·2	2 600	100·0
Summa utgifter	9 570	42·3	13 045	57·7	22 615	100·0

lan Sverige och utlandet. Detta förhållande tillsammans med den omständigheten, att linjerederierna i allmänhet synas i större utsträckning än tramprederierna ha ordnat med hemsändande av hyresmedel på dragsedel, torde förklara, att oceanfartens utgifter i något mindre mån än den europeiska fartens gått till utlandet. Det må understrykas, att alla övriga poster utom kol och olja inkl. smörjmedel visa högre procenttal för utgifterna i utlandet vad oceanfarten beträffar än för den europeiska farten.

För betalningsbalansundersökningarna gäller frågan att erhålla en relation mellan vissa bruttofraktbelopp, som årligen meddelas i kommerskollegii sjöfartsstatistik, samt rederiernas utgifter i utlandet. Det är naturligt, att man för detta ändamål jämför beloppet av intjänta frakter etc. i utrikes fart med rederiernas utgifter i utlandet. Vad de förra beträffar, har det ansetts riktigast att till beloppet av godsfrakter, tidsbefraktningsavgifter och postavgifter i utrikes fart lägga halva beloppet av intjänta passagerareavgifter. Man räknar nämligen i de senare årens svenska betalningsbalansundersökningar med att omkring hälften av passagerarna i utrikes fart äro svenskar, vilkas utgifter i utlandet ingå i en särskild beräknad post för turistutgifter därstädes. Vad

Tabell 53. Utgifter år 1933 för fartyg i oceanfart med fördelning på utgifter i Sverige och i utlandet.

	I Sverige		I utlandet		Summa	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Besättningshyror	9 211	71·6	3 659	28·4	12 870	100·0
Kost	2 754	56·0	2 166	44·0	4 920	100·0
Kol och olja, inkl. smörjmedel	2 150	17·0	10 502	83·0	12 652	100·0
Skeppsumgälder	3 271	18·9	14 077	81·1	17 348	100·0
Reparationer och underhåll	3 308	63·7	1 883	36·3	5 191	100·0
Assuranspremier	6 808	78·5	1 862	21·5	8 670	100·0
Lastnings- och lossningskostnader	3 204	20·6	12 381	79·4	15 585	100·0
Räntor	3 854	95·0	201	5·0	4 055	100·0
Kontorskostnader och övriga kostnader	8 432	48·8	8 833	51·2	17 265	100·0
Summa utgifter	42 992	43·6	55 564	56·4	98 556	100·0

åter angår fartygens utgifter i utlandet, bör beaktas, att undersökningsmaterialet icke är alldeles komplett. Av bruttofrakterna i utrikes fart innefattar nämligen materialet 99.3 % av det i sjöfartsstatistiken redovisade fraktbeloppet. Om man till det i undersökningen framräknade utgiftsbeloppet erlagt i utlandet tillägger 0.7 %, bör man alltså erhålla en siffra, som svarar mot fraktintäktssiffran.

Beräkningen för år 1933 ger enligt dessa principer till resultat procenttalet 49·5 %, som alltså innebär, att av den svenska handelsflottans intjänta bruttointäkter i utrikes fart (beräknade på ovan återgivna sätt) 49·5 % eller ungefär hälften gå till utgifter i utlandet.

Bilaga 1.

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM
Statistiska byrån

Stockholm den 14 maj 1934.

Till Sveriges redare.

Med anledning av Sveriges Redareförenings hos Kungl. Maj:t gjorda framställning om utredning beträffande eventuella stödåtgärder för svensk sjöfart och Kommerskollegii i ärendet avgivna utlåtande har Kungl. Maj:t den 23 sistlidne mars uppdragit åt Kollegium att verkställa en för den ifrågasatta utredningen erforderlig statistisk-ekonomisk undersökning rörande den svenska sjöfartsnäringen. Kungl. Maj:t har härvid föreskrivit, att denna undersökning skall verkställas på grundval av erforderliga uppgifter, inhämtade med stöd av bestämmelserna i Kungl. kungörelsen den 24 november 1932 (Svensk Författningssamling nr 518) angående skyldighet för redare att avgiva vissa uppgifter beträffande fartyg.

§ 2 i nämnda kungörelse lyder:

»Efter särskild anmodan av Kommerskollegium skall redare, som i § 1 sägs (d. v. s. redare av fartyg om 20 tons eller större dräktighet) vara pliktig att jämväl för specialundersökning, som Kollegium enligt Kungl. Maj:ts förordnande har att verkställa, till Kollegium avgiva statistiska eller andra uppgifter.»

Sedan Kollegium med avseende på undersökningens planerande rådgjort med sakkunniga, har Kollegium fastställt trenne formulär, som härmed överlämnas i ett antal exemplar för ifyllande vad Edert rederi beträffar.

De trenne blanketterna av *formulär 1,* som avser *tillgångar och skulder* enligt ställningen den *31 december 1929, 1932 och 1933* (ett formulär ifylles för vartdera av dessa år), skola, sedan vederbörliga uppgifter ifyllts, insändas till Kommerskollegium snarast möjligt *före den 1 nästkommande juni.*

Blanketterna av *formulären 2 och 3,* som avse *inkomster och utgifter,* gälla, där ej annat uttryckligen angivits, endast *år 1933* och skola i ifyllt skick insändas till Kollegium snarast möjligt dock *före den 1 nästkommande september.*

Formulär 2 är ett sammanfattande formulär för varje *rederis* samtliga inkomster och utgifter, medan formulär 3 är avsett att användas antingen för varje särskilt *fartyg* eller för *ett antal fartyg,* som gått i samma slags fart eller varit upplagda hela året, och gäller detta eller dessa fartygs inkomster och direkta utgifter. Då som bekant ett rederis rörelse ofta är blandad, på sådant sätt att dess fartyg äro sysselsatta i mycket olika slags fart, är det uppenbart, att man icke av uppgifterna enligt formulär 2 (för varje rederi som enhet) kan verkställa en bearbetning, som belyser läget inom skilda grenar av sjöfarten. I syfte att erhålla en dylik belysning har formulär 3 upprättats. Därest ett rederi icke önskar lämna uppgift om varje särskilt fartygs inkomster och utgifter, har möjlighet sålunda beretts att lämna uppgift på en blankett för samtliga fartyg, som äro sysselsatta i en och samma fart. *Dessa uppgifter skola av Kollegium vid bearbetningen av materialet sammanräknas med motsvarande för andra rederier.*

De fartgrupper, som skola specificeras, äro följande:

I. *Linjefart.* II. *Specialfart.* III. *Trampfart.*
(transport av malm och oljor)

A. Lasttrafik. B. Passagerartrafik.

1. Kanalfart
2. Annan fart på inre farvatten samt inomskärsfart vid kusterna
3. Kustfart
4. Östersjöfart
5. Nordsjöfart
6. Annan europeisk fart
7. Oceanfart.

Särskilda uppgifter lämnas beträffande ång- och motorfartyg, segelfartyg (med och utan hjälpmaskin) samt pråmar, ävensom för fartyg, som under hela år 1933 varit upplagda.

På en blankett kunna enligt ovanstående sammanföras *exempelvis* alla fartyg (I., B., 3.), som ett rederi under år 1933 haft sysselsatta i I. linjefart, B. passagerartrafik, 3. kustfart *eller* alla fartyg, (III., A., 5), som ett rederi under ifrågavarande år haft sysselsatta i III. trampfart, A. lasttrafik, 5. nordsjöfart.

Uppgifterna skola avse alla fartyg, även upplagda sådana, om 20 nettoton och större dräktighet, vilka under år 1933 eller en del därav varit i ett svenskt rederis ägo.

Uppgifterna äro *konfidentiella* enligt tryckfrihetsförordningens § 2.

I och för granskning av uppgifterna enligt formulären 1 och 2 böra *styrelseberättelser och räkenskapsammandrag* bifogas de till Kollegium återställda blanketterna.

Emottagandet av denna skrivelse jämte bilagda formulärblanketter bör erkännas genom insändande av närslutna svarsblankett och -kuvert. I händelse ytterligare formulärblanketter önskas, torde sådana samtidigt rekvireras.

K. A. FRYXELL.

Martin Jansson.

H. Eneborg.

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM
Statistiska byrån
Postfack 2247
STOCKHOLM 2

Formulär n:r 1.

Konfidentiellt enl. tryckfrihetsförordningens § 2.

Statistisk uppgift att insändas före den 1 juni 1934 direkt till Kungl. Kommerskollegium enligt vidstående adress.

Uppgift från ..... *rederi i* .....

I. *Ställningen den 31 december* .....

	Kr.	Kr.		Kr.	Kr.
Fartygsflottans bokförda värde[1])			Eget kapital[2])		
Aktier:			aktiekapital		
i företaget närstående rederiföretag			reservfond		
i övrigt			egna fonder i övrigt och eljest avsatt eget kapital[3]) (som får anlitas vid förlust)		[2])
Fordringar:			Främmande kapital:		
bankräkning			pensions- och understödsfond eller dylikt (som ej får anlitas vid förlust)		
kontanter			i övrigt:		
i övrigt:			bundet för längre tid än 4 månader	Kr.	
bundna för längre tid än 4 månader	Kr.		kortfristig skuld (högst 4 månader)		
disponibla inom 4 månader					
Övriga tillgångar:					
fastigheter					
förråd					
andra, ej specificerade					
Förlust			Vinst		
		Summa kr.			Summa kr.

Anm. Tablån är uppställd på sådant sätt, att slutsummorna självfallet skola korrespondera mot varandra. Vinst- och förlustposterna äro därför utjämningsposter.

[1]) Om avskrivningar ske via en särskild förnyelse- och/eller avskrivningsfond, upptages här tillgångssidans belopp minskat med beloppet av förnyelse- och/eller avskrivningsfonden. Förnyelse- och/eller avskrivningsfonden får sålunda icke ingå i någon av skuldsidans poster.

[2]) Rederier, som icke äro aktiebolag, böra redovisa i rederirörelsen investerat eget kapital under den utförda kolumnen.

[3]) Pensions- och understödsfond, *som får anlitas vid förlust*, skall upptagas här och icke under »främmande kapital».

II. *Tillgångarnas värdering:*

a) lastfartygsflottans värde (= bokförda värdet med avdrag för beloppet av event. förnyelse- och/eller avskrivningsfond) per dödvikston: .....

b) passagerarfartygsflottans värde (= bokförda värdet med avdrag för beloppet av eventuell förnyelse- och/eller avskrivningsfond) per nettoregisterton .....

c) lastfartygens genomsnittsålder: .....

d) passagerarfartygens genomsnittsålder: .....

III. *Resultatsposter:*

1) avskrivningar eller avsättning till förnyelse- och/eller avskrivningsfond av redogörelseårets rörelseresultat .....
d:o av 1927—1929 års rörelseresultat i genomsnitt per år .....

2) avsättning till reserv- och andra fonder (exkl. förnyelse- och/eller avskrivningsfond) av redogörelseårets rörelseresultat .....
d:o av 1927—1929 års rörelseresultat i genomsnitt per år .....

3) *utdelning:*

för år ..... kr. ..... %
» » 1927 ..... » ..... %
» » 1928 ..... » ..... %

IV.

Rederiets fartyg ha under år 1933 till nedanstående ungefärliga procentandelar varit huvudsakligen sysselsatta i

	Lastfartyg %	Passagerarfartyg %
trampsjöfart	.....	.....
specialfart (transport av malm och olja)	.....	.....
linjefart	.....	.....

..... st. fartyg om ..... bruttoton, ... nettoton, ... dödviktston hava under hela år 1933 varit upplagda.

Rederiets rörelse för år 1933 avser ..... st. fartyg om ..... bruttoton, ... nettoton och ..... dödviktston. Häri ingå upplagda fartyg.

Anm. Därest större förändringar inträtt, vilka medfört bristande jämförbarhet mellan uppgifterna för de olika åren, exempelvis rekonstruktion, ändring av aktiekapitalet etc., torde upplysning rörande desamma meddelas här nedan.

.....

.....

.....

.....

..... den ..... 1934.

.....
(namnunderskrift)

.....
(yrke el. titel)

..... Telefon: .....
(Postadress)

Bilaga 3.

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM
Statistiska byrån
Postfack 2247
STOCKHOLM 2

Formulär n:r 2.
Konfidentiellt enligt tryckfrihetsförordningens § 2.

Statistisk uppgift att insändas före den 1 september 1934

direkt till Kungl. Kommerskollegium enligt vidstående adress.

Uppgift från .....

..... *rederi i* .....

Rederirörelsens samtliga inkomster och utgifter år 1933.

Inkomster.	Kronor
Intjänta bruttofrakter:	
a) i utrikes fart	
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	
4. för passagerare- och postbefordran	
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	
I tidsbefraktning har intjänts	
Av sistnämnda belopp har intjänts	
i utrikes fart . . Kr.	—
i inrikes fart . . . Kr.	—
Övriga inkomster	
Summa inkomster	
Förlust	
Summa Kr.	

Utgifter.	I Sverige	I utlandet	Summa
	Kronor		
Besättningshyror[1]			
Kost			
Kol och olja, inkl. smörjmedel			
Skeppsumgälder			
Lastnings- och lossningskostnader			
Restauration			
Reparationer och underhåll			
Assuranspremier			
Räntor			
Avskrivningar		—	
Kontorskostnader och övriga kostnader			
Summa utgifter			
Vinst	—	—	
Summa Kr.	—	—	

Ovan redovisade fraktinkomster intjänades av följande fartyg: .....

.....

.....

.....

[1]) Därest redovisningen av utgifterna för **besättningshyror** *med fördelning på utgifter i Sverige och i utlandet* skulle vålla särskilda svårigheter, torde en ungefärlig fördelning av ifrågavarande post verkställas.

..... den ..... 1934.

.....
(namnunderskrift)

.....
(yrke eller titel)

..... Telefon: .....
(postadress)

Bilaga 4.

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM
Statistiska byrån
Postfack 2247
STOCKHOLM 2

Formulär nr 3.
Konfidentiellt enligt tryckfrihetsförordningens § 2.

Statistisk uppgift att insändas före den 1 september 1934
direkt till Kungl. Kommerskollegium enligt vidstående adress.

Uppgift avseende
inkomster och utgifter år 1933 för

a) *fartyget* ..... (namn) om ..... bruttoton och ..... dödviktston.

b) *ett antal fartyg* (..... st.), sysselsatta i linje- / special- / tramp-fart, passagerarfartyg / lastfartyg i .....-fart (viss i Kommerskollegii närslutna skrivelse samt å omstående sida i anm. specificerad geografisk fart) eller ..... st. fartyg, *upplagda* under hela redogörelseåret.

Det tillämpliga ifylles resp. understrykes.

Rederiets namn: ..... i .....

Inkomster.	Kronor	*Utgifter.*	I Sverige	I utlandet	Summa
			Kronor		
Intjänta bruttofrakter:		Besättningshyror[1])			
a) i utrikes fart		Kost			
1. för transport av gods från Sverige till utlandet		Kol och olja, inkl. smörjmedel			
2. för transport av gods från utlandet till Sverige		Skeppsumgälder			
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar		Lastnings- och lossningskostnader			
4. för passagerare- och postbefordran		Restauration			
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran		Reparationer och underhåll			
I tidsbefraktning har intjänts		Assuranspremier			
Av sistnämnda belopp har intjänts		Räntor			
i utrikes fart .. Kr.	—	Övriga kostnader (specificeras)			
i inrikes fart .. Kr.	—				
Övriga inkomster					
Summa inkomster		Summa utgifter			
Förlust		Vinst	—	—	
Summa Kr.		Summa Kr.	—	—	

Anm. Allmänna omkostnader skola icke ingå bland ett fartygs eller ett antal fartygs utgifter enligt detta formulär, som endast avser inkomster och *direkta utgifter*. Vinst- och förlustposterna utvisa därför endast överskott resp. underskott av driftsinkomster och driftsutgifter.

[1]) Därest redovisningen av utgifterna för **besättningshyror** *med fördelning på utgifter i Sverige och utlandet* skulle vålla särskilda svårigheter, torde en ungefärlig fördelning av ifrågavarande post verkställas.

Fartyget har under år 1933 varit *upplagt* sammanlagt ..... dagar (1929 ..... dagar) varav ..... dagar (1929 ..... dagar) för klassning, reparation, haveri eller för sådan vinteruppläggning, som förorsakats av isförhållanden.

Därest formuläret användes för *ett antal fartyg i samma fart* eller för *ett antal upplagda fartyg*, torde här anges fartygens namn och tonnage m. m.

Fartygets namn	Bruttoton	Dödviktston	Upplagt antal dagar		Därav för klassning, reparation, haveri eller för sådan vinteruppläggning, som förorsakats av isförhållanden.	
			1929	1933	1929	1933

Anm. De fartgrupper, som skola specificeras, äro förutom huvudgrupperna I. *linjefart*, II. *specialfart* (transport av malm och oljor) och III. *trampfart* samt A. lasttrafik och B. passagerartrafik följande:

1. Kanalfart
2. Annan fart på inre farvatten samt inomskärsfart vid kusterna
3. Kustfart
4. Östersjöfart
5. Nordsjöfart
6. Annan europeisk fart
7. Oceanfart.

Särskilda uppgifter lämnas beträffande ång- och motorfartyg, segelfartyg (med och utan hjälpmaskin) samt pråmar, ävensom för fartyg, som under hela år 1933 varit upplagda.

På en blankett kunna enligt ovanstående sammanföras *exempelvis* alla fartyg (I., B., 3.), som ett rederi under år 1933 haft sysselsatta i I. linjefart, B. passagerartrafik, 3. kustfart *eller* alla fartyg (III., A., 5.), som ett rederi under ifrågavarande år haft sysselsatta i III. trampfart, A. lasttrafik, 5. nordsjöfart.

..... den 1934

.....
(namnunderskrift)

.....
(yrke el. titel)

..... Telefon: .....
(postadress)

Bilaga 5.

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM
Statistiska byrån
STOCKHOLM 2

Konfidentiellt.

Frågeformulär A

att insändas till Kommerskollegium senast den 2 september 1935.

Uppgift rörande rederiets skulder dels per den $^{31}/_{12}$ 1933 — totalsumma enligt tidigare lämnad uppgift å frågeformular nr 1, *Kr.* ..... *dels per den $^{31}/_{12}$ 1934.*

I	1933		1934	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lån från rederilånefonden				
Lån från skeppshypotekskassan				
Lån av bank:				
checkräkning (kreditiv- eller löpande räkning)				
andra (revers-) banklån				
Reverslån av andra än bank, nämnda fond eller kassa				
Egna accepter				
Förskott av befälhavare och/eller mäklare				
Diverse personers konto: löpande driftsskulder (ej reverslån)				
Ränteskulder				
Haverikonto				
Klassningskonto				
Skattekonto och övriga regleringskonton				
Summa				

II	1933		1934	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Amorteringslån:				
Lån från rederilånefonden och/eller skeppshypotekskassan				
Lån av bank				
Andra amorteringslån				
Skulder i övrigt				
Summa				

III	1933		1934	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lån mot fartygshypotek:				
Lån från rederilånefonden och/eller skeppshypotekskassan				
Lån av bank				
Andra fartygshypotekslån				
Skulder i övrigt				
Summa				

Frågor: Svar:

Ingår i den av Eder i tidigare frågeformulär nr 1 angivna totalsumman ör *fordringar* per den $^{31}/_{12}$ 1933, kr. ..... eller i »övriga tillgångar: andra ej specificerade» kr. ....., (revers-) lån till Eder närstående rederi eller liest på längre tid placerade fordringar? .....

Till vilket sammanlagt belopp uppgingo i så fall sådana fordringar av långidsnatur *den* $^{31}/_{12}$ *1933*? .....

Den $^{31}/_{12}$ *1934?* .....

..... den ..... 1935.

.....

.....

Bilaga 6,

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM
Statistiska byrån
STOCKHOLM 2

Konfidentiellt

Frågeformulär B

att insändas till Kommerskollegium före september månads utgång.

Uppgifter rörande rederiets inkomster och utgifter år 1934.

Inkomster	Kr.	Utgifter	Kr.
Intjänta bruttofrakter (jämväl tidsbefraktningsavgifter)		Löpande driftskostnader (hyror, kost, kol, olja, umgälder, stuverikostn. m. m.)	
Övriga inkomster		Reparationer och underhåll (jämväl klassning)	
S:a		Assuranspremier	
		Räntor	
		Administrativa och övriga kostnader	
		Avskrivningar	
S:a		S:a	
Förlust		Vinst	
Summa		Summa	

Tillika torde *samtidigt* med detta frågeformulär insändas rederiets *balans- samt vinst- och förlusträkningar för år 1934.*

..... den ..... 1935.

.....

.....

Bilaga 7.

Utredning rörande tramprederiaktiebolagens likviditet, utdrag ur kommerskollegii utlåtande den 15 februari 1936 angående stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen.

Genom en statistisk bearbetning av uppgiftsmaterialet har ej kunnat vinnas någon säkrare uppfattning av likviditetsförhållandena, särskilt vad gäller tramprederiaktiebolagen. Härför torde man nämligen ej kunna utgå från uppgifter för till större grupper sammanförda företag med sinsemellan helt olika ställning i likviditetshänseende — något eller några rederier med särskilt betydande banktillgodohavanden skulle i så fall helt förrycka resultatet — utan är man nödsakad att först ingå på ett bedömande av likviditetsställningen hos varje särskilt företag.

En undersökning efter antydda grunder har inom kommerskollegium verkställts för år 1933 beträffande det övervägande antalet av tramprederiaktiebolag. De huvudresultat, som framgått av denna undersökning, hava åskådliggjorts i de tre här intagna tabellerna.

De tramprederiaktiebolag, som i tabellerna redovisas, äro till antalet 180 samt hade (år 1933) en fartygsflotta av 356 fartyg om tillhopa 515 450 bruttoton.

Tabell för belysande av tramprederiaktiebolagens likviditet år 1933.

Tabellen bygger på procenttal, uträknade för varje särskilt rederi i förhållande till omslutningen (balansräkningens slutsumma). De i tabellen införda procenttalen utgöra genomsnittstal för respektive grupper av rederier.

Underlinjering angiver, att procenttal för skulder överskjuter motsvarande procenttal för tillgångar respektive att driftsunderskott föreligger.

Gruppindelning Skulder (= främmande kapital) i % av omslutningen	Antal rederier	Likv. medel %	Skulder %	Likv. medel (%) minus skulder (%)	Likv. medel I %	Rörliga skulder %	Likv. medel I (%) minus rörl. skulder (%)	Driftsresultat *före* avskrivningar % (underlinjerat = driftsförlust)
A. Företag med likvida medel I *överstigande* eller med högst 0·9 % understigande rörliga skulder								
Under 20 %	54	19·6	5·6	14·0	17·1	2·9	14·2	2·2
20—39·9 %	25	8·1	29·2	21·1	5·8	3·2	2·6	2·4
40—59·9 %	20	6·4	48·5	42·1	5·5	2·7	2·8	0·2
60 % och däröver	5	5·3	76·0	70·7	5·3	2·5	2·8	2·4
Summa	104	13·6	22·7	9·1	11·6	2·9	8·7	1·9
B. Företag med likvida medel I *understigande* rörliga skulder med 1·0 % och däröver								
Under 20 %	4	2·8	17·0	14·2	2·6	8·2	5·6	2·6
20—39·9 %	13	6·1	29·5	23·4	3·5	9·1	5·6	0·5
40—59·9 %	24	5·9	49·1	43·2	3·5	11·3	7·8	4·9
60 % och däröver	35	7·5	76·1	68·6	4·6	23·1	18·5	2·6
Summa	76	6·5	56·5	50·0	3·9	16·1	12·2	2·8

Tabell — i absoluta tal — för belysande av tramprederiaktiebolagens likviditet år 1933

Gruppindelning Skulder (främmande kapital) i % av omslutningen	Antal		Omslutning	Likv. med. I	Rörl. skulder	Likv. med. I minus rörl. skulder	Driftsresultat *före* avskrivningar	
	rederier	fartyg					överskott	underskott
			1 000 kr.	1 000 kr.	1 000 kr.	1 000 kr.	1 000 kr.	1 000 kr.
A. Företag med likvida medel I *överstigande* eller med högst 0·9 % understigande rörliga skulder								
Under 20 %	54	113	32 180	5 892	1 106	+ 4 786	922	97
20—39·9 %	25	53	15 058	1 114	685	+ 429	803	80
40—59·9 %	20	53	14 070	622	379	+ 243	160	99
60 % o. över	5	9	2 255	111	69	+ 42	102	21
Summa	104	228	63 563	7 739	2 239	+ 5 500	1 987	297
B. Företag med likvida medel I *understigande* rörliga skulder med 1·0 % och däröver								
Under 20 %	4	5	1 172	36	110	— 74	7	43
20—39·9 %	13	31	24 422	420	2 847	— 2 427	888	37
	(11)	(15)	(4 629)	(174)	(300)	(— 126)	(10)	(37)
40—59·9 %	24	38	6 551	165	790	— 625	60	390
60 % o. över	35	54	14 098	797	3 497	— 2 700	100	305
Summa	76	128	46 243	1 418	7 244	— 5 826	1 055	775

Anm. I andra gruppen under B dominera helt två mycket stora rederier. Inom parentes hava för den skull angivits siffrorna för de övriga i gruppen ingående 11 rederierna. Såsom synes utöva de båda nämnda rederierna avsevärd inverkan även på summasiffrorna för rederigrupperna under B.

För klargörande av tabellernas närmare innebörd synes det nödvändigt att i korthet redogöra för tillvägagångssättet vid undersökningen.

En uppfattning av likviditeten, varmed här åsyftas företagens betalningsberedskap, har synts bäst kunna vinnas genom sammanställande för varje särskilt rederi av olika tillgångs- och skuldposter, som för möjliggörande av jämförbarhet rederierna emellan, oavsett dessas storlek, uttryckts i procenttal. Samtliga dessa procenttal äro uträknade i förhållande till omslutningen — alltså satt = 100 — d. v. s. balansräkningens slutsumma, sedan vissa korrigeringar verkställts, såsom att bokföringsvärdet å fartygsflottan minskats med avskrivnings- eller förnyelsefond samt å aktivsidan eventuellt förekommande saldopost (balanserad) förlust avdragits från summan av de poster å passivsidan, som representera egna kapitalet.

De tillgångs- och skuldposter, som sammanställts, äro följande:

dels summa likvida medel och summa skulder;

dels »likvida medel I» och »rörliga» skulder;

varjämte införts driftsresultatet *före* avskrivningar, likaledes uttryckt i procenttal av omslutningen.

Sammanställningen av å ena sidan *likvida medel,* vartill hänförts fordringar, bank och kassa, och å andra sidan *skulderna,* har verkställts för att giva en föreställning om företagets finansiella ställning allmänt sett.

Likvida medel I utgöras av kassa och banktillgodohavanden samt fordringar med undantag av (revers-)fordringar å annat rederi eller eljest på längre tid placerade

Tabell, angivande variationer beträffande driftsresultatet *före* avskrivningar inom nedan angivna grupper av tramprederiaktiebolag år 1933.

Gruppindelning Driftsresultatet *före* avskrivningar i % av omslutningen	Skulder i % av omslutningen				Antal rederier inom resp. grupper
	Under 20 %	20—39·9 %	40—59·9 %	60 % och därutöver	
	Antal rederier inom respektive grupper				
A. Företag med likvida medel I *överstigande* eller med högst 0·9 % understigande rörliga skulder					
Driftsöverskott					
över 15	—	2	—	—	2
15·0—10·1	6	1	—	—	7
10·0—5·1	5	5	5	2	17
5·0—4·1	5	—	—	—	5
4·0—3·1	3	1	1	—	5
3·0—2·1	8	1	—	—	9
2·0—1·1	6	4	1	—	11
1·0—0·0	9	2	6	2	19
Driftsunderskott					
0·1—1·0	—	3	1	—	4
1·1—2·0	2	1	2	—	5
2·1—3·0	4	—	—	—	4
3·1—4·0	3	1	—	—	4
4·1—5·0	1	2	1	—	4
5·1—10·0	—	2	3	1	6
10·1—15·0	1	—	—	—	1
över 15	1	—	—	—	1
Antal rederier { med översk.	42	16	13	4	75 } 104
Antal rederier { med undersk.	12	9	7	1	29 } 104
B. Företag med likvida medel I *understigande* rörliga skulder med 1·0 % och däröver					
Driftsöverskott					
över 15	—	—	—	—	—
15·0—10·1	—	1	1	1	3
10·0—5·1	—	—	—	—	—
5·0—4·1	—	—	1	2	3
4·0—3·1	—	1	1	—	2
3·0—2·1	1	—	—	2	3
2·0—1·1	—	2	1	3	6
1·0—0·0	1	2	1	5	9
Driftsunderskott					
0·1—1·0	—	3	1	4	8
1·1—2·0	1	1	3	4	9
2·1—3·0	—	2	2	4	8
3·1—4·0	—	1	1	3	5
4·1—5·0	—	—	1	1	2
5·1—10·0	—	—	6	2	8
10·1—15·0	1	—	3	1	5
över 15	—	—	2	3	5
Antal rederier { med översk.	2	6	5	13	26 } 76
Antal rederier { med undersk.	2	7	19	22	50 } 76

tillgodohavanden av fordringsnatur. *Rörliga skulder* innefatta egna accepter, förskott (till befälhavare och mäklare), ränteskulder samt löpande driftsskulder. Sammanställningen av nu nämnda relationstal avser att ge ett direkt uttryck för likviditetsställningen.

Vad slutligen gäller *driftsresultatet,* synes det särskilt vara av värde att konstatera dess inverkan på eller samband eljest med likviditetsställningen och den finansiella ställningen allmänt sett.

Då det gäller att få en överblick över likviditetsställningen hos tramprederiaktiebolagen som helhet sett är det nödvändigt att genomföra tämligen långt gående *gruppindelningar.*

Vid gruppindelningen har såsom indelningsgrund först valts *skuldernas* — eller omvänt egna kapitalets — *andel uti omslutningen* (indirekt anger indelningen förhållandet mellan eget och främmande kapital). Beträffande denna indelning, varur framgått de fyra huvudgrupper, som tabellerna närmare utvisa, må emellertid starkt understrykas, att den bygger på företagets *faktiska* balansräkning. I de fall då fartygsflottan i rederiets bokföring är upptagen till allt för högt värde, komma alltså skulderna att sättas i relation till en i motsvarande mån för hög omslutningssumma.

Den andra indelningsgrunden, som följts och kombinerats med den förstnämnda, framgår av rubrikerna vid A och B i tabellerna. Genom denna indelningsgrund fördubblas antalet grupper, som alltså blir åtta. Beträffande sistnämnda *indelning med hänsyn till likviditetsställningen* — betalningsberedskapen — gäller, att denna är oberoende av värderingen av fartygsflottan. Självfallet framkomma andra relationstal för likvida medel I och rörliga skulder, om man minskar eller ökar omslutningen efter en verkställd tonnagevärdering, men vad man här vill ha fram är förhållandet mellan dessa båda relationstal inbördes, och då spelar ju basen ingen roll, om blott den är en och samma. Samma är för övrigt fallet vad gäller *jämförelsen* mellan summa likvida medel och summa skulder.

I grupperna å den först intagna tabellen ingå de särskilda rederierna med de för dem uträknade procenttalen. Om rederiet är större eller mindre utövar alltså ej någon inverkan på de genomsnittsprocenttal, som framkommit för grupperna. För att emellertid möjliggöra ett bedömande av likviditetsställningen även med hänsyn till de absoluta talen har å nästa tabell gjorts en sammanräkning av beloppen för de ovan såsom likvida medel I betecknade tillgångarna samt för de »rörliga» skulderna.

Genom införande för grupperna av genomsnittstal för *driftsresultatet* erhåller man även vissa möjligheter att bedöma, i vad mån rederierna inom de särskilda grupperna genomsnittligen förmått verkställa avskrivning å sina anläggningsmedel med anlitande av årets rörelseresultat.

Likviditetstabellerna angiva, att hos 76 av de i utredningen ingående 180 rederierna de rörliga skulderna eller alltså de skulder, som få anses vara av korttidsnatur, icke täckas av motsvarande lätt realiserbara tillgångar. Med hänsyn härtill synes ställningen för dessa rederier icke kunna betecknas såsom likvid. Av intresse synes vara att konstatera, hurusom dessa rederier, såsom framgår av procenttalen för likvida tillgångar över huvud taget samt för skulder, genomsnittligen förete en väsentligt svagare ställning allmänt finansiellt sett än de övriga. Den uppdelning av rederierna, som verkställts i tabellen beträffande driftsresultatet, ger dessutom vid handen, att den svaga likviditetsställningen för ovannämnda rederier även får sättas i samband med för dem utvisat otillfredsställande driftsresultat.

Även om ställningen enligt de här tillämpade bedömningsgrunderna för övervägande antalet tramprederier icke ter sig såsom direkt illikvid, torde dock likviditeten även för en betydande del av dessa rederier icke kunna betecknas så-

som tillfredsställande. Rederiernas ställning kan nämligen i betydande grad vara underminerad utan att detta förhållande direkt avspeglas i likviditeten. Härvid har man att främst beakta, hurusom enligt uppskattningar i den statistisk-ekonomiska undersökningen i bokföringsvärdena å tonnaget till stor del ingå mycket stora övervärden. Denna övervärdering antyder, att den successiva nedgången i värdet av tonnaget, för vilket genomsnittsåldern numera är mycket hög, icke kompenserats genom motsvarande ökning av övriga tillgångar eller amortering av lån.

Rederierna torde sålunda i allmänhet icke ha förmått skapa tillräckliga möjligheter för förnyelse av sitt tonnage.

Statens offentliga utredningar 1936

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. [4]
Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. [17]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Undersökningar rörande det samlade skattetrycket i Sverige och utlandet. [18]

Politi.

Betänkande med förslag ang. revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av maltdrycker. [5]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till änkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. [6]
Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. [7]
Ur socialiseringens »europeiska» idékrets. [8]
Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 1. [9]
Betänkande ang. förlossningsvården och barnmorskeväsendet samt förebyggande mödra- och barnavård. [12]
Betänkande ang. familjebeskattningen. [13]
Betänkande ang. dels planmässigt sparande och dels statliga bosättningslån. [14]
Betänkande ang. moderskapspenning och mödrahjälp. [15]
Arbetslöshetsundersökningen den 31 juli 1935. [21]

Hälso- och sjukvård.

Betänkanden 1 rörande serafimerlasarettets ekonomi samt 2 rörande lasarettets ställning och verksamhet. [1]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. [3]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till lagstiftning ang. skydds skogar m. m. [19]

Industri.

Handel och sjöfart.

Statligt kaffemonopol. [10]
Den svenska sjöfartsnäringen. Statistisk-ekonomisk undersökning. [22]

Kommunikationsväsen.

Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjö trafikmedel. [16]
Betänkande med förslag i anledning av verkställd granskning av 1932 års trafikutrednings förslag till förordning ang. allmän automobiltrafik. [20]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. [11]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Förslag till konvention mellan Sverige och Schweom erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. [2]

Stockholm 1936. Kgl. Boktr. P. A. Norstedt & Söner 362021