

Re

SVENSK SJÖFARTSPOLITIK

BETÄNKANDE AV SJÖFARTSPOLITISKA UTREDNINGEN

SOU

1979:67

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

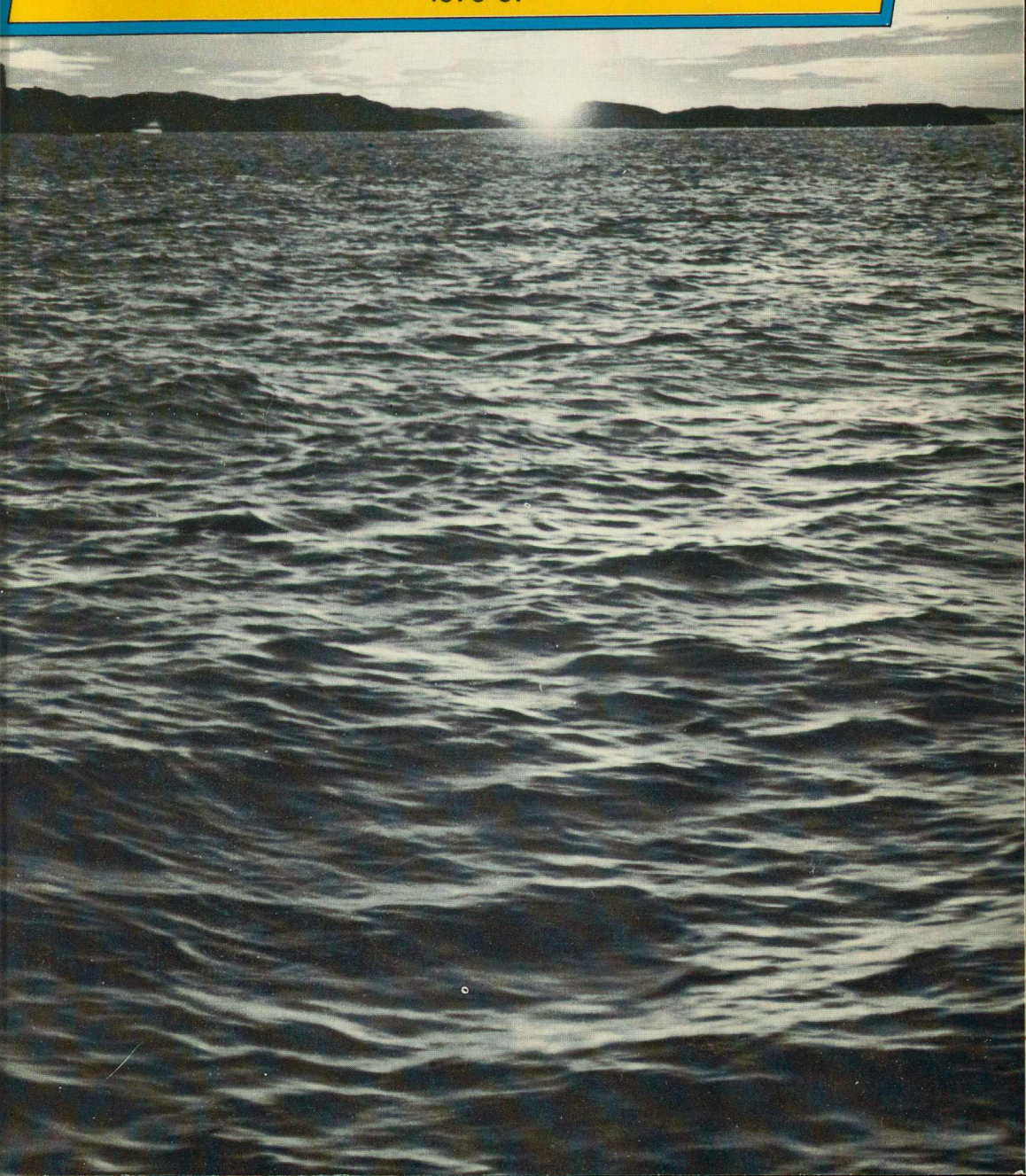
Re

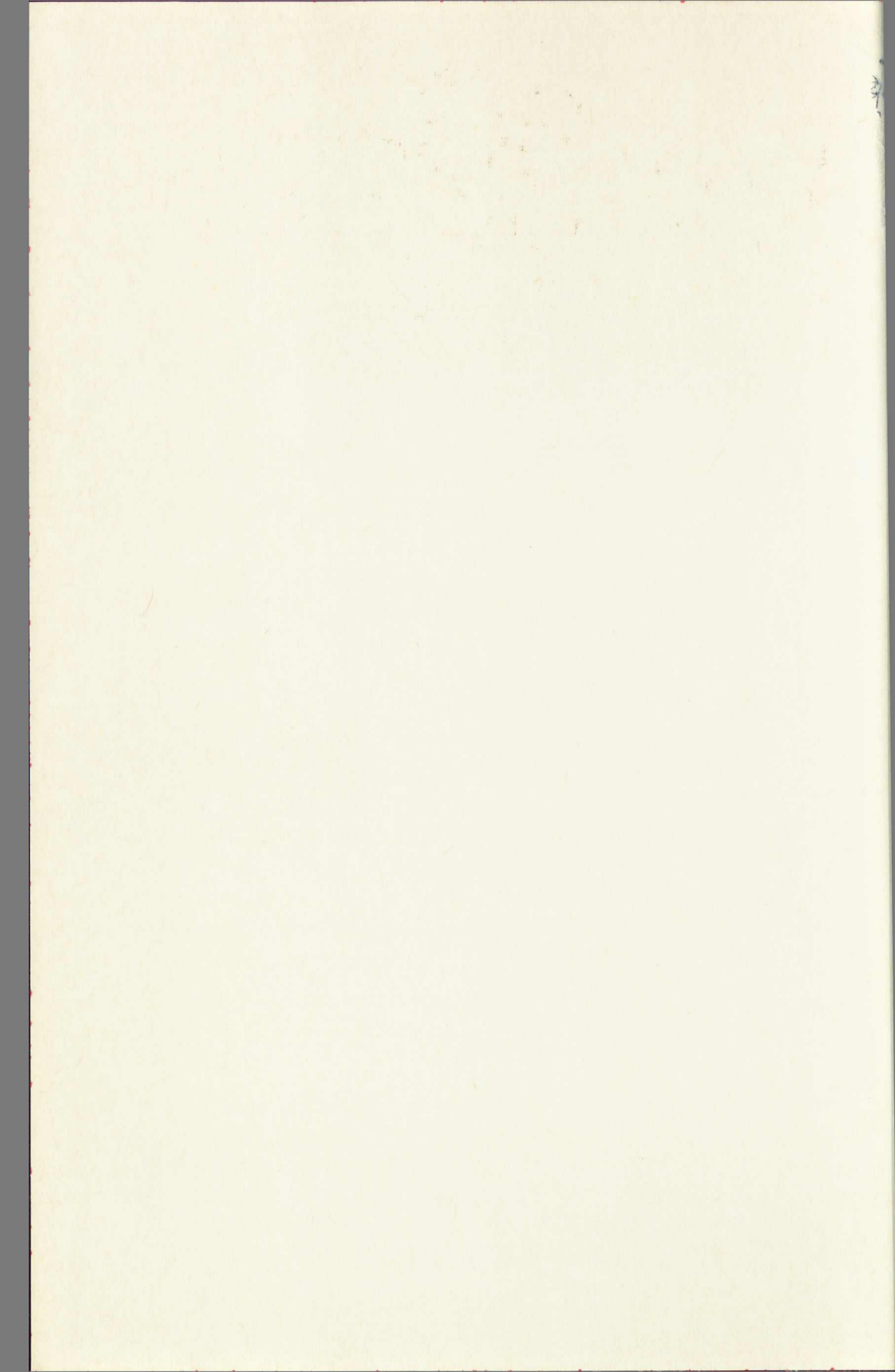
SVENSK SJÖFARTSPOLITIK

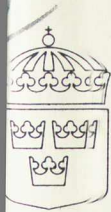
BETÄNKANDE AV SJÖFARTSPOLITISKA UTREDNINGEN

SOU

1979:67







Statens offentliga utredningar

1979:67

Kommunikationsdepartementet

Svensk sjöfartspolitik

Betänkande av sjöfartspolitiska utredningen

Stockholm 1979

Omslag Jan Bohman

ISBN 91-38-05049-8

ISSN 0375-250X

Gotab, Kungälv 1979

Till Statsrådet och chefen
för kommunikationsdepartementet

Sjöfartspolitiska utredningen avlämnade den 30 januari 1979 en promemoria med vissa förslag (Ds K 1979:2). I samband härmed redogjorde utredningen för utredningsarbetets uppläggning och planeringen av det återstående arbetet.

Sedan riksdagen uttalat att det är synnerligen angeläget att ett sjöfartspolitiskt program föreslås riksdagen hösten 1979 med verkan fr.o.m. 1980 har utredningen på kommunikationsministerns uppmaning forcerat sitt arbete. Utredningen framlägger härmed förslag till sjöfartspolitiskt program samt åtgärder i anledning härav.

Genom beslut den 22 december 1977 har regeringen överfört det i direktiven till trafikpolitiska utredningen kvarvarande uppdraget såvitt avser sjöfarten till sjöfartspolitiska utredningen. Utredningen anser att inom kommunikationsdepartementet bör ytterligare övervägas i vilka former denna del av utredningsarbetet bör fullgöras.

Utredningen avser att under september månad framlägga en särskild promemoria beträffande frågan om flaggöverföringar m. m.

I handläggningen av detta ärende har deltagit följande sakkunniga: verkställande direktören i Sveriges Redareförening Nils Grenander, verkställande direktören i Svenska maskinförbunds förbundet Folke Havik, generaldirektören och chefen för sjöfartsverket Lennart Johans-

son, förbundsordföranden i Svenska sjöfolksförbundet Gunnar Karlsson, direktören i Broströms Rederi AB Arne Koch Sveriges Redareförening, skeppsredaren Folke Patriksson Rederiföreningen för mindre fartyg, verkställande direktören i Sveriges fartygsbefälsförening Karl Rude, andre förbundsordföranden i Svenska sjöfolksförbundet Per Wahlström och verkställande direktören i Saléninvest AB Sture Ödner Sveriges Redareförening, vilka biträder utredningsmannens förslag men förbehåller sig rätten att ha en avvikande mening när det gäller enskilda formuleringar i motiveringen för dessa förslag.

Stockholm den 24 augusti 1979

Sven Gerentz

/

Olle Renck

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	9
Författningsförslag	17
1. Tillkallande av en särskild sjöfartspolitisk utredare, direktiv m. m.	21
2. Redogörelse för utredningens kartläggning- och analysarbete	23
2.1 Svenskt rederiengagemang i internationell linjesjöfart	24
2.2. Svenska intressen i fartyg under utländsk flagg	25
2.3 Svenska rederiers verksamhet med tidsbefraktade utländska fartyg	28
2.4 Världsekonomin, världshandelns och världssjöfartens utveckling till 1990	29
2.5 Rederiernas företagsekonomiska utveckling	31
2.6 Internationell jämförelse av bemanningskostnaderna	35
2.7 Statligt stöd till sjöfart och andra näringar	37
2.8 Den svenska handelsflottan från försörjningsberedskapssynpunkt	39
2.9 Sammanfattning av sektorstudier utförda av Sveriges Redareförening	40
3. Dagsläge och prognos för den internationella sjöfarten	45
3.1 Handelsflotta och fraktmarknad	45
3.2 Sjöfartspolitiken	52
4. Dagsläget för den svenska rederinäringen	59
4.1 Fartygen och det totala tonnaget	59

4.2	Rederierna	65
4.3	Den svenska handelsflottans användning	66
4.4	Svenska fartygs andel av trafiken på svenska hamnar	68
4.4.1	Trafiken mellan Sverige och utlandet	68
4.4.2	Utländska fartyg i svensk kustfart	71
4.5	Sysselsättningen i den svenska rederinär- ingen	75
4.6	Rederiernas intäkter och förädlingsvärde	78
5.	Utredningens allmänna överväganden	85
5.1	Förutsättningar för svensk sjöfartsnäring	85
5.2	Statsmakternas tidigare synpunkter	96
5.3	Samordning av sjöfarts- och industripoli- tiken	98
6.	Sjöfartspolitiskt program	103
6.1	Behovet av en svensk handelsflotta	103
6.2	Behovet av stödåtgärder	105
6.3	Ett sjöfartspolitiskt program	107
7.	Förslag till åtgärder	113
7.1	Selektivt ekonomiskt stöd	113
7.1.1	Statligt leasingföretag	114
7.1.2	Villkorliga driftslån	119
7.1.3	Kredit- och värdegarantier	120
7.1.4	Räntebidrag	122
7.2	Generella driftskostnadslättnader	125
7.2.1	Fortsatt statsbidrag till sjöfolkets fria resor	125
7.2.2	Statligt stöd till praktisk utbildning av ombordanställda	126
7.2.3	Frysning av ATP-avgiften för ombordanställ- da	132
7.3	Speciella åtgärder för den mindre skepps- farten	136
7.3.1	Finansieringslättnader	136
7.3.2	Ändrade beskattningsvillkor för partredare	138
7.4	Övriga åtgärder	143
7.4.1	Bidrag av statsmedel till sjöfartsteknisk och sjöfartsekonomisk forskning	143

7.4.2	Ökade resurser för utbildning av sjöpersonal	150
7.4.3	Slopande av stämpelavgiften vid förvärv av fartyg	155
7.4.4	Exportstöd	156
7.4.5	Oljelagring i tankfartyg	160
7.5	Riktlinjer för Sveriges agerande inom den internationella sjöfarten	163
7.5.1	Gällande riktlinjer	163
7.5.2	UNCTAD-koden	164
7.5.3	Öststatskonkurrensen	165
7.5.4	Trafiken mellan Europa och USA	166
7.5.5	OECD:s sjöfartspolitik	168
7.5.6	Tendenser inom den internationella sjöfartspolitik	169
7.6	Branschråd för sjöfartsnäringen	170

Bilagor (separat överlämnade, ej tryckta)

1. Svensk linjesjöfart (Stig Nordborg)
(konfidentiell)
2. Den internationella handelns framtida omfattning med särskild tonvikt på Sverige
(Lars Nordström och Morgan Williamson)
3. Sammanfattning av tolv rederiers aggregerade finansiella utveckling 1974-1981
(Öhrlings Revisionsbyrå AB)
4. Den mindre skeppsfartens ekonomiska ställning
(Svensk-Franska Revisionsbyrån AB)
5. Statliga stödåtgärder till sjöfarten i vissa länder (Mats Larsson)
6. Statligt stöd till sjöfarten och det övriga näringslivet (Carl Holm)
7. Den svenska handelsflottans storlek och sammansättning med hänsyn till försörjningsberedskapen (Sjöfartsverket)
8. Sektorstudier (Sveriges Redareförening):

Grupp 1	Masslastfartyg över 10 000 dwt
Grupp 2	Fjärrlinjesjöfart
Grupp 3	Småskeppsfart
Grupp 4	Specialfart
Grupp 5	Färjetrafik

1. The first part of the report is devoted to a general survey of the situation in the country.	101
2. The second part is devoted to a detailed analysis of the economic situation.	102
3. The third part is devoted to a detailed analysis of the social situation.	103
4. The fourth part is devoted to a detailed analysis of the political situation.	104
5. The fifth part is devoted to a detailed analysis of the cultural situation.	105
6. The sixth part is devoted to a detailed analysis of the environmental situation.	106
7. The seventh part is devoted to a detailed analysis of the international situation.	107
8. The eighth part is devoted to a detailed analysis of the future prospects.	108
9. The ninth part is devoted to a detailed analysis of the conclusions.	109
10. The tenth part is devoted to a detailed analysis of the recommendations.	110
11. The eleventh part is devoted to a detailed analysis of the annexes.	111
12. The twelfth part is devoted to a detailed analysis of the bibliography.	112
13. The thirteenth part is devoted to a detailed analysis of the index.	113
14. The fourteenth part is devoted to a detailed analysis of the appendices.	114
15. The fifteenth part is devoted to a detailed analysis of the maps.	115
16. The sixteenth part is devoted to a detailed analysis of the tables.	116
17. The seventeenth part is devoted to a detailed analysis of the figures.	117
18. The eighteenth part is devoted to a detailed analysis of the charts.	118
19. The nineteenth part is devoted to a detailed analysis of the diagrams.	119
20. The twentieth part is devoted to a detailed analysis of the photographs.	120
21. The twenty-first part is devoted to a detailed analysis of the illustrations.	121
22. The twenty-second part is devoted to a detailed analysis of the drawings.	122
23. The twenty-third part is devoted to a detailed analysis of the plans.	123
24. The twenty-fourth part is devoted to a detailed analysis of the maps.	124
25. The twenty-fifth part is devoted to a detailed analysis of the tables.	125
26. The twenty-sixth part is devoted to a detailed analysis of the figures.	126
27. The twenty-seventh part is devoted to a detailed analysis of the charts.	127
28. The twenty-eighth part is devoted to a detailed analysis of the diagrams.	128
29. The twenty-ninth part is devoted to a detailed analysis of the photographs.	129
30. The thirtieth part is devoted to a detailed analysis of the illustrations.	130
31. The thirty-first part is devoted to a detailed analysis of the drawings.	131
32. The thirty-second part is devoted to a detailed analysis of the plans.	132
33. The thirty-third part is devoted to a detailed analysis of the maps.	133
34. The thirty-fourth part is devoted to a detailed analysis of the tables.	134
35. The thirty-fifth part is devoted to a detailed analysis of the figures.	135
36. The thirty-sixth part is devoted to a detailed analysis of the charts.	136
37. The thirty-seventh part is devoted to a detailed analysis of the diagrams.	137
38. The thirty-eighth part is devoted to a detailed analysis of the photographs.	138
39. The thirty-ninth part is devoted to a detailed analysis of the illustrations.	139
40. The fortieth part is devoted to a detailed analysis of the drawings.	140
41. The forty-first part is devoted to a detailed analysis of the plans.	141
42. The forty-second part is devoted to a detailed analysis of the maps.	142
43. The forty-third part is devoted to a detailed analysis of the tables.	143
44. The forty-fourth part is devoted to a detailed analysis of the figures.	144
45. The forty-fifth part is devoted to a detailed analysis of the charts.	145
46. The forty-sixth part is devoted to a detailed analysis of the diagrams.	146
47. The forty-seventh part is devoted to a detailed analysis of the photographs.	147
48. The forty-eighth part is devoted to a detailed analysis of the illustrations.	148
49. The forty-ninth part is devoted to a detailed analysis of the drawings.	149
50. The fiftieth part is devoted to a detailed analysis of the plans.	150

SAMMANFATTNING

Den djupa och långvariga internationella sjöfartskrisen kan ännu inte anses övervunnen även om vissa tecken tyder på att botten passerats. Relativt betydande statliga insatser har hittills gjorts för att hjälpa de svenska rederierna genom krisen. Staten har ställt kreditgarantier på sammanlagt 500 milj. kr. till förfogande för att möjliggöra överlevnad av på sikt livskraftiga rederier. I samma syfte har förutsättningar skapats för omfattande amorteringsanstånd avseende såväl av staten via de svenska varven garanterade nybyggnadslån som lån från statliga finansieringsinstitut på sjöfartens område. Vidare har staten gjort betydande åtaganden i samband med det tidsbegränsade ekonomiska stöd som givits till Broströms Rederi AB och Saléninvest AB. I detta stöd ingår bl. a. lån på 250 resp. 200 milj. kr. med villkorlig återbetalningskyldighet.

Flertalet svenska rederier har, med mer eller mindre utnyttjande av de statliga stödåtgärderna, hittills överlevt krisen men många är svårt märkta av den. Deras eget kapital är urholkat av krisårens förluster och motsvarar endast en mindre del av tillgångarna, dvs. soliditeten är mycket låg. De har dragit på sig en stor skuldbörda som nu måste amorteras och vållar svåra likviditetsproblem. Till detta kommer att svenskflaggade fartyg har drifts- och kapitalkostnader som är höga i jämförelse med framför allt bekvämlighetsländernas och vissa statshandelsländers fartyg, samt att de betydande delar av den svenska handelsflottan som är sysselsatta i tredje-lands-trafik får ökande kännning av de protektionistiska tendenserna inom världssjöfarten.

Den svenska handelsflottans tonnage har sedan 1975 reducerats till hälften, i första hand genom försäljning till utlandet av ett betydande antal stora mo-

derna masslastfartyg. Det föreligger stor risk för en fortsatt minskning genom ytterligare försäljningar. Flera rederier tvekar vidare, på grund av sin försvagade ekonomiska ställning, inför det risktagande som är förknippat med en i och för sig motiverad förnyelse av deras tonnage.

Det är mot denna bakgrund som sjöfartspolitiska utredningen lägger fram sina överväganden och förslag.

Utredningens allmänna bedömning av förutsättningarna för svensk sjöfartsnäring är övervägande positiv, särskilt på längre sikt. Det tekniska och kommersiella kunnande som finns samlat inom näringen i förening med de höga kvalifikationerna hos de ombordanställda bör på sikt kunna återge näringen dess internationella konkurrenskraft och inom viktigare sektorer återställa lönsamheten till normal nivå. Det sagda utesluter dock inte att tämligen genomgripande förändringar i ett längre perspektiv kan komma att inträffa både när det gäller företagsstrukturen inom rederinäringen och beträffande tonnagets sammansättning. Utredningen tillägger att dess synsätt bygger på den uttryckliga förutsättningen att statsmakterna ser till att sjöfartsnäringen under en övergångstid får det stöd och den uppmuntran som ligger i att ett sjöfartspolitiskt program antas och förverkligas genom effektiva åtgärder i enlighet med utredningens tankegångar.

Utredningen konstaterar att ett land med Sveriges stora utlandsberoende måste ha möjlighet att för transporterna till och från landet kunna påverka fraktsatser och transportstandard i olika avseenden. Detta kan svårligen ske med erforderlig stabilitet utan tillgång till svenska fartyg. Som förlängning av de inrikes transportlederna behövs ett "stamlinjenät" också till sjöss, i första hand i form av svensk medverkan i den reguljära när- och fjärrlinjefarten. För deltagande i fjärrlinjekonferenser är det i vissa fall en förutsätt-

ning att nationella fartyg används. Genom direkttrafik på svenska hamnar, då främst Göteborg, kan man erbjuda fraktsatser och service som inte går att uppnå vid omlastning i utländska hamnar. Det agentsystem m. m. som är förenat med fjärrlinjefarten är också ett betydelsefullt stöd för den svenska utrikeshandeln.

Utredningen konstaterar vidare att sjöfarten är en av de näringar som tillför den svenska ekonomin mest utländsk valuta. I ett relativt kortsiktigt perspektiv är det enligt utredningen orealistiskt att tro att nya valutainbringande verksamheter skall kunna växa upp och träda i sjöfartens ställe lika snabbt som fartygen kan säljas till utlandet. Till detta skall läggas beredskapsaspekter av såväl militär som folkförsörjningskaraktär. Det torde inte vara möjligt att i ett krigs- eller kristillstånd på samma sätt som nu utnyttja utländska fartyg för en betydande del av vår sjöburna utrikeshandel, utan denna behöver kunna transporteras med svenska fartyg.

Ett statligt leasingföretag är ett av huvudinslagen i det paket av förslag till åtgärder som utredningen framlägger. Flertalet förslag är temporära och avser två å tre år. Leasingföretaget är avsett att bli ett finansieringsinstitut som skall äga svenskregistrerade fartyg men inte självt driva dem. Fartygen skall hyras ut på bare-boat-bas till svenska rederier. Leasingföretaget skall kunna beställa fartyg vid varv i Sverige eller utlandet. Beställning skall dock kunna ske endast om leasingavtal för fartyget samtidigt föreligger med svenskt rederi. Leasingföretaget skall vidare kunna överta fartyg från svenska rederier, om dessa av ekonomiska skäl anser sig tvingade att sälja fartygen och dessa bedöms ha ett samhällsekonomiskt värde under svensk flagg. Leasingföretaget skall slutligen även kunna överta de fartyg i Svenska Varvs flotta, som kan bedömas vara samhällsekonomiskt int-

ressanta, och hyra ut dem till svenska redare.

Leasingavtalen avses vara relativt kortfristiga och förenas med köpeoption för det förhyrande rederiet. Avtalsvillkoren skall kunna anpassas i varje enskilt fall så att de blir acceptabla för såväl samhället som det förhyrande rederiet. Det statliga risktagande som är förenat med verksamheten skall enligt förslaget motsvaras av andel i eventuell vinst. Villkoren avses utgå från en viss fraktprognos, varvid ett överskott skall delas mellan rederiet och leasingföretaget.

Genom leasingföretaget förbättras möjligheterna till en förnyelse av betydelsefulla delar av den svenska handelsflottan. Sysselsättningen kan bevaras för svenska ombordanställda. Våra varv får möjlighet att på kommersiella villkor inrikta sin produktion på fartygstyper som är attraktiva för svenska redare. Våra exportnäringar får den hjälp som följer av fortsatt svenskt deltagande i den transoceana linjefarten. Samhälleliga beredskapsaspekter beaktas.

Utredningen föreslår även ett system med villkorliga driftslån, i första hand avsett för den mindre skeppsfarten. Med i princip samma uppläggning som leasingavtalen bör staten kunna träffa driftsavtal med redier som äger mindre fartyg av för samhället som helhet betydelsefulla typer. Rederierna skulle därigenom kunna erhålla driftslån för dessa fartyg på villkor att den vinst som uppstår om frakterna överstiger en i avtalet angiven nivå delas mellan staten och rederierna.

Utredningen finner det vidare angeläget att det nuvarande systemet med statliga kreditgarantier byggs ut. De lösningar som hittills erbjudits har varit enbart kortfristiga och ställer rederierna inför svåröverstigliga problem när garanterade lån skall avbetalas och samtidigt såväl uppskjutna som ordinarie amorte-

ringar på övriga lån skall fullgöras. Det krävs en möjlighet till avveckling av garantisystemet i en takt där räntor och amorteringar anpassas till rederiernas rörelseresultat. Kreditgarantisystemet föreslås kompletteras med värdegarantier. Dessa innebär att staten garanterar ett långsiktigt värde på rederiets fartyg, oberoende av deras aktuella marknadsvärden som kan vara svåra att bestämma eller vara pressade av tonnageöverskott. Dessa garanterade värden kan användas i rederiets balansräkning och medverka till att rederiets soliditet upprätthålls, varigenom rederiet kan undgå likvidationshot.

Statliga räntebidrag utgår i flera andra sjöfartsländer och bör enligt utredningen vara en lämplig stödform även för den svenska sjöfarten. Om räntebidrag införs, bör de samordnas med garantier och övriga stödformer och avvägas så att de totalt icke överstiger 150 milj. kr.

Ytterligare ett antal punkter finns i utredningens förslag

- fortsatt statligt stöd till de ombordanställdas fria resor mellan fartyget och hemmet,
- statligt stöd till praktisk utbildning av nybörjare i sjöyrkena,
- fyra års avbrott i upptrappningen av ATP-avgiften för ombordanställda till den nivå som gäller för landanställda,
- betydande medelstillskott till Lånefonden för den mindre skeppsfarten samt ökade lånemöjligheter,
- ändrade beskattningsvillkor för delägare i partrederier,
- bidrag av statsmedel till sjöfartsteknisk och sjöfartsekonomisk forskning,

- ökade resurser till utbildning av sjöpersonal,
- slopande av stämpelavgiften vid fartygsförvärv.

Beträffande den internationella sjöfartspolitikens anser utredningen att Sverige bör fortsätta att värna om en så långt möjligt fri internationell sjöfart. Trots protektionistiska tendenser inom linjesjöfarten bör det för närvarande inte ifrågakomma att reservera transporter av import- och exportgods till och från Sverige för svenska linjerederier. Arbetet med en beredskapslagstiftning, som vid behov kan sättas i kraft mot vissa statshandelsländers sjöfartskonkurrens, bör inledas snarast. Den sjöfartspolitiska situationen i USA inger oro med tanke på den betydelse den amerikanska handeln har för världssjöfarten i allmänhet och bör därför följas noga.

Utredningen tar i sitt betänkande inte ställning till frågorna om svenska rederiers utlandsinvesteringar och flaggöverföringar utan avser att återkomma därtill i en promemoria under september månad.

Utredningen föreslår slutligen att ett branschråd skall inrättas för sjöfartsnäringen.

Den ekonomiska innebörden av utredningens förslag framgår av bifogad tabell.

Sammanställning för en treårsperiod av utredningens
förslag i ekonomiska termer. Milj. kr.

	Aktie- kapi- tal mm	Garan- tier	An- slag
7.1 Selektivt ekonomiskt stöd			
Statligt leasingföretag	600	500	
Villkorliga driftslån		50	50
Kreditgarantier		700	
Värdegarantier		500	
7.2 Generella driftskostnadslättnader			
Fortsatt bidrag till sjöfol- kets fria resor			54
Statligt stöd till praktisk utbildning av ombordanställda			30
Frysning av ATP-avgiften för ombordanställda			18
7.3 Speciella åtgärder för den mind- re skeppsfarten			
Finansieringslättnader	75		
7.4 Övriga stödåtgärder			
Bidrag av statsmedel till sjö- fartsteknisk och sjöfartseko- nomisk forskning			20
Ökade resurser för utbildning av sjöpersonal			25
Slopande av stämpelavgiften vid förvärv av fartyg			36
	675	1 750	233

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

Förslag till

Lag om ändring i lagen (1973:481) om ändring i
lagen (1962:381) om allmän försäkring

Härigenom föreskrivs att övergångsbestämmelserna till lagen (1973:481) om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring skall ha nedan angivna lydelse.

För åren 1980-1984 skall 2 § förordningen (1959:555) angående redares avgifter i vissa fall enligt lagen om allmän försäkring fortfarande äga tillämpning i fråga om beräkningen av den procentsats, varmed avgiften till försäkringen för tilläggspension skall utgå. Därvid skall dock det med bestämmelsen åsyftade medelantalet svenska sjömän ökas, såvitt gäller beräkningen av procentsatsen

för åren 1980-1983 med tre fjärdedelar,

för år 1984 med sju åttondelar,

av motsvarande medelantal utländska sjömän på svenska handelsfartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1980. Äldre bestämmelser äger alltså tillämpning på avgift som belöper på tid före ikraftträdandet.

Förslag till

Lag om ändring i lagen (1975:949) om ändring i
lagen (1962:381) om allmän försäkring

Härigenom föreskrivs att övergångsbestämmelserna till lagen (1975:949) om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring skall ha nedan angivna lydelse

Beträffande avgifter till försäkringen för tilläggspension skall

vad i övergångsbestämmelserna till lagen (1973:481) om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring förordnas om redares avgifter för åren 1980-1984 tillämpas även på annan arbetsgivare för sjöman än redare. Procentsats som avses i nämnda övergångsbestämmelser fastställs av regeringen eller av myndighet som regeringen bemyndigar därtill.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1980. Äldre bestämmelser gäller alltså tillämpning på avgift som belöper på tid före ikraftträdandet.

Förslag till

Lag om ändring i stämpelskattelagen (1964:308)

Härigenom förordnas beträffande stämpelskattelagen (1964:308)

dels att 13-18 §§ skall upphöra att gälla,

dels att 30, 32 och 33 §§ skall ha nedan angivna lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

30 §

1 mom. Beslut rörande stämpelskatt meddelas

a) beträffande förvärv av fast egendom, tomträtt eller skepp av den inskrivningsmyndighet, hos vilken lagfart eller inskrivning sökes, på den inskrivningsdag då ansökan bifalles eller, om ansökan förklaras vilande, på den inskrivningsdag då detta sker eller, i fall som avses i 13 § tredje stycket, då avregistrering sker;

b) beträffande inteckning av den inskrivningsmyndighet, hos vilken inteckning sökes, på motsvarande inskrivningsdag som under a); och

c) i övriga fall av riksskatteverket.

Möter hinder mot att meddela beslut rörande skatten på inskrivningsdag, som anges i a) eller b), skall beslutet meddelas på den inskrivningsdag, som först infaller efter det att hindret blivit undanröjt.

I fall, som avses i c), må beslut om fastställande av skatt ej meddelas senare än ett år efter utgången av det kalenderår, varunder skatteplikten inträdde. Har slutligt beslut ej meddelats inom denna tid men har deklaration avgetts, skall så anses, som om skatten den dag tiden utgick fastställts genom slutligt be-

1 mom. Beslut rörande stämpelskatt meddelas

a) beträffande förvärv av fast egendom eller tomträtt av den inskrivningsmyndighet, hos vilken lagfart eller inskrivning sökes, på den inskrivningsdag då ansökan bifalles eller, om ansökan förklaras vilande, på den inskrivningsdag då detta sker;

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

slut i överensstämmelse med sådan handling. Har preliminärt beslut meddelats, skall skatten i stället anses ha nämnda dag slutligt fastställts i överensstämmelse med det preliminära beslutet.

2 mom. Med inskrivningsmyndighet avses i denna lag även registermyndighet enligt 2 § sjölagen (1891:35 s. 1).

Myndighet, som enligt 1 mom har att meddela beslut rörande skatt, är beskattningsmyndighet.

Skatteplikt inträder, i fall som avses i

a) 3 §, när ansökan om lagfart eller inskrivning av tomträtt beviljas eller förklaras vilande;

b) 11 §, när inteckningen beviljas eller ansökan därom förklaras vilande;

c) 13 §, när ansökan om inskrivning beviljas eller, ifall som avses i 13 § tredje stycket, när avregistrering sker;

d) 19 §, när registrering som sägs i 27 § andra stycket a) sker;

e) 20 §, när registrering sker;

f) 21 §, när handlingen utlämnas;

g) 24 §, när överlåtelse eller pantsättning sker eller innehavaren dessförinnan avlider; samt

h) 28 §, när dragning sker.

32 §

I förhållande till statsverket skola för skattens erläggande svara, beträffande skatt för

a) förvärv av fast egendom, tomträtt eller skepp, båda kontrahenterna; a) förvärv av fast egendom eller tomträtt, båda kontrahenterna;

b) inteckning, den som vid tidpunkten för skattepliktens inträde är behörig att ansöka om inteckning i den fasta egendomen, tomt-rätten eller skeppet eller, i fråga om annan egendom, att medge inteckningen;

c) aktie eller insats i svenskt bolag, bolaget och de som äro ledamöter i bolagets styrelse sedan skatteplikt inträtt;

d) obligation, som avses i 21 §, och här i riket utfärdat certifikat, som sägs i 21 eller 24 §, utfärdaren;

e) annan handling, för vilken enligt 24 § skatteplikt föreligger, den som överlåter eller pantsätter handlingen eller, då skatteplikt inträder på grund av dödsfall, innehavarens dödsbo; samt

f) lotteri, den som anordnar detta.

När flera svara för skattens erläggande, åligger ansvarigheten dem solidariskt.

Skattskyldig är den som i varje särskilt fall är gentemot statsverket ansvarig för skattens erläggande.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

33 §

Underlåter skattskyldig att inkomma med föreskriven deklaration eller försäkran, som avses i 18 §, eller är avgiven sådan handling ofullständig, må beskattningsmyndigheten förelägga den skattskyldige att fullgöra vad som brister. Den skattskyldige bör, utöver vad föreskrivet formulär föranleder, meddela de upplysningar, som kunna vara av betydelse för att skatten skall kunna fastställas till riktigt belopp.

Underlåter skattskyldig att inkomma med föreskriven deklaration, eller är avgiven sådan handling ofullständig, må beskattningsmyndigheten förelägga den skattskyldige att fullgöra vad som brister. Den skattskyldige bör, utöver vad föreskrivet formulär föranleder, meddela de upplysningar, som kunna vara av betydelse för att skatten skall kunna fastställas till riktigt belopp.

Efter föreläggande åligger det skattskyldig att tillhandahålla beskattningsmyndigheten de bevis och intyg samt övriga uppgifter, som kunna fordras för skattens fastställande till riktigt belopp.

Den som skäligen kan antagas vara skattskyldig skall, i den mån föreläggande meddelas av beskattningsmyndigheten, avge föreskriven deklaration eller försäkran och fullgöra skyldighet enligt andra stycket.

I fall, där riksskatteverket är beskattningsmyndighet, skola bestämmelserna i 6, 9, 11 och 14 §§ lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning äga motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1980.

1. TILLKALLANDE AV EN SÄRSKILD SJÖFARTSPOLITISK
UTREDARE, DIREKTIV M.M.

1977-04-14 beslöt regeringen om prop. 1976/77:146 om vissa sjöfartsfrågor i vilken bl. a. aviserades en sjöfartspolitisk utredning.

1977-06-09 bemyndigades kommunikationsministern att tillkalla en särskild utredare.

1977-06-27 tillkallades direktör Sven Gerentz.

1977-09-12 tillkallades tio sakkunniga representerande parterna, kommunikationsdepartementet och sjöfartsverket.

Tillkomsten av utredningen var ett led i den uppgörelse som träffats mellan kommunikationsministern och sjöfartens parter om en tillfällig flagglag, kreditgarantier och bidrag till sjöfolks resor inför prop. 1976/77:146.

Syftet med utredningen och ett sammandrag av direktiven framgår av utdrag ur propositionen

"Redares och ombordanställdas organisationer har i olika sammanhang, bl. a. genom sin medverkan i flaggutredningen, och senast i anslutning till de överläggningar i sjöfartspolitiska frågor som har förts under min medverkan uttalat sig för att den svenska sjöfartsnäringsen bör bli föremål för en bred och allsidig utredning. Jag delar denna uppfattning. Utredningsarbetet bör leda till ett sjöfartspolitiskt program baserat på ett klarläggande av näringsens samhällsekonomiska betydelse samt framtida verksamhet och konkurrensförmåga. Det arbete som utförts inom flaggutredningen och den interdepartementala arbetsgruppen kommer därigenom att inordnas i ett större sammanhang och bättre förutsättningar skapas för mera långsiktiga ställningstaganden.

Jag avser föreslå regeringen tillsättandet av en sådan sjöfartspolitisk utredning som skall arbeta

skyndsamt och i den utsträckning detta är lämpligt etappvis redovisa resultat av sitt arbete. Utredningen skall så långt möjligt klarlägga de faktiska skillnader som kan råda när det gäller villkor och förutsättningar för rederiverksamhet under olika flaggor. Likaså skall en jämförelse göras beträffande de förutsättningar under vilka å ena sidan rederinäringen arbetar och å andra sidan övriga delar av det svenska näringslivet. Behovet hos svenska rederier att driva fartyg under främmande flagg skall belysas mot bakgrund av samhällsekonomiska, sjöfartspolitiska och företagsekonomiska värderingar."

1978-02-22 föreslog utredningen i skrivelse till kommunikationsministern att resterande del av kreditgarantiramen skulle föras i ny räkning och stå till förfogande under åren 1978 och 1979.

1978-05-31 överlämnade utredningen begärd komplettering till befälsbemanningsutredningens betänkande "Bemanning av fartyg" (SOU 1978:22).

1979-01-30 överlämnade utredningen Promemoria med vissa förslag till åtgärder (DsK 1979:2).

Utredningen har dessutom avgivit remissvar i ett antal ärenden.

2. REDOGÖRELSE FÖR UTREDNINGENS KARTLÄGGNINGS- OCH ANALYSARBETE

Utredningens direktiv förutsätter ett omfattande kartläggnings- och analysarbete. Detta arbete har i betydande omfattning gjorts i samverkan mellan utredningens sekretariat och vissa av utredningens experter samt anlitade fristående konsulter. I utredningens promemoria den 30 januari 1979 lämnades en redogörelse för vissa preliminära resultat. Utredningen sammanfattar här på nytt viktigare delar av denna redogörelse med de kompletteringar som ansetts erforderliga. Dock redovisas icke i detta sammanhang utfallet av den samhällsekonomiska studien, eftersom denna ansetts kräva omfattande kompletteringar vilka inte kunnat slutföras inom den tid som står till förfogande. Arbetet härmed utförs av en arbetsgrupp bestående av docent Christoffer von Schirach-Szmiegl, Handelshögskolan, och departementssekreterare Börje Tallroth, Ekonomidepartementet. Resultatet kommer att redovisas till kommunikationsdepartementet under september månad.

När det gäller den internationella sjöfartspolitiska situationen har en förhållandevis utförlig redogörelse - i huvudsak baserad på det material som sammanställts inom sjöfartspolitiska utredningen - lämnats i regeringens prop. 1978/79:116 om vissa sjöfartsfrågor. Utredningen har av denna anledning nöjt sig med att lämna vissa kompletteringar i anledning av den utveckling som inträffat efter det att propositionen avlämnats. Detta sker i kapitel 3 och avsnitt 7.5.

Efter överenskommelse med chefen för kommunikationsdepartementet och med sjöfartspolitiska utredningen har under våren 1979 Sveriges Redareförening genomfört fem sektorstudier, vilka sjöfartspolitiska utredningen överlämnar som bilagor till sitt betänkande. Studierna avser masslastfartyg över 10 000 tdw,

fjärrlinjesjöfart, småskeppsfart, specialfart samt färjetrafik. En sammanfattning av studierna redovisas i avsnitt 2.9. Utredningen vill betona att de värderingar och omdömen som ges i sektorstudierna står för Sveriges Redareförening.

2.1 Svenskt rederiengagemang i internationell linjesjöfart

Sjöfartspolitiska utredningen har uppdragit åt direktören Stig Nordborg att utföra en kartläggning. Resultatet av kartlägningsarbetet, som omfattar 12 svenska rederier, redovisas i en särskild konfidentiell bilaga, som separat överlämnas till Kommunikationsdepartementet. Av utredningen framgår bl. a. att en stor del av linjetrafiken, med undantag för färjetrafiken, bedrives inom konferenser med fastställda tariffer, reglerad turtäthet m. m. Svensk linjetrafik bedrives både med ändpunkt i Sverige och mellan främmande länder. I samband med de senaste årens övergång till mer kostnadskrävande fartygstyper med enhetslasthantering har de svenska linjerederierna fördjupat sitt samarbete med europeiska och utomeuropeiska rederier och gått samman med dessa i pooler och andra organisationsformer.

Den 1 maj 1979 bestod den svenska fjärrlinjetrafikflottan av 56 fartyg på sammanlagt 0,86 milj. ton dödvikt, varav 17 containerfartyg och 8 ro-ro-fartyg. Ytterligare 6 ro-ro-fartyg och ett containerfartyg var beställda vid varv för leverans under 1979.

För framtiden innebär den tendens som finns mot ökad protektionism samt det ökande tonnageutbudet från öststater och nya sjöfartsnationer en ökande konkurrens för den svenska linjesjöfarten. Volymökningarna inom färdigvarusektorn bör emellertid i sig ge goda förutsättningar även för svensk linjesjöfart att bedriva olika typer av trafik. Av betydelse i samman-

hanget är att samverkan mellan Sverige och EG utvecklas vidare.

Färjor har till stor del ersatt den traditionella linjetrafiken inom det svenska närtrafikområdet. Under tidsperioden 1961-77 har den färjetransporterade godsmängden ökat från 2,8 till 12,8 milj. ton. Detta motsvarar en årlig tillväxt av ca 10 procent, vilket skall jämföras med 5,5 procent för Sveriges utrikeshandel, exklusive bulkvaror.

Färjagodset beräknas också i framtiden utgöra en betydande andel av Sveriges utrikeshandel och kommer enligt för utredningen tillgänglig prognos att öka till ca 8 procent av Sveriges utrikeshandel år 2000 mot nuvarande ca 7 procent. Färjagodsets årliga tillväxt beräknas uppgå till ca 4 procent. Förutom industriproduktionens utveckling kommer olika bestämmelser, t. ex. tullfrihet och transportpolitiska åtgärder, att påverka färjetrafikens omfattning i framtiden.

2.2 Svenska intressen i fartyg under utländsk flagg

Utredningsmannen har tagit del av sekretessbelagd information i Riksbanken om utförsel av valuta från Sverige till utlandet för investeringar i rederirörelse och har vidare sammanställt offentliga uppgifter ur fackpress, årsredovisningar, dotterbolags-, rederi- och fartygsförteckningar m. m. De större svenska rederierna redovisar numera i allmänhet fullt öppet sitt fartygsinnehav under utländska flaggor. En fullständig kartläggning av området torde dock vara praktiskt genomförbar, eftersom vissa andra svenska engagemang i utlandet torde ha tillkommit i det direkta syftet att undgå svensk insyn och kontroll.

Fartyg anses som svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften äges av svensk

medborgare eller svensk juridisk person. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket kan medgiva att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande, skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg. Fartyg, vars skrov har en största längd av minst 12 m och en största bredd av minst 4 m, betecknas skepp. Svenskt skepp skall vara infört i det svenska skeppsregistret.

Utredningen har i första hand inriktat sin kartläggning på utlandsregistrerade fartyg, som kontrolleras av svenska rederier via dotterbolag eller liknande i en sådan utsträckning att man, om man istället direkt ägt fartyget ifråga, hade varit skyldig att låta införa det i det svenska skeppsregistret. Vid årsskiftet 1978/79 gällde detta för ca 50 utlandsregistrerade fartyg på sammanlagt ca 350 000 brt som kontrollerades av svenska rederier via utländska dotterbolag. Dessa fartyg motsvarade antalsmässigt ca 10 procent och tonnagemässigt knappt 7 procent av den svenskflaggade handelsflottan. Såväl antals- som tonnagemässigt har denna svenskkontrollerade utlandsregistrerade flotta minskat relativt kraftigt under 1978 genom försäljningar. En jämförelse med flaggutredningens material från hösten 1973 visar dock en ökning med ett tiotal fartyg om ca 100 000 brt.

Av de ca 50 fartygen var ett tiotal registrerade i bekvämlighetsländer och återstoden i traditionella sjöfartsländer. De vanligaste flaggorna i den senare gruppen var den engelska och den holländska, som fördes av ca 20 resp. ca 10 fartyg.

Stora tank- och kombinationsfartyg saknades helt i den utlandsregistrerade flotta som kontrollerades av svenska rederier. Däremot ingick ett par produkttankfartyg och 6 bulkfartyg, alla i mindre storleksklasser. I flottan ingick en stor andel linjefartyg - ett dussin ro-ro-fartyg, 6 container- eller semicontain-

erfartyg och ungefär lika många konventionella linjefartyg av olika storlekar samt ett pråmbärande fartyg. Antalet kustfartyg var 7.

Av svenska rederier uppvisade Stena-bolagen det största antalet utlandsregistrerade fartyg - 12, alla under engelsk flagg. Broströms hade 8 och Saléns 6 utlandsregistrerade fartyg. Bland de 16 svenska rederierna med fartyg under utländsk flagg återfanns 4 som helt hade avvecklat sin svenskflaggade flotta.

Svenska minoritetsandelar i utländska rederier förekommer i begränsad omfattning. Ett par exempel kan nämnas. Salénkoncernen har andelar på 40 å 50 procent i dels kylfartygsrederier i de fruktproducerande u-länderna Marocko och Filippinerna med tillsammans 5 fartyg, dels ett tankfartygsrederi i Saudiarabien med 2 fartyg. Rederi AB Transatlantic har andelar på ca 25 procent i ett antal stora linjefartyg under dansk och norsk flagg inom ramen för ett nära samarbete med andra linjerederier, som i sin tur har andelar i ett par svenskregistrerade fartyg.

De statsägda svenska storvarven har, bl. a. till följd av de senaste årens kris inom sjöfarten och varvsindustrin, kommit att helt eller delvis kontrollera en betydande flotta av utlandsregistrerade masslastfartyg. Det rör sig om drygt 30 fartyg på sammanlagt 4,4 milj. ton dödvikt. Dessutom har varven ägarintressen i ett begränsat antal svenskregistrerade fartyg. Reellt, om än inte formellt, har varven därtill kontroll över ytterligare ett antal utländska fartyg via kreditgivning till deras insolventa redare. Den formella svenska kontrollen omfattar i flertalet fall minoritetsandelar, som dock ofta uppgår till 40 procent eller mer. 3 brittiska och ett norskt fartyg på sammanlagt ca 285 000 tdw är dock helt svenskkontrollerade och skulle vid direkt svenskt ägande vara skyldiga att föra svensk flagg.

2.3 Svenska rederiers verksamhet med tidsbefraktade utländska fartyg

Utredningen har insamlat och bearbetat uppgifter från 38 av de 42 svenska företag som enligt SCB bedrev verksamhet med tidsbefraktade utländska fartyg under 1977. De 38 företagens bruttointäkter av denna verksamhet uppgick till 2,2 miljarder kr., vilket utgjorde nära 30 procent av hela den svenska rederinäringens bruttointäkter under året.

Antalet utländska fartyg som under någon del av 1977 var tidsbefraktade av de 38 företagen var nära 400. Såväl vid årsskiftet 1976/77 som vid årsskiftet 1977/78 var antalet samtidigt inhyrda utländska fartyg knappt 200. Nära 90 av de tidsbefraktade fartygen var kylfartyg, varav flertalet hade inhyrts av Salénrederiernas kyldivision och sysselsattes i oceanfart. 110 av de förhyrda fartygen, dvs. nära 30 procent, var torrlastfartyg under 1 600 brt, vilka huvudsakligen sysselsattes i linje- och kontraktsfart mellan Sverige och det övriga Nordeuropa och ombesörjde en betydande del av vår sjöburna utrikeshandel med detta område. Några av de svenska rederier som bedriver sådan verksamhet arbetade under 1977 enbart med inhyrt utländskt tonnage och anlidade inga svenskflaggade fartyg. Antalet tidsbefraktade utländska tank- och kombinationsfartyg var litet, vilket torde förklaras av de låga frakter som noterades och förutsågs på tankfraktmarknaden. Däremot var nära 70 torrbulkfartyg inhyrda under någon del av året. Vidare hyrde de svenska transoceana linjerederierna under olika perioder in ett 80-tal äldre linjefartyg av konventionell typ som tillfällig komplettering till sitt eget tonnage.

De knappt 400 tidsbefraktade fartygen representerade 26 olika nationaliteter. Endast 15 procent av fartygen var bekvämlighetsflaggade. 30 procent var väst-

tyska, medan engelska och grekiska fartyg utgjorde vardera 15 procent. Bland de förhryda kustfartygen dominerade den västtyska flaggan, som fördes av tre fjärdedelar av fartygen - av de drygt 60 fartygen under 500 brt var 90 procent västtyska.

2.4 Världsekonomin, världshandelns och världssjöfartens utveckling till 1990

Sjöfartspolitiska utredningen har uppdragit åt docenten Lars Nordström och fil.doktorn Morgan Williamson vid Kulturgeografiska institutionen vid Göteborgs universitet att företa en kartläggning av den internationella handelns framtida omfattning med särskild tonvikt på Sverige. Resultatet framlades i januari 1979 och redovisas i särskild bilaga. Av utredningen framgår att världshandelns utveckling är intimt sammankopplad med utvecklingen av ekonomin i framförallt i-länder och viktigare råvaruländer. BNP-utvecklingen för OECD-länderna har under 60-talet inneburit en ökning med 4-5 procent per år, men under de senaste fem åren har ökningstakten endast uppgått till ca 2,5 procent per år. För den närmaste femårsperioden räknar man med en något högre årlig tillväxttakt på ca 4 procent för OECD-länderna, och för världen som helhet väntas ungefär 4,5 procents ökning per år fram mot år 2000.

Världshandelns volym har i genomsnitt ökat med ca 8 procent per år under de senaste decennierna. Förändringarna utfaller naturligtvis olika för olika varugrupper och länder. För framtiden beräknas den årliga ökningen ligga på knappt 6 procent som ett genomsnitt fram mot sekelskiftet. Utvecklingen förväntas enligt prognosen komma att innebära att i-ländernas andel av världshandeln minskar, medan u-ländernas ökar.

För färdigvaror sker också ovan nämnda förskjutning

av handelns fördelning mot u-länder. Även fram mot år 1990 och 2000 kommer dock de stora i-länderna att dominera världshandeln volymmässigt, medan regioner som Mellanöstern och Asien kommer att uppvisa de snabbaste relativa tillväxttalen.

Handeln med mineralolja dominerar bulkvarusektorn och är i hög grad kopplad till utvecklingen av BNP i olika regioner. Enligt prognosen, som gjordes före de senaste oljeprishöjningarna, beräknas de sjöburna transporterna av olja öka med 3,6 procent per år fram till år 1985. Vissa skillnader finns mellan olika regioner. Importens årliga tillväxt beräknas således bli 3,5 procent för USA medan den beräknas bli 4,0 procent för Japan och 2,0 procent för Västeuropa.

Handeln inom det svenska närtrafikområdet väntas öka olika snabbt i områdets olika delar. Den snabbaste volymökningen emotses i länderna på ömse sidor om Medelhavet, men även framgent kommer den ekonomiska tyngdpunkten att återfinnas i de forna EG-länderna. Deras tillväxttakt beräknas dock bli svag.

För Sveriges utrikeshandel med sjöfart kommer de följande årtiondena att innebära en viss omställning. Godsvolymerna förväntas öka från 114 milj. ton år 1975 till ca 135 milj. ton år 1990, vilket innebär en årlig ökning med 1,1 procent. Det väntas vidare ske en övergång mot en allt större andel vidareförädlade produkter så att denna andel av utrikeshandeln med sjöfart ökar från ca 16 procent år 1975 till ca 21 procent år 1990.

Världssjöfarten beräknas, som ett resultat av ovan nämnda flödesberäkningar, i framtiden komma att tillväxa. För linjesjöfart och specialfartyg beräknas denna tillväxt ske parallellt med transportarbetsökningen, vilken beräknas till ca 6 procent per år fram mot år 1990. Den nu överblickbara utbyggnaden av världens masslasttonnage samt den prognosticerade skrotningen

indikerar att dagens tonnageöverskott försvinner och att en balans uppnås 1981-83. Osäkerheten i denna bedömning sägs dock vara betydande och författarna utsluter inte nya tvära kast i marknadsutvecklingen ens inom en snar framtid.

2.5 Rederiernas företagsekonomiska utveckling

Den svenska sjöfartsnäringens företagsekonomiska utveckling har under hösten 1978 kartlagts genom två enkätstudier, vilka överlämnas såsom bilagor. Den ena studien gäller 12 rederiers aggregerade finansiella utveckling 1974-1981 och har utförts av Öhrlings Revisionsbyrå AB och den andra den mindre skeppsfartens ekonomiska ställning, utförd av Svensk-Franska Revisionsbyrå AB.

Som förutsättning för redovisade prognoser i den förstnämnda studien har gällt att åtgärder vidtas så att kostnadsnivån för bemanning av svenskflaggade fartyg bibehålles oförändrad vid 1978 års nivå. Fraktutvecklingen har prognosticerats enskilt av rederierna varvid en relativt enhetlig bild erhållits. Denna ansluter sig även till utredningens marknadsbedömningar.

Utvecklingen av verksamhetsvolymen för dessa 12 rederier under perioden kan sammanfattas enligt följande.

	Utfall				Prognos			
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
1. Omsättning (miljarder kr)	5,9	5,8	6,3	6,6	7,3	7,7	8,5	9,2
2. Tonnage (miljoner dwt)	5,6	6,6	6,2	5,8	4,4	4,5	4,5	4,5
3. Fartygens planenliga restvärde (miljarder kr)	5,5	6,4	6,6	7,0	7,4	8,0	7,8	7,8
4. Antal ombordanställda (tusen st)	13,0	12,4	12,4	12,1	10,8	10,6	10,6	10,5

Den finansiella situationen har under åren 1974-1977 försämrats kraftigt och flera rederier uppvisar f.n. en mycket svag ställning. I framtidsperspektivet har

särskild uppmärksamhet ägnats de 12 rederiernas överlevnadsförmåga och utveckling på medellång sikt. Härvid gäller att

- Broströms och Saléninvest (representerande 25 procent av de ombordanställda 1978) har genom avtalen med staten garanterats medel för planerad verksamhet t.o.m. 1981
- 6 rederier (representerande 45 procent av de ombordanställda 1978) har sådan ställning och förväntad resultatutveckling att nuvarande verksamhetsvolym kan bibehållas och utvecklas på ett tillfredsställande sätt
- 3 rederier (representerande 15 procent) har i prognoserna överlevnaden säkrad men risktagandet är stort och små förändringar i prognosförutsättningarna kan ändra på bedömningen. Samtidigt finns i gruppen rederier med positiv utveckling men där annan verksamhet inom bolaget kan utgöra en restriktion för rederiverksamheten
- ett rederi uppvisar en påtaglig svag ställning även om överlevnad alltjämt förutses.

De enskilda rederiernas finansiella situation kommenteras i bilaga (sekretessbelagd).

Finansieringen av verksamheten inklusive planerade nyinvesteringar är ordnad t.o.m. 1981. För några rederier förutsätter detta dock att amorteringsplanerna kommer att förskjutas för lån där amorteringsanstånd erhållits.

Resultatutvecklingen före bokslutsdispositioner och skatt väntas nå botten 1978 (-600 milj. kr.), för att därefter förbättras till ± 0 1979, +170 milj. kr. 1980 och ca +350 milj. kr. 1981. Trenden är relativt enhetlig bland de studerade rederierna, även om resultatni-

vån uppvisar betydande variationer. Soliditetsmässigt föreligger inget hot mot rederiernas överlevnad. För knappt hälften av rederierna är dock soliditeten otillräcklig för att dessa utan alltför påtagliga risker långsiktigt skall kunna bedriva verksamheten och genomföra önskvärda investeringar. De förbättrade resultat som förutses från 1979 påverkar ej denna bedömning nämnvärt.

Rederierna har även beräknat effekten på resultatet om det ovan nämnda antagandet om oförändrade bemanningskostnader på 1978 års nivå ersätts med 8 procents årlig ökning:

<u>Resultat- utveckling</u>	<u>Grundprognos (mkr)</u>	<u>Effekt av ökade bemanningskostn.</u>	<u>Alternativ prognos</u>
1978	- 614		- 614
1979	- 23	- 40	- 63
1980	+ 172	- 90	+ 82
1981	+ 356	- 140	+ 216

För 1980 och 1981 skulle således de väntade överskotten nästan halveras. För vissa rederier är effekterna än mer drastiska, varvid positiva resultat vänds till förluster eller tillfredsställande resultat blir otillfredsställande.

Man kan även belysa rederiernas resultatutveckling med hjälp av två relationstal:

- (I) Resultat efter planenliga avskrivningar i procent av omsättningen
- (II) Resultat efter planenliga avskrivningar och finansiellt netto, men före resultat av fartygsförsäljningar, i procent av omsättningen.

	Grundprognos		Alternativ prognos	
	(I)	(II)	(I)	(II)
1974	13,0	11,0		
1975	2,3	- 0,7		
1976	0,7	- 3,1		
1977	- 1,4	- 6,9		
1978	0,5	- 6,0		
1979	5,4	- 0,9	4,8	- 1,7
1980	7,9	1,5	6,9	- 0,5
1981	9,1	3,2	7,6	1,7

Den under 1970-talet växande skillnaden mellan de båda resultatmått förklaras av rederiernas försämrade finansiella netto, som i sin tur sammanhänger med ökad upplåning och försämrad soliditet.

Investeringsviljan är f. n. med två undantag låg. Under 1978 och 1979 tillkommer visserligen leveranser av nytt tonnage, men dessa har beställts tidigare. För 1980 och 1981 har små investeringar prognostiserats. Eftersom finansieringsmöjligheterna av investeringar framstår som relativt väl tillgodosedda är orsakerna till den låga investeringsviljan att söka i en otillräcklig lönsamhet hos tänkbara nyinvesteringar samt i att den totala risken för företagen genom den urholkade soliditeten är för hög.

Fortsatta nyinvesteringar är en förutsättning för rederiernas fortbestånd och utveckling på längre sikt. De eventuella statliga stödåtgärder som kan övervägas i syfte att stimulera en fortsatt investeringsbenägenhet bör därför inriktas på att förbättra konkurrensförmågan så att lönsamhet och soliditet når acceptabel nivå.

Mot denna bakgrund framstår i enkätstudien även betydelsen av att antagandet om oförändrade bemanningskostnader under de närmaste åren kan förverkligas. För att möjliggöra en balanserad utveckling på sikt krävs san-

nolikt ytterligare möjligheter till varaktig resultatförbättring för rederinäringen.

Den andra enkätstudien omfattar utvecklingen inom 13 rederier inom den mindre skeppsfarten med tillsammans drygt 40 fartyg på ca 80 000 brt. Studien visar att den mindre skeppsfarten befinner sig i en besvärande ekonomisk situation. De senaste årens svaga sjöfartskonjunktur har medfört att rederierna endast i mindre utsträckning kunnat göra amortering på sina lån. Fartygen har alltså blivit äldre utan att låneskulden minskat nämnvärt. Med åldern sjunkande fartygsvärden har medfört att säkerheterna för erhållna lån nu i många fall är otillfredsställande. Likviditetsläget är f. n. under kontroll - i stor utsträckning tack vare statliga kreditgarantier och amorteringsanstånd.

Tonnaget börjar bli ålderstiget, men redarnas investeringsvilja är svag och förmågan ringa. Den mindre skeppsfarten behöver fortsatt likviditetsstöd. Långsiktigt kan dess konkurrensförmåga förbättras endast genom kostnadsreduktioner. Löner och lönebikostnader för de ombordanställda upplevs enligt enkätstudien som särskilt betungande såväl absolut som relativt utländska konkurrenser.

Det är sjöfartspolitiska utredningens uppfattning att nya enkätstudier av liknande slag behöver utföras som underlag för den sjöfartspolitiska propositionen hösten 1979 och i fortsättningen med ett eller två års mellanrum.

2.6 Internationell jämförelse av bemanningskostnaderna

Som ett led i kartläggningen av konkurrensförutsättningarna under olika flaggor har utredningen jämfört bemanningskostnaderna för fartyg av sex typer under några olika flaggor år 1977. Jämförelsen har i första

hand inriktats på den bruttolön och annan ersättning som utgår till de ombordanställda som ersättning för utfört arbete och de därmed förenade sociala avgifter m. m. som belastar redaren. Det bör framhållas att utöver dessa kostnader har rederierna att betala vissa kostnader förknippade med de ombordanställdas sjukvård, utbildning, resor till och från fartyget m. m. I sammanhanget bör även nämnas det beroende som kan föreligga mellan olika kostnadsposter - t. ex. kan en reduktion av besättningens storlek medföra att verkstäder och landanställd personal i större utsträckning måste anlitas för underhålls- och reparationsarbeten.

En förhållandevis detaljerad redogörelse för utredningens uppläggning och resultat har lämnats i sjöfartspolitiska utredningens promemoria av den 30 januari 1979, s. 30-34, till vilken hänvisas.

Utredningen kunde visa att de direkta bemanningskostnaderna låg högre i svenska fartyg än i flertalet övriga undersökta fartyg. Särskilt gällde detta i de större fartygstyperna. England hade avsevärt lägre kostnader än övriga traditionella sjöfartsländer. Bekvämlighetsflaggade fartyg med ITF-avtal hade enligt undersökningen bemanningskostnader som låg högre än de engelska men dock lägre än i övriga traditionella sjöfartsländer.

Utredningen har betonat att jämförelsen inte omfattar en rad betydelsefulla konkurrenter som t. ex. fartyg från Grekland och Hongkong, bekvämlighetsflaggade fartyg utan ITF-avtal eller fartyg från Sovjet och andra statshandelsländer. Detta är viktigt eftersom bekvämlighetsländerna, Grekland, Hongkong, Sovjet och de östeuropeiska statshandelsländerna tillsammans svarar för över 40 procent av världshandelsflottan. Det är uppenbart från allmänt tillgänglig information att bemanningskostnaderna ligger på en väsentligt lägre nivå för fartyg från dessa länder än för svenska fartyg.

Kostnadsrelationer är inte bestående. De förändras över tiden till följd av bl. a. växelkursförändringar och olika löneutveckling i de jämförda länderna. Den gjorda undersökningen avspeglar relationerna i september 1977. Sedan dess har bl. a. den amerikanska dollarn sjunkit i värde gentemot den svenska kronan med nära 10 procent, vilket medfört att bemanningskostnaderna i fartyg med ITF-avtal, som är angivna i dollar, sjunkit lika mycket efter omräkning till svenska kronor.

2.7 Statligt stöd till sjöfart och andra näringar

För att belysa sjöfartens konkurrensvillkor på fraktmarknad och produktionsfaktormarknad har utredningen sökt kartlägga det statliga stöd i olika former som ges dels till sjöfarten i 8 traditionella sjöfartsländer, dels till andra näringar i Sverige. Resultatet av detta utredningsarbete redovisas i två särskilda bilagor.

Stödet till sjöfarten i de undersökta länderna kan sägas ha varit av hävd inriktat mot två offensiva mål: volymtillväxt och modernisering. Under den nuvarande sjöfartskrisen har istället för volymtillväxt tillkommit ett defensivt syfte: att förhindra eller bromsa en neddragning av handelsflottans storlek. Stödåtgärderna kan grovt indelas i tre huvudkategorier, inriktade på att underlätta investeringar, sänka rederiernas driftskostnader resp. öka eller säkra rederiernas intäkter.

Investeringar kan underlättas genom direkta subventioner eller investeringsbidrag eller genom att man ökar eller förbilligar sjöfartens tillgång på lånekapital. Det kan också ske genom att man medger avskrivning med över 100 procent vid nybeställningar. I flera länder utgår sedan flera år räntesubventioner, vanligen för lån avsedda för finansiering av nybyggen och då

inte alltid enbart för sådana från inhemska varv.

Kostnadssänkande stöd utgår vanligen som skattelättnader, avsedda att förbättra redarnas resultat efter vinstbeskattning. Man medger generösa skattemässiga avskrivningar eller andra avsättningar till obeskattade reserver. Detta skapar primärt möjligheter till resultatutjämning mellan goda och dåliga år, men för expanderande företag kan det ge en i praktiken "evig" skattecredit. Denna stödform får givetvis mindre effekt och betydelse under tider med låg lönsamhet. I många länder ges redarna möjlighet att sänka sina driftskostnader genom att registrera sina fartyg under andra flaggor med lägre kostnadsnivå.

Stöd inriktade på att öka eller säkra rederiernas intäkter har i regel formen av preferenser eller lastreservationer. Utländska konkurrenter utestängs helt eller delvis från någon del av fraktmarknaden, vilket leder till en fördyring av de transporterade varorna. Bland de traditionella europeiska sjöfartsländerna är preferensbestämmelser ovanliga vad gäller internationella transporter, medan det bl. a. bland u-länder finns klara tendenser till ökade preferenser för inhemskt tonnage - framförallt gäller detta linjetrafiken.

Sjöfartsstödet omfattning, huvudinriktning och utformning varierar mellan de undersökta länderna. I flera av dem ges stöd i mer än en form. Följande kortfattade redovisning av stödets primära form i olika länder skall därför inte tolkas så att andra former av stöd saknas. Norge har liksom flera övriga länder infört omfattande lånegarantier för att hjälpa rederierna under den nuvarande krisen. Nederländerna och Västtyskland ger i första hand investeringsbidrag, medan England och Finland ger kreditgarantier vid fartygsbeställningar. Frankrike ger räntesubventioner och har reserverat två tredjedelar av oljeimporten för franska fartyg. Japan

ger räntesubventioner och medger omfattande utlandsregistrering av japanskägda fartyg. USA ger kraftiga driftskostnadssubventioner till fartyg under amerikansk flagg, reserverar såväl export inom ramen för federala hjälpprogram som vissa andra exportskeppningar för amerikanskflaggade fartyg samt accepterar utlandsregistrering. År 1976 var över tre fjärdedelar av den amerikanskägda handelsflottan utlandsregistrerad, och amerikaner ägde en fjärdedel av allt bekvämlighetsregistrerat tonnage.

Beträffande det statliga stödet till näringslivet hänvisas till bilagan och till sammanfattningen i sjöfartspolitiska utredningens promemoria den 30 januari 1979, s. 36-37.

2.8 Den svenska handelsflottan från försörjningsberedskapssynpunkt

På sjöfartspolitiska utredningens uppdrag har sjöfartsverket i samråd med övriga berörda myndigheter gjort en sammanställning av befintligt material rörande den svenska handelsflottans storlek och sammansättning med hänsyn till försörjningsberedskapen.

Sjöfartsverket konstaterar inledningsvis att en stor del av varuflödet mellan Sverige och utlandet i fredstid går på utländska kölar. Under kris och krig måste dessa transporter till stor del föras över på svenskt tonnage. Omfattningen av import/exportsjöfart och sjöfart inom landet under kristid är svårbedömd. Sjöfartsverket har utgått från nuvarande förbrukningsmönster vad avser såväl energi- och industriråvaror som konsumtionsvaror. Som underlag för beräkningarna har för utrikeshandeln använts en miljöbeskrivning framtagen av Ekonomiska försvarets miljöutredning och benämnd Al. För inrikessjöfarten har de fredstida godskvantiteterna legat till grund för beräkningarna.

Tillgången på transportkapacitet har beräknats med utgångspunkt i handelsflottans bestånd den 1 december 1978. En jämförelse av tillgängligt och erforderligt tonnage visar att den svenska handelsflottan har en mindre lämplig sammansättning ur försörjningsberedskapssynpunkt. Bristen på i första hand mindre fartyg är framträdande. Däremot finns det ett överskott på stora torrlastfartyg av vissa typer. Dessa senare fartyg kan dock i ett krisläge vara av stort värde från andra synpunkter.

Beräkningarnas resultat beror givetvis av de förutsättningar och antaganden på vilka de bygger. Sjöfartsverket konstaterar att det för vår försörjningsberedskap gynnsammaste sättet att utnyttja vår handelsflotta torde vara att frångå det nuvarande importmönstret och istället koncentrera importen till västkusten med användande av för oceanfart lämpligt tonnage. Tonnaget med lämplig storlek för inrikes sjötransporter kan då uteslutande ägna sig åt sådana, däri innefattat distribution av importgods. Även vid ett sådant transportmönster kvarstår dock en stor brist på tonnage lämpligt för kustsjöfart, vilket sjöfartsverket bedömer som mycket otillfredsställande. För att Sverige skall klara sina sjötransportbehov under kris och krig krävs alltså ett tillskott av sådant tonnage. Även om den svenska handelsflottan utnyttjas på för vår försörjningsberedskap gynnsammaste sätt, motsvarar den redovisade tonnagebristen för inrikes sjöfart, omräknad i fartyg om ca 5 000 tdw, enligt sjöfartsverket ca 40 fartyg.

2.9 Sammanfattning av sektorstudier utförda av Sveriges Redareförening ^{x)}

Allmänt sett håller de svenska fartygen och de svenska transportsystemen en mycket hög teknisk nivå. Ingen

x) Detta avsnitt (sid. 40-43) skall inte uppfattas så att utredningsmannen eller samtliga sakkunniga på alla punkter ansluter sig till innehållet eller framställningen. Avsnittet uttrycker Sveriges Redareförenings uppfattning.

annan sjöfartsnation har så lång och omfattande erfarenhet av automation i fartyg. Eftersom svenska rederier införde automation åtskilliga år före konkurrenterna har vår näring större erfarenhet av lyckade och misslyckade försök. Detta kunnande och försprång måste be hållas.

Inom fjärrlinjesjöfarten har svenska rederier ett fast grepp om sina marknadsandelar och är sedan lång tid tillbaka väl etablerade i berörda linjekonferenser. Dessa transportsystem omfattar inte enbart oceantransporter utan också distribution, marknadsföring, service och hantering över samtliga kontinenter. Den svenska andelen av det totala transoceaniska linjenätet är stor och har byggts upp under de senaste 50-60 åren.

Skulle våra linjerederier p. g. a. de tillfälliga svårigheterna förlora marknadsandelar inom linjekonferenserna, skulle det vara svårt och ofta omöjligt att senare återvinna vad som förlorats. Den svenska utrikeshandeln är inte av den omfattningen, att den räcker till för en svensk transoceanisk linjefart av nuvarande omfattning och det nuvarande internationella sjöfartspolitiska klimatet är inte sådant, att svenska rederier skulle kunna återerövra förlorade positioner, även om rederiernas konkurrensförmåga i och för sig skulle vara överlägsen konkurrenternas. Det är därför ett viktigt svenskt sjöfartsintresse, att vår omfattande linjefart inte skall förlora terräng p. g. a. de nuvarande tillfälliga svårigheterna.

25 volymprocent av landets utrikeshandel, malm och olja undantagna, transporteras med bil- och passagerarfärjor, som samtidigt transporterar 35 milj. enkelrespassagerare per år. Drygt ett trettiotal färjelinjer tjänstgör som "broar" mellan svenska och utländska järnvägar och motorvägar. Merparten av de turister, som kommer till Sverige utnyttjar dessa "europabroar". Svenska rederier dominerar inom samtliga avsnitt av färje-

trafiken utom trafiken på Finland och Polen. Den svenska färjesektorn har expanderat ekonomiskt från en årsomsättning på 45 milj. kr. år 1960 till 1 660 milj. kr. år 1978. Denna mycket viktiga del av svensk rederinäring och det totala svenska trafiksystemet klarar sig utan statliga stödåtgärder. Detta dock under förutsättning att inga förändringar sker (med hänsyn till flyttning av territorialgränsen eller av andra skäl) beträffande rätten till skattefri proviantering och spel ombord. Färjerederierna behöver i Sverige finansiera sina beslutade och planerade stora investeringsprogram.

Småskeppsfarten (Europasjöfarten) är en rederisektor i kraftig expansion. Detta sker dels på linjenätet där man i stor utsträckning utvecklar modern ro-ro-teknik, dels också inom tramp- och kontraktsjöfarten samt inom kusttankfarten. Denna sjöfartssektor har förutsättningar att växa om man ger de många mindre rederierna hjälp med finansiering, amorteringsanstånd och förlängd amorteringstid, som behövs för att klara av den bristande likviditeten och soliditeten. Dessutom är denna del av sjöfarten oerhört känslig för det höga svenska kostnadsläget eftersom besättningskostnaderna utgör ungefär hälften av småskeppsfartens totalekonomi.

Åtskilliga svenska rederier bedriver specialsjöfart på inarbetade marknader och med goda kommersiella kontakter. Detta är en kapitalintensiv form av sjöfart, som ligger väl i linje med övrigt svenskt framtidsinriktat näringsliv. Inom denna sektor, liksom inom fjärrlinjesjöfarten, är man direkt beroende av svenska statens fulla stöd när det gäller att bekämpa protektionism och förhandla fram vettiga lösningar när främmande statsmakter, lagstiftningsvägen, försöker ta över de transporter svenska rederier av tradition utfört. Specialsjöfart bedrivs i många fall uteslutande som tredjelandssjöfart.

Tank- och bulksjöfart har med nuvarande svenska kostnadsläge generellt sett, begränsade möjligheter att konkurrera i ett normalt marknadsläge. Här fordras radikala åtgärder. Det finns segment i dessa marknader, som är särskilt intressanta för svensk rederinäring. Exempel på sådana segment är transporter av raffinerade oljeprodukter, transporter i farvatten med svår is, samt transportsystem, som kräver specialutrustade, medelstora bulkfartyg och där de svenska kostnadsnackdelarna kan kompenseras av ekonomi i de totala transportlösningarna.

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

OF THE

UNITED STATES

OF AMERICA

AND

THE

INDIAN

PEOPLES

OF

THE

WEST

INDIAN

PEOPLES

OF

THE

WEST

INDIAN

PEOPLES

OF

THE

WEST

INDIAN

PEOPLES

OF

THE

WEST

INDIAN

PEOPLES

OF

THE

WEST

INDIAN

PEOPLES

OF

THE

WEST

3. DAGSLÄGE OCH PROGNOSE FÖR DEN INTERNATIONELLA SJÖFARTEN

3.1 Handelsflotta och fraktmarknad

Världshandelsflottan uppgick år 1978 till drygt 400 milj. bruttoregister-ton. Tillväxten har under de senaste decennierna varit snabb. Ännu år 1964 var det sammanlagda tonnaget endast 150 milj. brt, såsom framgår av tabell 3:1.

Tabell 3:1 Världshandelsflottans tillväxt och fördelning på länderblock 1964 - 1978

	Milj. brt			Andel av världstonnaget procent		
	1964	1975	1978	1964	1975	1978
OECD-länderna	109,3	198,7	217,1	73	58	54
Bekvämlighetsflaggor ¹⁾	19,8	88,5	111,4	13	26	27
Östeuropa	8,8	25,4	30,1	6	7	7
Övriga länder	11,8	29,5	47,4	8	9	12
Totalt	149,7	342,1	406,0	100	100	100

- 1) Beståndet av "officiella" bekvämlighetsländer har varierat något över tiden. De senaste åren har det omfattat Bahamas (fr. o. m. 1976), Cypern, Libanon, Liberia, Oman, Panama, Singapore samt (t. o. m. 1976) Somalia. Av dessa länder svarar Liberia och Panama för ca 90 procent av tonnaget. 1978 har Liberia ensamt 80 milj. brt, dvs. 20 procent av världstonnaget.

Källa: Lloyd's Register, Statistical Tables

Samtidigt med expansionen har det skett en markant förskjutning i tonnagets ländertillhörighet. OECD-länderna, till vilka hör alla "traditionella" sjöfartsländer, har visserligen nästan fördubblat sitt sammanlagda tonnage sedan 1964, men de har ändå förlorat an-

delar av världstonnaget till övriga länder. Mellan 1964 och 1978 har OECD-ländernas sammanlagda andel i runt tal reducerats från tre fjärdedelar till hälften av världstonnaget. Den största ökningen visar de s.k. bekvämlighetsländerna, i första hand Liberia. Dessa länders tonnage var 1978 sex gånger så stort som 1974, och deras andel av världens bruttotonnage hade under samma tid fördubblats så att den 1978 uppgick till drygt en fjärdedel. Det bekvämlighetsflaggade tonnaget består främst av masslastfartyg, av vilka merparten är mycket moderna och effektiva. Dessutom finns betydande inslag av äldre linjefartyg, som blivit utsträddade av de etablerade sjöfartsländernas linjerederier. Det primära skälet till bekvämlighetsregistreringen är att redarna därigenom undandrar sig de kostnader som sammanhänger med de traditionella sjöfartsländernas internationellt sett höga lönenivå och omfattande sociala trygghetssystem.

De 8 tonnagemässigt största sjöfartsländerna svarar för två tredjedelar av världens totala tonnage, såsom framgår av tabell 3:2. Sverige har ca 1,5 procent av tonnaget. Den svenska andelen har reducerats de senaste åren - tidigare låg den en lång tid på drygt 2 procent. Av tabellen kan även utläsas att 1978 Sverige, Norge och framförallt Liberia hade större andelar av världens tanktonnage än av övrigt tonnage. Sovjets starka inriktning på torrlastfartyg (i första hand linjefartyg) vid handelsflottans utbyggnad framkommer också i tabellen - endast 20 procent av det ryska tonnaget består av tankfartyg.

Den senaste femårsperioden har varit bekymmersam för den internationella sjöfarten, framförallt för rederierna i traditionella sjöfartsländer. Flera skäl har samverkat till sjöfartsdepressionen, men prisökningarna på råolja är den primära orsaken.

Tabell 3:2

Världshandelsflottans länderfördelning 1978

Land	Oljetankfartyg		Övriga fartyg		Totalt	
	Milj. brt	Andel procent	Milj. brt	Andel procent	Milj. brt	Andel procent
Liberia	49,8	28,4	30,4	13,1	80,2	19,8
Japan	16,4	9,4	22,8	9,9	39,2	9,7
Grekland	10,7	6,1	23,3	10,1	34,0	8,4
Storbritannien	14,7	8,4	16,2	7,0	30,9	7,6
Norge	13,9	7,9	12,2	5,3	26,1	6,4
Sovjet	4,7	2,7	17,6	7,6	22,3	5,5
Panama	6,3	3,6	14,4	6,2	20,7	5,1
USA	6,7	3,8	7,8	3,4	14,5	3,6
Sverige	3,1	1,8	3,4	1,5	6,5	1,6
Övriga länder	48,8	27,9	82,8	35,8	131,6	32,3
Världen	175,0	100,0	231,0	100,0	406,0	100,0

Källa: Lloyd's Register, Statistical Tables

Den internationella konjunkturen har allmänt sett varit svag. Detta har inverkat menligt på den internationella handeln och de sjötransporterade godsmängderna. Särskilt kraftig har inverkan varit på råvarutransporterna.

De kraftiga oljeprishöjningarna 1974 medförde en minskning i världens oljeförbrukning. Förbrukningen återtog därefter i stort sett sin tillväxttakt, men förbrukningen och därmed transporterna av olja låg till synes varaktigt lägre än man före prishöjningarna hade förutsett. Hur omfattande de långsiktiga effekterna blir av detta års nya kraftiga prishöjningar kan ännu inte bedömas. Primärt kan man säkerligen emotse en dämpning av efterfrågan på olja. Ännu viktigare för världssjöfarten torde dock de sekundära effekterna bli: en minskning av den allmänna ekonomiska aktiviteten och svårbedömda följder av sannolika betalningsbalansproblem för oljeimporterande industriländer.

Mycket goda tider rådde för tankrederierna närmast före 1974 års prishöjningar. Genom inverkan av långvariga befraktningsavtal fick de goda tiderna en kvardröjande, om än avtagande, effekt för många redare även efter prishöjningarna. Detta resulterade i stora beställningar av tankfartyg, i vissa fall för leverans så sent som 1977 eller 1978, och ett avsevärt tonnageöverskott. Beställningarna var i själva verket så stora att ett tonnageöverskott enligt vissa bedömare skulle ha uppstått under senare hälften av 1970-talet även om oljetransporterna utvecklats enligt tidigare gjorda prognoser.

Sedan överskottet på tanktonnage blivit uppenbart, konverterades många nybyggnadskontrakt på tankfartyg till att istället avse bulk- eller andra fartyg, som redarna hoppades skulle ha bättre utsikter på fraktmarknaden. Detta i förening med den ovan nämnda lågkonjunkturen medförde dock att tonnageöverskottet i viss mån spreds från tankmarknaden till andra fraktmarknadssektorer och medförde låga frakter även där och dålig lönsamhet för rederierna.

Den internationella varvsindustrin byggdes ut kraftigt under första hälften av 1970-talet under trycket av de stora tankfartygsbeställningarna. Dess kapacitet har under decenniets senare hälft vida överstigit efterfrågan på nybyggen. Marknadsmässigt önskvärda kapacitetsneddragningar vid varven har visat sig vara politiskt svårgenomförda i det rådande konjunkturläget med svårigheter att finna alternativ produktion eller omplacera friställd arbetskraft. Varven har därför genom underbudspolitik, delvis med statsunderstöd, sökt stimulera redarna till fartygsbeställningar som inte i första hand varit motiverade av utsikterna på fraktmarknaderna. Detta har försvårat och fördröjt en återgång till normal lönsamhet hos rederierna och därmed även för varvsnäringen.

Situationen på fraktmarknaden avspeglas i utvecklingen av fraktindex och fartygsuppläggningar. Båda belyser i första hand förhållandena inom masslastsektorn.

Fraktindex har de senaste tre åren legat mycket lågt utan större svängningar, såsom framgår av tabell 3:3. Framförallt gäller detta de största tankfartygen. Dessa kan dock på grund av den skalekonomi som förekommer vid sjötransporter få sina kostnader täckta vid lägre fraktnivå än mindre fartyg. Det bör framhållas, att fraktindex uttrycker nivån på de fraktavslut för enstaka resor som träffats under den aktuella perioden. Det mäter alltså inte den genomsnittliga fraktnivån på vilken fartygsflottan arbetar under samma period. De senaste månaderna har det skett en viss fraktuppgång, som dock till stor del krävs för att ge redarna kompensation för inträffade bunkerprishöjningar. Även linjefartygens insegling varierar över konjunkturcykeln, trots att fraktsatserna i regel är fastställda inom konferensernas ram. Det är istället via lastkvantiteterna som konjunkturerna får effekt på linjerederiernas ekonomi.

Uppläggningarnas omfattning brukar visa en tämligen stark och regelbunden variation över konjunkturcyklerna. Tabell 3:4 visar emellertid att uppläggningssifforna nu sedan 1975 legat på en hög nivå. Sedan sommaren 1978 har de dock reducerats från ca 7 procent av världstonnaget till drygt 3 procent. Uppläggningarna har de senaste åren huvudsakligen varit koncentrerade till oljetank- och kombinationsfartygen, för närvarande främst sådana i de största storlekarna. I Sverige har uppläggningarna relativt sett varit ännu mer omfattande. 25 å 30 procent av det svenska handelstonnaget har varit upplagt och bland tanktonnaget ungefär hälften. Sedan sommaren 1978 har dock de svenska uppläggningarna reducerats väsentligt. Några fartyg har satts i trafik, men i betydande omfattning har reduktionen skett genom att de upplagda fartygen övergått i utländsk ägo.

Tabell 3:3

Sjöfraktindex 1970-1979

	Torrlast		Tank (worldscale)			
	Timecharter (1971=100)	Tripcharter (1965/66=100)	VLCC& ULCC	60-150 000 tdw	30-60 000 tdw	clean-30 000 tdw
1970	131	119			196	
1971	104	81			107	
1972	105	75			84	
1973	230	162			234	
1974	301	218			145	
1975	171	142	21,7	42,9	70,0	106,4
1976	175	134	28,8	50,3	81,7	117,0
1977	164	132	24,7	47,4	84,9	127,7
1978	195	140	29,1	64,1	107,9	162,4
Jan 1979	211	145	31,4	96,7	185,4	304,3
Feb 1979	206	146	22,2	95,5	173,9	279,5
Mars 1979	219	159	43,9	118,9	203,8	257,7
April 1979	228	156	39,3	83,7	146,4	300,2
Maj 1979	251	168	38,4	100,6	181,4	274,7
Juni 1979	286	179	43,9	127,5	242,7	351,3
Juli 1979	297	196	71,1	150,1	232,8	362,6

Källa: Norwegian Shipping News

Förbättringen på masslastfartygens fraktmarknad och förväntningar om att den skall bestå avspeglas även i priserna på andrahandsfartyg. Sedan sommaren 1978 har dessa stigit kraftigt. För vissa typer och storlekar har de mer än fördubblats. Prishöjningarna har skett efter det att många avtal om försäljning till utlandet av moderna svenska masslastfartyg träffats.

Tabell 3:4

Upplagt tonnage 1972-1979.

Tusental brt

	Världen		Sverige	
	Totalt	Därav oljetank- fartyg a)	Totalt	Därav oljetank- fartyg a)
Jan 1972	2 868	783	34	-
Juli 1972	4 245	2 149	104	90
Jan 1973	2 049	801	10	0
Juli 1973	964	364	0	-
Jan 1974	736	234	-	-
Juli 1974	641	157	-	-
Jan 1975	1 588	1 106	110	110
Juli 1975	17 153	15 843	1 740	1 686
Jan 1976	24 473	22 679	2 209	2 105
Juli 1976	25 213	23 293	1 966	1 948
Jan 1977	19 604	17 797	815	790
Juli 1977	20 031	17 975	2 097	2 091
Jan 1978	23 660	21 679	1 748	1 739
Juli 1978	29 651	24 677	2 106	1 850
Jan 1979	16 678	12 983	664	621
Maj 1979	13 393	10 126	304	304

Källa: Statistik der Schifffahrt

a) Inkl. kombinationsfartyg

Utsikterna för fraktmarknaden är svåra att i dag få grepp om. En slutsats av utvecklingen under det senaste året är att de tidigare prognoserna om ett långvarigt tonnageöverskott förefaller ha varit alltför pessimistiska. Orsaken är främst att man överskattat den tillgängliga transportkapaciteten. De kapacitetsminskande fartnedsättningarna, som tillgreps när frakterna var extremt låga i syfte att pressa driftskostnaderna, är vid nuvarande höga bunkerspriser ekonomiskt fördelaktiga även vid betydligt högre frakter. Många bedöma-

re hävdar nu att stora delar av det fortfarande upplagda tonnaget är föråldrade och aldrig kommer att sätas i trafik igen. En för sjöfartsnäringen klart positiv faktor är att masslastflottan slutat växa. Under 1978 minskade rent av tanktonnaget något till följd av omfattande skrotningar. Under 1979 har dock till följd av de förbättrade frakterna skrotningarna åter minskat kraftigt.

Genom den strukturförändring som skett inom den svenska handelsflottan och som närmare redovisas i nästa kapitel har masslastsektorn fått klart minskad betydelse för den svenska rederinäringen. Denna har istället blivit mer beroende av industriproduktionens och den privata konsumtionens utveckling i Sverige och hos våra viktigaste handelspartners. Den konjunkturförbättring som märktes i åtskilliga industriländer under hösten 1978 hade en positiv inverkan på både lasttillgång och frakter inom linjefarten och vissa specialfarter. De nu genomförda nya oljeprishöjningarna äventyrar givetvis den fortsatta uppgången.

Perspektiven på längre sikt är minst lika svårbedömda. Ett orosmoment är givetvis oljeförsörjningen, ett annat den fortfarande klart överdimensionerade varvsindustrin. Med de stöd som i många länder utgår till varven är det en påtaglig risk för överproduktion av fartyg inom praktiskt taget alla sjöfartssektorer med de risker detta kan medföra för en på företagsekonomiska grunder upprätthållen rederiverksamhet. Härtill bidrar också de sjöfartsprotektionistiska strävandena i olika länder och ländergrupper.

3.2 Sjöfartspolitik

Utvecklingen på det internationella sjöfartspolitiska området har på senare år gått mycket snabbt samtidigt som nya mönster växt fram. Världens sjöburna handel transporterades länge nästan uteslutande av i-ländernas rederier, utan större kontroll eller insyn från myndighetshåll. OECD (dåvarande OEEC) fastslog redan 1961 i

liberaliseringskoden principen om en fri och rättvis konkurrens, vilken för sjöfartens del preciserats i not 1 till denna kod. Bortsett från att USA redan från början reserverade sig mot not 1, har medlemsländerna i stort sett efterlevt kodens principer.

OECD-koden gäller naturligtvis endast för medlemsländerna, och länder utanför har ej känt sig bundna av dessa principer. Flera länder, främst i Latinamerika, med växande handelsflottor började i slutet av 1960-talet vidtaga åtgärder till skydd för den egna handelsflottan, vilka av OECD-länderna uppfattades som diskriminerande. Dessa försökte genom diplomatiska hänvändelser till de berörda länderna förhindra att de diskriminerande åtgärderna vidgades men oftast utan framgång.

Vad man från u-landshåll reagerade mot var den dominans som de industrialiserade länderna skaffat sig på sjöfartsområdet under lång tid och som man hävdade att de sedan använt för att främja sina egna intressen utan hänsynstagande till u-ländernas krav och behov. Framförallt angrep man linjekonferenserna som man ansåg ej ta tillvara u-ländernas intressen i tillräckligt hög grad. Snarare ansåg dessa länder att konferenserna genom sin uppbyggnad och sammansättning hindrade u-ländernas rederier att få deltaga i trafiken på det egna landet samt i trafiken på tredje länder. Dessutom drabbades priskänsliga u-landsprodukter av betungande frakthöjningar utan möjlighet till påverkan från u-länderna själva. Avlastare i dessa länder saknade ofta tyngd och var ej organiserade på ett sätt som kunde utgöra en motvikt till konferenserna.

En genomgripande förändring kom härvidlag till stånd genom den uppförandekod för linjekonferenser som UNCTAD antog 1974 efter flera års förberedelsearbete. En stor majoritet av medlemsländerna skrev under koden, som träder i kraft när 24 stater representerande 25 procent av världens linjeflotta har ratificerat koden. Den

strävar efter att förbättra konferenssystemet under hänsynstagande till u-ländernas intressen, samtidigt som den även stipulerar vissa lastfördelningsprinciper. Dessa innebär i korthet att lasterna mellan två länder fördelas med 40 procent på vardera parten, medan tredje länder får konkurrera om resterande 20 procent.

Sverige ställde sig bakom tanken på att ge u-länderna rätt till en viss andel av lasten och drev under konferensens gång denna uppfattning. Då emellertid slutresultatet blev vad som ovan angetts kunde Sverige ej acceptera detta, eftersom det innebar att även industriländerna skulle tillförsäkras andelar utan inbördes konkurrens. Det stred dessutom enligt svensk uppfattning mot OECD:s liberaliseringskod. Sverige röstade därför tillsammans med 6 andra i-länder emot UNCTAD-koden.

Dessa händelser har inte kunnat undgå att påverka de inbördes relationerna mellan OECD-länderna, då några av dem hade röstat för UNCTAD-koden (Västtyskland, Frankrike och Belgien). Därför inleddes en intern översyn av OECD-ländernas sjöfartspolitik inom ramen för sjöfartskommittén i OECD (MTC). Avsikten var att formulera nya sjöfartspolitiska riktlinjer för medlemsstaterna, med hänsyn tagen till den ändrade sjöfartspolitiska världsbilden. Arbetet kom emellertid att bromsas upp genom den splittring i kodfrågan som EG-staterna visade. Efter ett intensivt arbete inom EG har man emellertid nu funnit en lösning som gör det möjligt för de 9 medlemsstaterna att ratificera koden som därmed kan träda i kraft. Denna går ut på att kodens principer om lastfördelning inte skall tillämpas mellan EG-länderna och andra OECD-länder, och går svenska intressen till mötes i hög grad. Detta innebär i sin tur att Sverige kommer att ompröva sin inställning till koden i avsikt att ansluta sig till den på samma villkor som EG-länderna.

Utöver denna utveckling har bl. a. svenska rederier i linjetrafik kommit att drabbas av konkurrens från östeuropeiska rederier, främst sovjetiska. Utöver de bilaterala avtal som Sovjetunionen slutit med olika länder och där lastuppdelningsbestämmelser förekommer, utgör pris-konkurrensen ett allvarligt hot mot svenska rederier, främst i cross-trade. På grund av statshandelsländernas ekonomiska system har de möjligheter att konkurrera med medel som västländernas rederier ej har till sitt förfogande. Genom underbudspolitik och koncentration på hög-betalande last har östländerna på vissa tunga trader kunnat uppnå betydande marknadsandelar på bekostnad av västvärldens rederier.

För de linjerederier som bedriver trafik på USA har de amerikanska antitrustbestämmelserna kommit att bli alltmer bekymmersamma. Sjöfartsfrågorna är uppdelade på en rad olika instanser, var och en med sitt kompetensområde. På grund av osäkerhet om gränsdragningen dem emellan svävar rederierna ofta i osäkerhet om huruvida en överenskommelse som träffats mellan rederierna kan komma att godkännas av alla berörda instanser i USA. Detta har lett till betydande svårigheter för linjerederierna i trafik på USA att planera sin verksamhet på ett rationellt och ekonomiskt sätt.

Det förtjänar att påpekas att vad som ovan anförts till största delen har berört den linjebundna trafiken. Eftersom svenska rederier i tämligen hög grad har sina fartyg sysselsatta i sådan trafik, och då de till övervägande delen dessutom går i cross-trade, drabbas svensk rederinäring i motsvarande grad av andra nationers åtgärder riktade mot denna trafik. Den svenska anti-diskrimineringslagstiftningen är därför i de flesta fall verkningslös och har hittills heller ej tillämpats.

De bekvämlighetsflaggade flottorna tenderar att växa. Genom att detta tonnage idag till stor del är modernt

och av hög klass, samtidigt som det har en helt annan kostnadsnivå, utgör det en konkurrenssnedvridande faktor till nackdel för bl. a. svensk rederinäring med relativt högt kostnadsläge.

Sverige har i olika internationella sammanhang påtalat problemen, dock utan att hittills några gemensamma internationella åtgärder kunnat vidtagas.

Skälen härtill är de betydande intressen som en del i-länder har i dessa fartyg, samtidigt som det bland u-länderna även finns länder som har fördelar av bekvämlighetsregistreringen. Därtill kommer att ett stort antal av de ombordanställda i dessa fartyg rekryteras från vissa u-länder.

Som redan nämnts har diskriminerings- och preferensproblemen inte hittills varit särskilt kännbara för andra former av sjöfart än linjetrafiken. För bulk- och tankmarknaden, som kännetecknas av ett stort mått av fri konkurrens, har andra problem i form av överkapacitet, lågkonjunktur etc. varit av mer avgörande betydelse.

Inom UNCTAD har dock förslag framlagts om en uppdelning av även tank- och bulktransporterna. Som argument hänvisas till att u-länderna står för 70 - 80 procent av de laster som berörs medan de endast har ca 7 procent av tonnaget. Dessutom hävdas att många bulktransporter (t. ex. olja) sker på en reguljär basis mellan två handelspartners.

Dessa tankar har dock stött på hårt motstånd från i-länder som menar att en reglering skulle skapa kaos i ett transportsystem som kännetecknas av stort mått av fri konkurrens och behov av stor flexibilitet.

De för Sveriges del speciellt betydelsefulla kyltransporterna har inte påverkats i nämnvärd grad av några

preferensordningar, men de uppfördes av u-länderna till diskussion vid UNCTAD:s femte session tillsammans med tank- och bulksjöfarten.

Generellt sett kan således konstateras att de nya sjöfartspolitiska strömningar och åtgärder som en rad framväxande sjöfartsländer drivit på, till övervägande delen inriktats på linjesjöfart av traditionellt snitt samt att tank- och bulkfart hittills i stort sett inte drabbats. För denna näringsgren har andra faktorer haft större betydelse. Men detta sammantaget med den stora andelen fartyg i den svenska handelsflottan som går i linjetrafik har skapat den bekymmersamma situation som delar av svensk rederinäring idag upplever.

1. The purpose of this document is to provide information regarding the activities of the [redacted] in the [redacted] area.

2. The [redacted] has been observed in the [redacted] area, and it is believed that it is engaged in [redacted] activities.

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

4. DAGSLÄGET FÖR DEN SVENSKA REDERINÄRINGEN

4.1 Fartygen och det totala tonnaget

Den svenska handelsflottan omfattar sommaren 1979 ca 500 fartyg på vardera minst 100 brt med ett sammanlagt tonnage av ca 4,4 milj. bruttoregisterton. Av dessa fartyg är ca 200 i storlekssklassen 100-500 brt. Tillsammans svarar de övriga 60 procent av fartygen för drygt 98 procent av tonnaget.

Sveriges andel av världshandelsflottan, som vid början av 1960-talet var nära 3 procent, har sedan reducerats. 1977 sjönk andelen under 2 procent, och 1979 torde den svenska andelen av världens totala bruttonnage vara under 1,3 procent. Parallellt med denna minskning har Sverige fallit tillbaka i rangordningen av länder med stora handelsflottor. Ännu under den första hälften av 1970-talet låg vi på tionde plats, men 1978 hade vi fallit till femtonde plats och 1979 torde vi ha passerats av ytterligare 3 länder.

Ett modernt handelsfartyg har en ekonomisk livslängd som uppgår till 15 å 20 år, under traditionella sjöfartsländers flaggor ännu mindre. Handelsflottan måste därför varje år förnyas i betydande utsträckning om den inte skall bli föråldrad. En sådan snabb förnyelse skapar förutsättningar för en snabb strukturförändring. Den svenska handelsflottans utveckling under den senare hälften av 1970-talet utgör en slående illustration till detta.

Såsom framgår av tabell 4:1 har antalet fartyg i den svenska handelsflottan sedan 1975 minskat med nära 20 procent. Denna utveckling utgör en fortsättning av en trendmässig reduktion som pågått sedan omkring 1950. Fram till år 1975 var antalsminskningen kombinerad med en kraftig tillväxt av det totala tonnaget. Delvis sammanhängde detta med en storleksökning för fartygen

inom i stort sett alla typer, delvis med en ökad inriktning av de svenska rederiernas verksamhet mot masslastfartyg (råoljetankers, bulkfartyg och kombinationsfartyg). Utvecklingen efter 1975 har präglats av en snabb nedskärning av engagemanget i masslastfartyg och en därav följande drastisk tonnageminskning. Det sammanlagda bruttotonnaget har minskat med över 40 procent och dödviktstonnaget med ännu något mer. Eftersom några stora masslastfartyg nu ägs av varvsföretag, blir nedgången av den handelsflotta som ägs av sjöfartsföretag ännu kraftigare. Reduktionen är såväl antals- som tonnagemässigt nästan helt koncentrerad till masslastfartygen. Beståndet av övriga fartyg är i stort sett oförändrat till sin storlek.

Tabell 4:1

Den svenska handelsflottan 1960-1979

Bestånd vid slutet av respektive år.

År	Fartyg över 100 brt			Därav över 500 brt	
	Antal fartyg	Tonnage 000 brt	000 tdw x)	Antal fartyg	Tonnage 000 brt
1960	1 125	3 825	x	604	3 679
1965	900	4 117	5 781	481	3 986
1970	763	4 635	6 890	416	4 528
1975	613	7 711	12 827	394	7 651
1976	562	7 009	11 713	359	6 954
1977	545	6 833	11 446	340	6 776
1978	513	5 508	9 090	308	5 452
79-07-31 (prel.)	513	4 442	6 992	303	4 383

x) exkl. passagerarfartyg

Källa: 1960-1978 SCB:s sjöfartsstatistik

1979 sjöfartspolitiska utredningens arbetsmaterial

Anm. Uppgifterna överensstämmer inte helt med tidigare presenterade uppgifter från Lloyd's Register. Skälet är främst olikheter i definitionen av begreppet handelsflotta.

1970-talets kraftiga svenska satsning på mycket stora masslastfartyg har saknat motstycke i andra sjöfartsländer. Ännu år 1978 utgjorde fartyg över 100 000 brt (VLCC och motsvarande) 45 procent av det totala svenska tonnaget, jämfört med 22 procent av världstonnaget, och fartyg över 140 000 brt (ULCC och motsvarande) svarade för 26 procent av Sveriges tonnage men knappt 6 procent av världens. Sverige vars andel av världshandelsflottan 1978 var 1,6 procent, hade dubbelt så stor andel av världens fartyg över 100 000 brt och över 7 procent av världens fartyg över 140 000 brt.

De senaste årens strukturförändring inom den svenska handelsflottan framgår tydligt av tabell 4:2, som redovisar fartygen fördelade på ett antal typer och storlekar. Tankfartygen under 10 000 brt används företrädesvis för distribution av oljeprodukter och kemikalier, huvudsakligen i fart på Skandinavien och det övriga Nordeuropa. Mellanstorleken mellan 10 000 och 60 000 brt inrymde 1975 några äldre råoljetankfartyg, men dessa har nu sålts och gruppen omfattar nu ett mindre antal produkt- och kemikalietankfartyg som går i världsvid trafik. De stora tankfartygen över 60 000 brt är råoljetankfartyg, och av de 12 fartyg som nu återstår mäter 7 över 150 000 brt vardera. Kombinationsfartygen, varmed avses malmtankfartyg och s. k. OBO-fartyg (ore-bulk-oil), uppvisar relativt sett den kraftigaste minskningen, nämligen från 23 enheter till 4 enheter, av vilka 2 är sålda med leverans till utländska köpare hösten 1979. Bulkfartygen, som används för transport av torra masslaster som malm, kol, spannmål m. m., har antalsmässigt reducerats med 60 procent.

Antalet kylfartyg reducerades med mer än hälften mellan 1975 och 1978 men har åter ökat under innevarande år, och ytterligare 2 enheter är under byggnad. Passagerarfartygen i storlekar över 500 brt är praktiskt taget utan undantag av ro-ro-typ och har en betydande kapacitet även för rullande last. Deras antal har succes-

svit sjunkit sedan 1975, men som bekant har under detta år svenska rederier beställt ett dussintal mycket stora sådana fartyg.

Tabell 4:2

Den svenska handelsflottan 1975-1979.

Antal fartyg av olika typer samt totalt bruttotonnage vid slutet av respektive år.

	1975	1976	1977	1978	79-07-31 (prel.)
<u>Fartyg över 500 brt</u>					
Tank 500-10 000 brt	55	57	57	57	57
10 000-60 000 brt	21	13	13	8	7
60 000- brt	23	24	23	21	12
Kombinationsfartyg	23	16	11	4	4
Bulkfartyg	53	42	38	26	19
Kylfartyg	22	21	19	10	13
Passagerarfartyg	56	53	50	46	45
Konvent.linjefartyg	49	37	21	14	11
Ro-ro-fartyg x)					
under 10 000 brt	19	18	25	28	35
över 10 000 brt	7	8	10	14	17
Container- & semicon- tainerfartyg	16	18	17	17	20
Övriga 500-1 599 brt	21	22	25	27	26
1 600- brt	29	30	31	36	37
Summa	394	359	340	308	303
<u>Fartyg 100-500 brt</u>					
Tankfartyg	41	40	40	40	38
Torrlastfartyg	118	110	112	108	113
Passagerarfartyg	60	53	53	57	59
Summa	219	203	205	205	210
Totalt antal fartyg	613	562	545	513	513
Totalt bruttotonnage, tusen ton	7 711	7 009	6 833	5 508	4 442

x) Inkl. PCC och Bo-ro

Källa: 1975-1978 SCB:s sjöfartsstatistik (uppgifterna bearbetade av sjöfartspolitiska utredningen)
1979 sjöfartspolitiska utredningens arbetsmaterial

De svenska linjerederierna håller i snabb takt på att ersätta sina äldre konventionella styckegodsfartyg med större nybyggen avsedda för rullande eller containeriserad last. Ett sådant nytt fartyg kan i regel utföra lika stort transportarbete som flera äldre fartyg. Ro-ro-principen används inte bara av linjerederierna, utan ro-ro-fartyg finner ökad användning bl. a. för transport av skogsprodukter. Den svenska ro-ro-flottan har vuxit snabbt de senaste åren, och ytterligare enheter är beställda. Gruppens övriga fartyg över 500 brt innehåller dels ett antal specialfartyg för transport av cement, skogsprodukter m. m., dels ett antal fartyg av begränsad storlek som huvudsakligen används i nord- och östersjöfart. Antalet fartyg under 500 brt visade fram till 1975 en långvarig och kraftig nedgång. Denna utveckling synes dock ha i huvudsak upphört därefter.

Den svenska handelsflottan är mycket modern, sannolikt den mest moderna av världens större handelsflottor. 1978 var 64 procent av det svenska tanktonnaget under 5 år gammalt och ytterligare 35 procent under tio år, medan motsvarande andelar för världshandelsflottan som helhet var 43 respektive 31 procent. Av övriga fartyg var i den svenska handelsflottan 44 procent under 5 år gamla och ytterligare 38 procent under 10 år, i världshandelsflottan 28 respektive 29 procent. Kustfartygen under svensk flagg uppvisar dock en annan åldersfördelning än det större tonnaget. Endast 20 procent av det svenska tonnaget under 2 000 brt är mindre än 5 år gammalt, medan 60 procent är över 10 år.

Fartygens relativt korta ekonomiska livslängd medför att redarna tillgodogör sig resultaten av den fortlöpande tekniska utvecklingen i första hand genom att ersätta äldre fartyg med nyare och mer rationellt utformade. Ett studium av de svenska rederiernas förnyelsemönster under senare år ger vid handen att det oceangående tonnaget praktiskt taget genomgående förnyas genom att rederierna beställer och tar emot nybyggt

tonnage från varven. Förvärv av begagnade fartyg (second-hand-tonnage) är mycket ovanliga vad gäller de större fartygstyperna inom den svenska handelsflottan. Även ombyggnader av större fartyg är sällan förekommande. De större fartyg som säljs av svenska redare övergår i utländsk ägo, eftersom de praktiskt taget aldrig finner köpare inom landet. Det hör till undantagen att fartyg blir så gamla under svensk flagg att de säljs direkt till upphuggning. Köparna är i regel rederier i andra länder. Bland de svenska rederier som arbetar med tonnage i de mindre storleksklasserna är förnyelsemönstret ett annat än bland de större fartygens ägare. Där har förnyelsen endast i begränsad utsträckning skett genom nybyggen. Betydligt vanligare har inköp av second-hand-fartyg varit, och dessutom har ofta förlängningar och andra ombyggnader förekommit.

Beträffande handelsflottans tillskott i form av nybyggen kan konstateras en intressant utveckling. Under 1960-talet fick de svenska redarna varje år fler nybyggen från svenska varv än från utländska. Under perioden 1970-1977 fick tvärtom redarna varje år fler nybyggen från utländska varv än från svenska - under perioden som helhet mer än dubbelt så många från utländska varv. Utan tvivel avspeglar denna förändring delvis en sviktande internationell konkurrenskraft hos de svenska varven, delvis en inriktning av deras produktion på andra fartygstyper än de som efterfrågades av svenska redare. Med hjälp av beställarstöd och andra varvssubventioner har dock situationen svängt, så att de svenska varven åter dominerar vad avser såväl leveranser under 1978 och hittills under 1979 som uteliggande beställningar från svenska rederier.

Bland uteliggande fartygsbeställningar från svenska redare märks ett dussintal större passagerarfärjor, avsedda att ersätta nuvarande något mindre fartyg i trafiken på Gotland och våra grannländer. Vidare är ett tiotal ro-ro-fartyg beställda som skall sättas in i

när- och fjärrlinjefart, ett par större biltransportfartyg, ett antal produkt- och kemikalietankfartyg i storleken 30 000 - 40 000 tdw samt några mindre fartyg av olika typer avsedda för Nord- och Östersjöfart. Däremot är inga bulk- eller kombinationsfartyg beställda och inte heller några råoljetankfartyg.

4.2 Rederierna

Den svenska rederinäringen inrymmer både små och stora företag. Tonnagemässigt kan man tala om en viss koncentration till ett fåtal företag, i första hand masslastfartygsägande sådana, men däremot inte antalsmässigt. Under de senaste åren har inget rederi eller rederigrupp ägt mer än 40 å 50 fartyg, dvs. 7 å 10 procent av totalantalet. Den största rederigruppen, Salénkoncernen, hade däremot vid slutet av år 1978 24 procent av det totala bruttotonnaget och vid slutet av 1977 var koncernens motsvarande andel 35 procent. 1976 var det år under 1970-talet då tonnagekoncentrationen var störst. Då svarade de 5 största rederierna för 74 procent av totaltonnaget och de 10 största för 90 procent. 1978 hade motsvarande andelar reducerats till 48 respektive 65 procent. Siffrorna avspeglar masslastfartygens starka inverkan på det totala tonnaget.

Under de senaste årens sjöfartskris har några rederier avvecklat sin fartygsflotta helt eller nästan helt. De största av dessa rederier än Gränges Shipping och Malmros Rederi AB. Nästan alla större rederier har dock minskat sitt tonnage. Av de 10 största rederigrupperna år 1975 har 9 minskat sitt tonnage därefter medan den tionde, Walleniusrederierna, ökat sitt tonnage obetydligt. Bland de 10 största rederigrupperna 1978 återfinns det nytilkomna varvsägda Rederi AB Malmöil, OT-rederierna som ökat sitt tonnage med över 50 procent, de nyss nämnda Walleniusrederierna samt 7 rederigrupper som minskat sitt tonnage sedan 1975.

4.3 Den svenska handelsflottans användning

Den svenska handelsflottan är till helt övervägande del sysselsatt i internationell trafik. Utöver Gotlandsfärjorna är det endast de allra minsta fartygen som är helt eller huvudsakligen verksamma i trafik enbart mellan svenska hamnar. Sysselsättningsmönstret är dock något varierande för olika fartygstyper, såsom bl. a. framgår av tabell 4:3.

Masslastfartygen är när de inte ligger upplagda nästan genomgående uthyrda på time-charter-bas till utländska befraktare eller sysselsatta på rese-befraktning mellan utländska hamnar. Under åren 1973-1974, då fraktnivån var hög, uthyrdes en hel del svenska tank- och kombinationsfartyg på fleråriga tidsförhyrningskontrakt till utländska befraktare, i första hand internationella oljebolag. Dessa kontrakt utlöper undan för undan och eftersom några lönsamma längre kontrakt inte kan erhållas vid nuvarande internationella tonnageöverskott, sysselsätts fartygen i ökande utsträckning på den öppna marknaden där de befraktas för enstaka laster eller resor.

De svenska kylfartygen sysselsätts likaså nästan enbart i cross-trading. De är endast undantagsvis tidsbefraktade av utländska rederier. Förklaringen härtill är att flertalet svenska kylfartyg ägs av Salénkoncernen, som själv är en av världens största kylfartygsoperatörer och kontinuerligt har ett betydande antal utländska kylfartyg inhyrda såsom komplement till sin egen flotta.

Den svenska passagerarfartygsflottan domineras tonnagemässigt av större kombinerade last- och passagerarfärjor, som går i reguljär trafik dels mellan Gotland och fastlandet, dels mellan Sverige och våra grannländer. I några fall bedriver svenska rederier liknande linjetrafik mellan andra länder, och det förekommer även att

tillfälligt övertaliga färjor hyrs ut till utlandet.

Tabell 4:3

De svenska handelsfartygens huvudsakliga
användning 1975-1977

Bruttotonnageets fördelning, procent

		Tidsuthyrda till ut- landet	Pesebefraktade i fart mellan		Ej an- vända	Summa	
			Ut- länd- ska hamnar	Sverige och ut- landet ham- nar	Sven- ska ham- nar		
Masslastfartyg							
	1975	50	34	3	0	13	100
	1976	28	58	4	1	9	100
	1977	13	75	5	1	6	100
Kylfartyg							
	1975	3	87	10	0	0	100
	1976	3	87	10	0	0	100
	1977	0	100	0	0	0	100
Passagerarfartyg							
	1975	15	4	70	8	3	100
	1976	19	3	69	8	1	100
	1977	20	4	65	10	1	100
Övriga fartyg							
	1975	33	35	29	3	0	100
	1976	33	34	27	3	3	100
	1977	36	30	28	3	3	100
Samtliga fartyg							
	1975	45	34	9	1	11	100
	1976	28	53	10	2	7	100
	1977	16	66	10	2	6	100

Källa: SCB:s sjöfartsstatistik

Anm. Det kan icke helt uteslutas att några av de fartyg som
är uthyrda till utländska befraktare sysselsätts i
fart mellan Sverige och utlandet.

Gruppen övriga fartyg i tabell 4:3 är stor och heterogen. Där ingår de många mindre tank- och torrlastfartyg som i första hand sysselsätts i svensk inrikes fart, i östersjöfart och i nordsjöfart. Där ingår också en rad specialfartyg, t. ex. skogsproduktfartyg som främst sysselsätts med svenska exportleveranser och biltransportfartyg som huvudsakligen går i tredje-lands-trafik. Gruppen innehåller även det transoceana linjetonnaget som främst trafikerar linjer som berör Sverige men i betydande utsträckning går mellan utländska hamnar.

4.4 Svenska fartygs andel av trafiken på svenska hamnar

4.4.1 Trafiken mellan Sverige och utlandet

I föregående avsnitt har visats att den svenska handelsflottan endast i begränsad utsträckning är sysselsatt i trafik som berör hemlandet. Vår handelsflottas omfattande verksamhet i cross-trading kan inte i första hand förklaras av att den skulle vara för stor för att kunna finna sysselsättning i trafik på svenska hamnar. Det framgår av uppgifter om svenska fartygs andel av varu- och passagerartrafiken mellan Sverige och utlandet - se tabell 4:4 respektive 4:5. Det bör observeras att uppgifterna i detta avsnitt inte innefattar de transporter som svenska rederier ombesörjer med användande av inhyrda utländska fartyg.

Efter att under de första åren av 1960-talet ha legat på drygt 40 procent sjönk de svenska fartygens andel av den svenska exporten per lastfartyg till ett minimum på 23 procent 1975 men därefter har den åter stigit något. För alla större varukategorier är den svenska andelen mindre nu än i början av 1960-talet. Dock har andelsminskningen för skogsprodukter varit ringa. Däremot har den svenska andelen av styckegodslasterna minskat från ca 50 procent i början av 1960-talet till

Tabell 4:4

Sveriges sjöburna utrikeshandel och svenska fartygs andel därav 1975-1978

Kvantitet via svenska hamnar, tusen ton,
samt svensk andel därav, procent

	1975			1976		1977		1978 (prel.)	
<u>Export</u>									
Med lastfartyg									
Totalt	26 648	23	25 715	25	24 158	30	26 897	28	
därav									
Oljor	3 861	17	2 876	24	2 583	32	3 022	34	
Järnmalm	5 955	13	5 512	11	4 408	25	4 316	18	
Trä, massa, papper	6 327	34	7 098	34	6 577	39	7 448	37	
Annan blandad last, t.ex. styckegods	3 316	34	3 555	27	3 827	25	4 649	25	
Övrigt	7 189	19	6 674	24	6 763	26	7.462	25	
Med färjor									
Totalt	x	x	x	x	6 650	52	7 310	50	
därav									
Lastbilsgods	x	x	x	x	3 659	67	4 054	63	
Järnvägsgods	x	x	x	x	2 784	30	3 058	30	
<u>Import</u>									
Med lastfartyg									
Totalt	45 302	15	48 589	14	46 614	15	42 520	22	
därav									
Oljor	29 444	11	31 718	11	31 161	13	28 408	22	
Obearbetade mine- raler	2 186	18	2 503	16	2 517	20	2 406	25	
Kol och koks	2 886	29	3 047	29	2 161	18	2 012	26	
Blandad last, t.ex. styckegods	2 810	33	2 800	27	2 597	25	2 832	27	
Övrigt	8 476	17	8 521	14	8 178	17	6 862	19	
Med färjor									
Totalt	x	x	x	x	6 066	52	5 949	48	
därav									
Lastbilsgods	x	x	x	x	3 628	62	3 767	58	
Järnvägsgods	x	x	x	x	2 220	31	2 009	29	

Källa: SCB:s sjöfartsstatistik

under 30 procent. De senaste åren kan noteras en markant ökning av den svenska andelen av exporten av oljeprodukter från de svenska raffinaderierna.

Tabell 4:5

Passagerartrafiken med färjor mellan Sverige och utlandet 1975-1978

Tusental passagerare respektive svenska färjors andel därav, procent

	1975		1976		1977		1978	
Inresta	18 485	53	17 686	52	18 354	50	17 962	48
Utresta	13 044	55	17 216	55	17 937	53	x	x

Källa: SCB:s sjöfartsstatistik

Den svenska andelen av importen med lastfartyg visar i stort samma utveckling som exportandelen. Importandelen har under hela 1970-talet legat på en nivå som är mindre än hälften av andelen under 1960-talets första del. Importsiffrorna domineras av oljeimporten, och den svenska andelen av denna sjönk från ca 30 procent vid början av 1960-talet till ett minimum på ca 10 procent under 1970-talets första år. Den kraftiga ökningen 1978 förklaras av styrd upphandling av vissa oljetransporter för statlig räkning. I övrigt är utvecklingen för styckegodsimporten analog med den för exporten - de svenska fartygens andel har minskat från drygt 50 procent under 1960-talets första år till mindre än 30 procent.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att den svenska handelsflottan svarar för minskande andelar av varutransporterna med lastfartyg till och från Sverige, samtidigt som den i ökande utsträckning sysselsätts i cross-trading. Det synes sannolikt att detta beror på att handelsflottan blivit allt mindre lämpad för lan-

dets transportbehov, vad gäller såväl fartygens typer som deras storlekar. Förklaringen härtill torde vara sviktande konkurrensförmåga för svenska fartyg av de typer och storlekar som ombesörjer betydande delar av den svenska utrikeshandeln. Av särskilt intresse i detta sammanhang är den under 1970-talet ökande andelen av skogsprodukttransporterna från Sverige. Ökningen sammanfaller i tiden med utvecklingen mot allt större inslag av s. k. systemtransporter. Dessa kan sägas innebära en mer kvalificerad transportform än den tidigare som byggde på resebefraktning eller kontraktfart. Den svenska konkurrensförmågan har alltså förbättrats, när transporterna har blivit mer kvalificerade.

Godstransporterna med färjor har mer än femfaldigats sedan 1960-talets början. Färjorna ombesörjer idag en betydande del av den svenska utrikeshandeln på Nord-europa med högvärdigt gods (industrivaror o. d.). Godsfördelningen mellan svenska och utländska färjor är känd endast för de två senaste åren, då de svenska färjorna haft ca hälften av trafiken. Nedgången i den svenska andelen mellan 1977 och 1978 förklaras främst av att en svensk färjelinje lagts ned.

Passagerartrafiken mellan Sverige och utlandet har efter en tidigare snabb tillväxt stagnerat sedan några år. De svenska färjornas andel av resandeströmmen steg successivt fram till mitten av 1970-talet men har sedan sjunkit något. Hela tiden har den dock legat i närheten av 50 procent. Beträffande färjorna gäller för såväl gods som passagerare att den svenska andelen är ett par procentenheter större för trafiken från Sverige än för trafiken till Sverige.

4.4.2 Utländska fartyg i svensk kustfart

Sjötransport av varor och passagerare mellan två svenska hamnar är i princip förbehållen svenska fartyg.

Förbehållet gäller enbart varor och passagerare som tas ombord i fartyget i en svensk hamn och sätts i land i en annan. Det är sedan lång tid tillbaka uppluckrat genom ett antal bilaterala överenskommelser mellan Sverige och andra länder om att låta varandras fartyg utföra transporter inom respektive länder. Sålunda får bl. a. norska, danska, finska, brittiska och nederländska fartyg utföra transporter mellan svenska hamnar, och svenska fartyg får utföra transporter mellan hamnar inom Norge, Danmark, Finland, Storbritannien och Nederländerna. Däremot har inte t. ex. västtyska, sovjetiska eller liberianska fartyg generell rätt att utföra transporter mellan svenska hamnar. Om särskilda omständigheter föreligger, kan dock fartyg av dessa eller andra nationaliteter erhålla speciellt tillstånd att utföra sådana transporter. Detta kan bli aktuellt då lämpligt svenskt fartyg ej finns att tillgå, t. ex. vid tillfällig anhopning av transportuppdrag eller vid specialtransporter som kräver fartyg av särskild utformning.

Statistiska centralbyrån sammanställer sedan lång tid tillbaka årsstatistik över utländska fartygs deltagande i svensk kustfart och det transportarbete som de därvid utför. I tabellerna 4:6 och 4:7 redovisas uppgifter härom för åren 1975-1977. Antalet resor med last i svensk kustfart, som utförts av utländska fartyg, fyrfaldigades från 1960 till 1970, då det nådde en topp med 500. Därefter höll sig antalet mellan 400 och 500 fram till 1977, då en kraftig minskning kunde noteras. Fartygens sammanlagda nettotonnage ökade ännu kraftigare under 1960-talet och har därefter hållit sig ungefär konstant till år 1977, då även det minskade.

Av tabell 4:7 kan utläsas att danska fartyg spelat en antalsmässigt stor roll i sammanhanget, men att deras nettotonnage varit blygsamt. Inslaget av norska fartyg har ökat från mitten av 1970-talet, framför allt tonnagemässigt. Inslaget av holländska fartyg nådde en

topp antalsmässigt omkring 1964 och tonnagemässigt omkring 1970 men har därefter gått tillbaka -- dock noteras en kraftig ökning 1977. Under 1960-talet fick vi ett snabbt växande inslag av stora brittiska fartyg. År 1972 svarade brittiska fartyg för 80 procent av tonnage och nära hälften av antalet av utländska fartyg i svensk kustfart. Därefter, och framför allt 1977, har dock det brittiska inslaget åter reducerats kraftigt.

Tabell 4:6

Utländska fartyg i svensk kustfart och
deras transportarbete 1975-1977

	1975	1976	1977
Antal resor	442	407	267
Summa nettotonnage, tusen ton	1 226	1 203	860
Transporterad godskvantitet, tusen ton			
Mineraloljor	2 240	2 406	1 702
Övrigt	491	408	344
Andel av godsmängden i inrikes fart, procent			
Mineraloljor	26	20	16
Övrigt	3	8	7

Källa: SCB:s sjöfartsstatistik

Den av utländska fartyg transporterade godsmängden ökade mycket kraftigt under 1960-talet, speciellt efter 1963. Detsamma gäller de utländska fartygens andel av den totala godsmängden i inrikes sjöfart. Tabell 4:6 visar att mineraloljor dominerar bland de godsslag som transporteras av utländska fartyg, och att dessa har en betydligt större andel av inrikestransporterna av mineraloljor än av övriga godsslag. Dock kan under 1970-talet noteras en klar tendens till minskning av de utländska fartygens andel av de inrikes oljetransporterna.

Tabell 4:7

Utländska fartyg i svensk kustfart
1975-1977

Fördelade efter nationalitet

Nationalitet	Antal resor			Tusen nettoton		
	1975	1976	1977	1975	1976	1977
Norsk	125	90	96	379	425	454
Dansk	89	104	25	26	68	7
Västtysk	11	26	1	5	15	1
Holländsk	34	34	70	46	48	93
Brittisk	181	136	65	759	627	296
Övriga	2	17	10	10	20	29

Källa: SCB:s sjöfartsstatistik

Den huvudsakliga förklaringen till den utveckling som här översiktligt redovisats synes vara knuten till de i Sverige belägna oljeraffinaderiernas utbyggnad och ägareförhållanden. Anläggning och utbyggnad av oljeraffinaderier i Sverige gör att distributionen av raffinerade oljeprodukter från dem blir inrikes transportarbete. Tillkomsten av BP:s och Shell-Koppartrans' raffinaderier i Göteborg vid mitten av 1960-talet och Brofjorden-raffinaderiet med OK och Texaco som ägare under 1970-talet har medfört en väsentlig ökning av de inrikes oljetransporterna. De stora internationella oljebolagen har betydande flottor av egna tankfartyg, som används för såväl intransporter av råolja som distribution av raffinerade produkter. BP:s fartygsflotta är företrädesvis registrerad under engelsk flagg, Shells under engelsk och holländsk, och Texacos under norsk. Detta innebär att bolagens egna fartyg är berättigade att utan särskilt tillstånd ombesörja den inrikes svenska distributionen.

Minskningen under 1970-talet av den utländska andelen

av de inrikes svenska mineraloljetransporterna torde i första hand få tillskrivas tillkomsten av för ändamålet lämpat svenskt tonnage. OK:s båda 30 000-tonnare byggdes 1973, och i övrigt har tillkommit ett antal moderna mindre fartyg i storlekar mellan 3 000 och 12 000 tdw.

4.5 Sysselsättningen i den svenska rederinäringen

SCB publicerar årligen uppgifter om bemanningen i de handelsfartyg som är i drift, dvs. inte ligger upplagda (se tabell 4:8 A). Uppgifterna ger en ögonblicksbild och anger därigenom antalet befattningar ombord snarare än antalet sysselsatta. Till följd av ett numera väl utvecklat avlösningssystem ger varje befattning sysselsättning åt mer än en person - grovt kan antalet sysselsatta per befattning anges till ca 2 för befälsbefattningar och 1,7 å 1,8 för manskapsbefattningar. Antalet sysselsatta per befattning har ökat under det senaste decenniet och ligger högre i svenska fartyg än i utländska. Antalet befattningar i den svenska handelsflottan har i stort sett halverats mellan början av 1960-talet och 1977, som är det sista år för vilket uppgifter föreligger. Särskilt stor är nedgången i antalet däck- och maskinmanskapsbefattningar. Arbetslöshetskassornas medlemsantal (se tabell 4:8 B) är tämligen väl förenligt med SCB:s uppgifter. Antalet sysselsatta ombord i svenska handelsfartyg år 1977 torde med ledning av de båda källornas uppgifter kunna skattas till ca 20 000. Antalet har därefter minskat kraftigt och torde nu ligga omkring 16 000.

Andelen utländska medborgare bland de ombordanställda i den svenska handelsflottan har under flera år varit i stort sett oförändrad cirka en tredjedel men sjönk under 1978. Huvuddelen av de utländska medborgarna tjänstgör i manskapsbefattningar, framför allt inom ekonomiavdelningen. Åtskilliga av dem är rederianställda och har en lång tjänstgöring i den svenska handelsflottan bakom sig.

Tabell 4:8 A

Den svenska handelsflottans bemanning
enligt SCB

	1975	1976	1977
Fartygsbefäl ¹⁾	2 340	2 062	1 947
Maskinbefäl	1 711	1 424	1 304
Däcks- och maskin- manskap	5 744	4 918	4 434
Ekonomipersonal	4 902	4 347	3 718
Summa	14 697	12 751	11 403

1) Inklusive radiotelegrafister

Anm. SCB:s uppgifter avser antalet befattningar i använda
fartyg vid årets slut.

Tabell 4:8 B

Antalet medlemmar i de ombordanställdas
arbetslöshetskassor

	Dec. 1975	Dec. 1976	Dec. 1977	Dec. 1978
Fartygsbefälets ¹⁾	4 831	4 727	4 604	4 110
Maskinbefälets	3 753	3 694	3 461	3 020
Sjöfolkets ²⁾	16 589	14 304	12 320	12 056
Summa	25 173	22 725	20 385	19 186

1) Innefattar radiotelegrafister och ekonomiföreståndare

2) Innefattar manskapet inom ekonomiavdelningen

Minskningen av antalet ombordanställda beror på flera faktorer. En är fartygsantalets minskning. Att fartygen samtidigt blivit genomsnittligt större har inte lett till någon nämnvärd ökning i sysselsättningen, eftersom antalet besättningsmedlemmar är i stort sett oberoende av fartygsstorleken när man passerat en undre storleksgräns. Till en del beror sysselsättningsminskningen även på att antalet besättningsmedlemmar i fartyg av given storlek reducerats icke obetydligt. Främst har detta möjliggjorts genom att äldre tungarbetade fartyg ersatts med nya som är mer rationellt utformade och utrustade. En ytterligare minskning av antalet ombordanställda sker för närvarande, i det att man reducerar antalet manskapsbefattningar i däck- och maskinavdelningarna och samtidigt höjer kvalifikationskraven på dem som innehar de kvarvarande befattningarna.

Medan företagen inom den svenska sjöfartsnäringen visar en stark koncentration till några få regioner, är de ombordanställdas bosättningsorter spridda över hela landet och ingen större koncentration kan förmärkas. Utredningen har studerat kommunvisa uppgifter över erhållen sjömansskatt i relation till allmän kommunalskatt. För landet som helhet utgjorde den till primärkommunerna utbetalade sjömansskatten 1976 0,52 procent av den allmänna kommunalskatten. I 251 av landets 277 kommuner var motsvarande relationstal mindre än 1 procent. Högst var det i Tjörns kommun med 4,8 procent, och därefter följde 5 kommuner där det låg mellan 2,0 och 2,5 procent. Sammanfattningsvis kan alltså konstateras att ombordanställningen har begränsad betydelse för de svenska kommunernas ekonomi. Situationen avvikar därmed från den i Norge, där vid 1970-talets början sjömansskatten i ett tiotal kustkommuner uppgick till minst 14 procent av de totala skatteintäkterna.

Antalet sysselsatta inom sjöfartsnäringens landbaserade del finns tyvärr inte redovisat i några officiella

källor. Vissa uppgifter härom återfinns dock i de sektorstudier som gjorts av Sveriges Redareförening för utredningen våren 1979 (tabell 4:9). Antalet landanställda är endast knappt 20 procent av antalet ombordanställda. Proportionerna varierar kraftigt mellan olika sektorer av rederinäringen.

Tabell 4:9

Antalet sysselsatta inom svensk rederinäring våren 1979

	landpersonal	sjöpersonal
Masslastrederier	212	2 058
Fjärrlinjerederier	1 004	2 854
Europasjöfart	550	3 550
Specialfartygsrederier	315	2 270
Färjerederier	1 310	5 757
Summa	3 391	16 489

Källa: Sveriges Redareförenings sektorstudier.

4.6 Rederiernas intäkter och förädlingsvärde

Den svenska rederinäringens bruttointäkter har åren 1974-1977 varit av storleksordningen 7 miljarder kr., såsom framgår av tabell 4:10. Statistiken är dock i vissa avseenden otillfredsställande. Bl. a. saknas delar av linjerederiernas intäkter från pooler och andra samarbetsorganisationer. Siffrorna i tabellen illustrerar, tillsammans med uppgifterna i tabell 4:1 och 4:2 om utvecklingen av tonnaget och antalet masslastfartyg, masslastfartygens konjunkturkänslighet. Passagerarfartygen (numera nästan enbart kombinerade last- och passagerarfärjor av ro-ro-typ) förefaller däremot att vara ganska okänsliga för konjunktursvängningar. Deras bruttointäkter innefattar intäkterna av utskänkning och varuförsäljning till passagerarna. Passagerarfartygen om-

besörjer även en betydande del av transporter av industrivaror mellan Sverige och Nordeuropa.

Tabell 4:10 visar även att nära 30 procent av de svenska rederiernas bruttointäkter intjänats med tidsbefraktade utländska fartyg. Denna andel ökar relativt snabbt - i början av 1960-talet var den under 10 procent och under senare delen av 1960-talet uppgick den till 15 å 20 procent. Ökningen kan dock till en mindre del bero på att statistiken tidigare varit ofullständig. Fördelning på fartygsstorlekar visar att de utländska fartygen svarar för en särskilt stor andel av de svenska rederiernas bruttointäkter från mindre fartyg.

Tabell 4:10 Den svenska rederinäringens bruttointäkter 1972-1977
Milj.kr. respektive procent

Intjänade med	1972		1973		1974		1975		1976		1977	
Svenska fartyg												
Tankfartyg	807	17	984	17	1 091	15	796	12	815	12	700	10
Bulk-och kombi- nationsfartyg	604	12	845	15	1 131	15	946	14	749	11	718	10
Kylfartyg	212	4	197	3	340	5	290	4	362	5	396	5
Passagerarfartyg	649	13	749	13	928	12	1 114	16	1 216	17	1 452	20
Övriga fartyg	1 268	26	1 345	23	1 832	25	1 694	25	1 821	26	1 910	26
Utländska fartyg ¹⁾	1 330	28	1 663	29	2 124	29	1 924	29	2 064	29	2 122	29
Summa	4 870	100	5 783	100	7 446	100	6 764	100	7 027	100	7 296	100

Källa: SCB:s sjöfartsstatistik

1) Tidsbefraktade av svenska rederier.

Anm. Siffrorna torde något underskatta tank- och kombinationsfartygens relativa intjäningsförmåga. Bruttointäkterna är nämligen sammansatta av bruttofrakter och tidshyror för fartyg uthyrda till utlandet, och bruttofrakter skall till skillnad från tidshyror täcka bunkerkostnader, hamnavgifter m.m. Masslastfartygen är tidsbefraktade i större utsträckning än övriga fartyg. Såsom framgår av tabell 4:3 har dock andelen tidsbefraktade masslastfartyg avtagit kraftigt de senaste åren.

Som mått på sjöfartsnäringens ekonomiska betydelse för det svenska samhället används ofta det s. k. sjöfartsnettot. Med utgångspunkt i rederiernas bruttointäkter i utrikes fart mäter detta det nettoinflöde av utländsk valuta som sjöfartsnäringens löpande verksamhet ger upphov till. De senaste årens sjöfartsnetto framgår av tabell 4:11. Konjunktürkänsligheten framgår klart, liksom även den "uppblåsning" av intäkts- och kostnads-siffror som blivit följden av de höjda priserna på drivmedel. Den kraftiga uppgången 1978 i SCB:s preliminära siffror för bruttointäkter och överskott ter sig t. v. svärförklarlig mot bakgrund av handelsflottans utveckling och läget på fraktmarknaden.

Såsom framgår av tabell 4:11 ingår i sjöfartsnettot en

Tabell 4:11 Sveriges sjöfartsnetto 1972-1978
Milj. kr.

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978 (prel.)
Bruttointäkter i utrikes fart ¹⁾	4 725	5 528	7 426	6 606	6 755	7 272	8 267
% Kostnader i utlandet vid utrikes fart 1)	2 622	2 978	3 963	4 127	4 193	4 824	5 293
Överskott	2 103	2 550	3 463	2 479	2 562	2 448	2 974
% Passageraravgifter i utrikes fart, erlagda i svenska kronor	160	165	200	205	229	232	248
+ Utländska fartygs utgifter i Sverige	439	480	763	749	797	826	803
Tidskorrigeringspost	+50	+124	-226	-93	0	0	0
Sjöfartsnetto	2 432	2 989	3 800	2 930	3 130	3 042	3 529

Källa: SCB:s sjöfartsstatistik och nationalräkenskapsstatistik

- 1) Uppgifterna är hämtade ur den s.k. kvartalsstatistiken. Trots benämningarna "intäkter" och "kostnader" avser de in- och utbetalningar under perioden. "Bruttointäkterna" avviker därför något från årsstatistikens uppgifter om bruttoinseglingen under samma period. Över en längre tid skall dock uppgifterna sammanfalla.

delpost av icke obetydlig storlek, som genereras av utländska fartyg när dessa besöker svenska hamnar. Däremot ingår inte de valutaströmmar som orsakas av rederiernas investeringar och desinvesteringar (köp av nya och begagnade fartyg från utlandet resp. försäljning av begagnade fartyg till utlandet). Något liknande mått för andra näringar torde inte beräknas. Som mått på sjöfartsnäringens relativa ekonomiska betydelse och "värde" för samhället är därför sjöfartsnettot mindre informativt.

Om man önskar ställa ett mått på sjöfartens valutakonsekvenser i relation till t. ex. varuhandelns, är därför ett bruttomått lämpligare. Man kan därvid använda olika avgränsningar. Sveriges löpande valutaintäkter från sjöfart motsvarade 1977 enligt SCB 9 procent av värdet av vår varuexport fob. Motsvarande relationsstal var för valutaintäkterna av svensk rederiverksamhet 8 procent och för valutaintäkterna från driften av svenska fartyg 6 procent. Dessa relationstal har successivt reducerats sedan början av 1960-talet, då de uppgick till 18, 16 respektive 15 procent. Jämfört med varuexporten har alltså sjöfarten förlorat i betydelse som valutakälla.

Det gängse måttet på en branschs produktion är förädlingsvärdet, varmed avses produktionens försäljningsvärde minskat med kostnader för insatsvaror och köpta tjänster. I tabell 4:12 återfinns en beräkning av den svenska rederinäringens förädlingsvärde för de senaste åren. Bland insatsposterna återfinns en "ospecificerad" post som de tre senaste åren överskridit en miljard kr. Huvuddelen av det ospecificerade beloppet utgörs av administrationskostnader.

Beräkningen av sjöfartens förädlingsvärde lider av svagheten att utgöra en sammanställning av uppgifter från två disparata källor, sjöfartsstatistiken och företagsstatistiken. Grundmaterialet är delvis osäkert,

Tabell 4:12

Beräkning av den svenska rederinäringens
förädlingsvärde 1972-1977

Milj. kr.

	1972	1973	1974	1975	1976	1977 (prel.)
<u>Produktion</u>						
Godstransport						
inrikes	112	121	170	195	201	218
till och från Sverige	1 040	1 268	1 631	1 540	1 620	1 798
cross-trading	2 073	2 521	3 103	2 614	3 059	3 154
Persontrafik och kryssningar	460	545	644	773	799	982
Tidsbefraktning						
till utländska företag	1 185	1 328	1 898	1 642	1 347	1 145
till inhemska företag	246	264	382	394	460	350
Småtonnagets intäkter	<u>37</u>	<u>37</u>	<u>37</u>	<u>37</u>	<u>37</u>	<u>37</u>
Summa produktionsvärde	5 153	6 084	7 866	7 195	7 523	7 684
<u>Insatser</u>						
Driv- och smörjmedel	278	383	1 013	950	1 116	1 174
Tidsbefraktning						
från utländska rederier	771	923	1 148	1 056	1 250	1 369
från inhemska rederier	246	264	382	394	460	350
Bogserbåtstjänster i Sverige	5	5	5	5	5	5
Lastnings- och lossningskostnader	521	673	694	733	748	789
Hamn- och lotskostnader	283	319	314	372	449	496
Transportförmedling (mäklare)	208	228	297	290	314	255
Ospecificerat (huvudsakl. kontors- kostnader)	542	842	1 171	1 127	1 218	1 121
Reparation och underhåll	<u>195</u>	<u>247</u>	<u>216</u>	<u>279</u>	<u>325</u>	<u>268</u>
Summa insatskostnader	3 049	3 884	5 239	5 205	5 884	5 827
<u>Förädlingsvärde till löpande producentpriser</u>	<u>2 104</u>	<u>2 200</u>	<u>2 627</u>	<u>1 990</u>	<u>1 639</u>	<u>1 857</u>
Summa	5 153	6 084	7 866	7 195	7 523	7 684

Källa: SCB:s sjöfartsstatistik och nationalräkenskapsstatistik

och schablonmetoder har använts av SCB för att ur tillgängliga uppgifter härleda branschdata. I tabell 4:12 kan man se hur oljeprishöjningarna 1974 påverkade posten driv- och smörjmedel. Förädlingsvärdet nådde trots detta en topp år 1974 och har sedan minskat kraftigt till följd av sjöfartsdepressionen. Man måste gå tillbaka till år 1967 för att hitta ett mindre förädlingsvärde än det år 1976, trots att beloppen är angivna i löpande priser och trots att handelsflottan 1976 var 60 procent större än 1967, mätt i brt.

Förädlingsvärdet skall lämna ersättning till ianspråktaga produktionsfaktorer (arbetskraft och kapital) och dessutom ge en företagervinst (ett driftsöverskott). Arbetskraftens ersättning, eller egentligen företagarens kostnader för arbetskraften, utgörs huvudsakligen av löner och sociala avgifter. Kapitalersättningen är svårare att beräkna, och olika schablonmetoder brukar användas.

I tabell 4:13 redovisas en uppdelning av förädlingsvärdet för åren 1972-1977 som gjorts av SCB. Driftsöverskottet har som synes varit negativt 1975-1977. Eftersom den beräknade kapitalförslitningen är diskutabel, är det av ett visst intresse att konstatera att driftsöverskottet före avdraget för kapitalförslitning uppgick till 900 milj. kr. 1972, 800 milj. kr. 1973 och 1 100 milj. kr. under 1974 varefter det sjönk till drygt 200 milj. kr. 1975 och blev negativt 1976 och 1977. De sistnämnda åren var sjöfartsnäringens förädlingsvärde 2 å 300 milj. kr. mindre än lönekostnaderna. Även om det enligt ovan finns skäl att betrakta även förädlingsvärdets storlek som osäker, står det tämligen klart att sjöfartsnäringens ekonomiska resultat de senaste åren varit otillfredsställande.

Tabell 4:13

Sammansättningen av svenska rederiers för-
ädlingsvärde 1972-1977

Milj. kr., löpande priser

	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Förädlingsvärde till producentpris	2104	2200	2627	1990	1639	1857
Minus icke varuan- knutna indirekta skatter	20	42	48	55	73	83
Plus icke varuan- knutna subventioner	1	1	1	1	1	1
Förädlingsvärde till faktorpris	2085	2159	2580	1936	1567	1774
Därav						
Löner inkl. kollek- tiva avgifter	1160	1325	1476	1709	1887	2035
Kapitalförslitning	456	536	767	1008	1006	1041
Driftsöverskott	469	298	337	-781	-1326	-1302

Källa: Statistiska Meddelanden N 1978:8,4 app 4 och T 1978:26Anm.

1. Uppgifterna om förädlingsvärdet skiljer sig mellan de båda källorna. Här har använts sjöfartsstatistikens siffror som enligt muntlig uppgift från SCB är senare reviderade.
2. Kapitalförslitningen är beräknad av SCB. Uppgifterna utgår från 20 års livslängd, och kapitalförslitningen utgör 5 procent av fartygsflottans beräknade värde. Antalet fartyg av olika typer har hämtats från sjöfartsstatistiken, och deras värde olika år har beräknats med hjälp av prisuppgifter för 1975 och ett prisindex. Den ovan angivna kapitalförslitningen för åren 1972-1975 avviker kraftigt från tidigare av SCB publicerade uppgifter.

5. UTREDNINGENS ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

Enligt direktiven för den sjöfartspolitiska utredningen bör utredningsarbetet leda till ett sjöfartspolitiskt program. Det förutsättes, att statsmakterna skall ta ställning till en samlad sjöfartspolitik, som även innefattar de villkor för sjöfarten, som direkt bestäms av statsmakterna i form av lagstiftning m. m.

I sitt arbete skall utredningen beakta ett flertal faktorer, som anges i direktiven. Sammanfattningsvis torde utredningens förslag till åtgärder från statsmakternas sida böra baseras på faktorer, som avser de rådande förutsättningarna för en svensk sjöfartsnäring och landets behov av en egen sjöfartsnäring. Dessa bägge frågekomplex kan sammanfogas till en enhet, nämligen lämpligheten för vårt land att satsa på en egen sjöfartsnäring av en viss omfattning och inriktning. Utredningen redovisar här nedan vissa allmänna bedömningar av dessa frågor samt återkommer i nästa kapitel till hur ett sjöfartspolitiskt program enligt utredningens mening lämpligen bör vara utformat. Som en bakgrund till det sjöfartspolitiska programmet redovisar utredningen i detta kapitel statsmakternas synpunkter beträffande sjöfartspolitiken samt vidare utredningens egna överväganden beträffande frågan om samordning av sjöfarts- och industripolitiken.

5.1 Förutsättningar för svensk sjöfartsnäring

Sjöfartspolitiska utredningen är av den uppfattningen att ett väsentligt problem för sjöfart under svensk flagg alltjämt är det svenska kostnadsläget. Svårigheterna rör dels lönekostnaderna, dels kapitalkostnaderna.

Rederiernas lönekostnader för besättningen är den enda komponent i dagskostnaderna för identiska fartyg, som visar några större skillnader mellan olika nationali-

teter. Förtjänstnivån för anställda i den svenska handelsflottan ansluter sig nära till den inom det övriga svenska samhället, där förtjänstnivån för anställda som organiseras av Svenska sjöfolksförbundet ligger omkring genomsnittet för LO-kollektivet. Antalet besättningsmedlemmar i identiska större fartyg är inte större i Sverige än i andra länder. Ändå ligger sannolikt rederiernas totala lönekostnadsnivå lägre i varje annat land med osubventionerade sjöfolkslöner än på svensk flaggade fartyg.

Utredningen har i sin tidigare nämnda jämförelse av lönekostnaderna 1977 under några olika flaggor delat upp lönekostnaderna på olika personalkategorier. Därvid framkom att lönekostnaden för den personal som inte var anställd i befälsbefattningar utgjorde 35 å 47 procent av de totala lönekostnaderna för de svenska fartyg av olika typer som studerats. Jämförelsen visade att skillnaderna i lönekostnad mellan svensk, nederländsk, norsk och västtysk flagg var relativt marginella för denna personal. I flertalet fall var kostnaden för denna personal något lägre för de svenska fartygen än för motsvarande fartyg av de tre andra nationaliteterna. Däremot var kostnaden för denna personal högre för svenska fartyg än för likadana fartyg under bekvämlighetsflagg med ITF-avtal. Skillnaden uppgick dock i genomsnitt endast till 4 å 5 procent av de svenska fartygens totala lönekostnad. En utvidgning av jämförelsen till att omfatta samtliga kategorier av ombordanställda, dvs. både befäl och manskap, visade att den totala lönekostnaden så gott som genomgående var högre under svensk flagg än under övriga studerade flaggor.

Med reservation för individuella avvikelser kan det sammanfattningsvis sägas att den totala lönekostnadsnivån på fartyg från stora konkurrentländer som Storbritannien, Grekland, Liberia och Panama samt de hastigt växande flottorna i vissa asiatiska sjöfarts-

länder bara är ungefär hälften av motsvarande under svensk flagg. Även fartygen från Sovjetunionen och andra statshandelsländer har till följd av de speciella förhållanden som där råder en väsentligt lägre lönekostnadsnivå än den svenska handelsflottan. Differensen i lönekostnadsnivån är mindre mellan Sverige och traditionella sjöfartsländer som Norge, Danmark, Västtyskland och Holland. Även dessa länders handelsflottor har dock allvarliga problem av liknande art som den svenska, om än mindre utpräglad.

Den lönekostnadsmässiga konkurrensnackdelen för den svenska handelsflottan har vissa organisationer för redare och ombordanställda i samverkan sökt reducera genom att anpassa besättningens antal och kvalifikationer till fartygens tekniska utveckling samt till en bättre organisation ombord. De redan vidtagna åtgärderna har ännu inte fått full effekt och strävanden pågår i riktning mot ytterligare rationaliseringar. Utredningen vill också understryka betydelsen av att näringen själv tar till vara de rationaliseringsmöjligheter som erbjuder sig genom samverkan mellan rederierna inom olika sektorer vad gäller teknisk utveckling, marknadsföring och olika inköpsfunktioner.

På längre sikt torde man vidare kunna räkna med väsentliga höjningar av lönekostnadsnivån inom vissa viktiga konkurrentländers handelsflottor. Även om utvecklingen på längre sikt såväl inom vårt land som internationellt sålunda torde leda till en partiell utjämning av bemanningskostnaderna, får man räkna med att den svenska lönekostnadsnivån under ännu ett antal år kommer att vara en allvarlig negativ faktor för möjligheten att driva sjöfart under svensk flagg.

De svenska rederiernas kapitalkostnader är i dag höga i jämförelse med dem som belastar bl. a. en stor del av de bekvämlighetsregistrerade flottorna. Kapitalkostnaderna består av räntor och avskrivningar. Ränte-

beloppen bestäms av lånens storlek och den utgående räntesatsen. Räntekostnaderna har reducerats i många sjöfartsländer genom att statliga räntesubventioner där utgår, i första hand på lån avsedda för finansiering av nya fartyg. Några motsvarande subventioner utgår inte i Sverige - de statliga kreditgarantier som utfärdas vid beställningar från svenska varv medför endast obetydligt sänkta låneräntor.

De statliga stödåtgärder som under de senaste årens sjöfartskris insatts i Sverige och andra traditionella sjöfartsländer har inte förmått hindra att flera rederier med förstklassiga fartyg gått omkull och fartygen sålts exekutivt. Även åtskilliga andra rederier som råkat i svårigheter har för att alls kunna överleva tvingats sälja ett betydande antal moderna, fullgoda fartyg. Fartygsmarknaden har under dessa förhållanden varit en utpräglad köparens marknad. De priser som uppnåtts för de sålda fartygen har varit mycket låga, bestämda mer av säljarnas akuta nödsituation än av köparnas långsiktiga förväntningar om fartygens förtjänstförmåga och ofta inte tillräckliga för att betala säljarnas skulder på fartygen.

De som kunnat utnyttja situationen har i första hand varit ett antal stora rederier i Sydostasien, som köpt upp bl. a. huvuddelen av de förstklassiga masslastfartyg som sålts av svenska och norska rederier och registrerat dem under bekvämlighetsflagg. Deras låga inköpspriser för dessa fartyg gör att de nu har låga räntekostnader och små avskrivningsbehov. Deras kvarvarande konkurrenser i Sverige och andra traditionella sjöfartsländer sitter med i stort sett likvärdiga fartyg, men flertalet av dessa har de mottagit som nybyggen till de höga varvspriser som rådde när fartygen beställdes. Såväl dessa fartyg som samma rederiers övriga fartyg av olika typer är i dag belastade med stora skulder. Dessa skulder kan i vissa fall till en del härledas tillbaka till fartyg som nu är sålda, och i övrigt

innefattar de ofta både uppläggningskostnader och driftsunderskott från krisåren. Räntekostnaderna och amorteringsbehoven för dessa rederier är följaktligen mycket stora.

Ett annat viktigt problem för sjöfart under svensk flagg är utvecklingen på den internationella sjöfartspolitikens område. Åtskilliga stater har redan vidtagit protektionistiska åtgärder, som begränsat svenska rederiernas tillträde till vissa marknader särskilt inom linjesjöfartens område. Även andra inslag av regeringskontroll förekommer med negativa verkningar för den fria sjöfarten. Än så länge har den praktiska betydelsen av dessa utvecklingstendenser varit begränsad, men tendensen i utvecklingen är oroande.

Vid en bedömning av denna faktors betydelse får hänsyn tagas till de ansträngningar som gjorts och kommer att göras i Sverige och i andra länder som arbetar för en fri sjöfart. Av särskilt intresse är samarbetet i detta hänseende inom EG-blocket. En gemensam sjöfartspolitik håller här på att förverkligas, vilken kommer att innebära ett effektivt skydd för EG-flottorna. EG har efter ingående överväganden valt en s. k. OECD-lösning, öppen även för Sverige.

Inom linjesjöfarten har svenska rederier en värdefull position genom medlemskap i de s. k. linjekonferenserna. Enligt de överenskommelser som reglerar linjekonferensernas verksamhet har de svenska rederierna kunnat tillkämpa sig betydande andelar i skilda trader. Den svenska andelen av linjesjöfarten i världen är förhållandevis stor.

Skulle våra linjerederier på grund av de tillfälliga svårigheterna förlora marknadsandelar inom konferenserna, skulle det vara svårt och ofta omöjligt att senare återvinna vad som förlorats. Sverige har sedan länge principiellt anslutit sig till tanken på största

möjliga frihet inom den internationella sjöfartskonkurrensen och det bör av detta skäl inte för närvarande ifrågakomma att reservera transporter av import- och exportgods till och från Sverige för svenska linjerederier. För övrigt är den svenska utrikeshandeln inte av den omfattningen, att den ensam kan utgöra underlag för en svensk transocean linjefart av nuvarande omfattning. Det nuvarande internationella sjöfartspolitiska klimatet är vidare inte sådant, att svenska rederier skulle kunna återerövra förlorade positioner, även om rederiernas konkurrensförmåga i och för sig skulle vara överlägsen konkurrenterna. Det är därför ett viktigt svenskt sjöfartsintresse, att vår omfattande linjetrafik inte skall förlora terräng på grund av de nuvarande tillfälliga svårigheterna.

Inom färjetrafiken har svenska rederier en relativt stark ställning. Dessa färjor befordrar inte bara passagerare utan transporterar även en växande del av vår export och import av högförädlade industrivaror. Genom sin personalintensitet är färjetrafiken känslig för förändringar i förutsättningarna. Sjöfartspolitiska utredningen har vid sin framtidsbedömning av färjetrafik med fartyg under svensk flagg utgått från att skattefri proviantering, försäljning och utskänkning skall kunna ske i samma omfattning och former som hittills under 1970-talet liksom även att spel skall kunna bedrivas ombord i oförändrad omfattning. Utredningen bedömer det vara ett allmänt intresse att förutsättningarna bibehålls för denna gren av sjöfarten som i så hög grad underlättar det internationella resandet och varuutbytet och är av största betydelse för vår turistnäring. Ett 10-årsperspektiv är ett minimum för att färjerederierna redan på projektstadiet skall kunna göra tillförlitliga bedömningar av investeringarnas lönsamhet från leveranstillfället och under färjornas beräknade ekonomiska livslängd under svensk flagg.

Även i övrigt har svensk rederinäring inarbetade marknader och goda kommersiella kontakter. Som exempel kan nämnas kyltransporter, biltransporter och transporter av skogsprodukter. En tillfällig förlust av marknadsandelar inom dylika sektorer av sjöfarten skulle få likartade konsekvenser som inom linjesjöfarten även om dessa konsekvenser inte skulle bli lika påtagliga som inom linjesjöfarten med dess fastare marknadsuppdelningar.

Bland mer bestående faktorer av betydelse för frågan om vårt lands förutsättningar som sjöfartsnation märks bl. a. en hög teknisk nivå, som möjliggjort och även för framtiden möjliggör nysatsningar på sjöfartens område. Inte minst har detta gjort sig gällande på lasthanteringens område. Med de tendenser till ökad specialisering och uppdelning av den internationella sjöfarten i delmarknader som präglar utvecklingen för närvarande är denna tekniska framförhållning av största vikt.

Sålunda föddes och utvecklades det moderna ro-ro-fartyget inom ett svenskt rederi, som under första hälften av 1950-talet introducerade ro-ro-tekniken för bl. a. biltransporter till sjöss. Sedan femton år tillbaka har flera av de stora svenska linjerederierna lett den internationella utvecklingen inom ro-ro-sjöfarten, vilket fått till följd att svenska linjerederier, inom och utom ramen för internationella konsortier, kunnat utveckla och konsolidera sina marknadsandelar. Svenska linjerederier tillhörde också pionjärerna när man med de stora containerfartygen av lo-lo-typ "containeriserade" de tunga linjetraderna över haven. För en mer detaljerad information om detta och andra pionjärbeten hänvisas till sektorstudierna.

Även i fråga om andra former av enhetslaster - pallar och flak - har svenska rederier intagit en ledande ställning. Sålunda introducerade ett annat svenskt

rederi pallastning av apelsinlådor, en verksamhetsform som sedan överfördes till andra godsslag. Hand i hand med denna utveckling övergick man också på svenska fartyg till att använda truckar för lasthantering.

Prototypen för den moderna kombinerade bil- och passagerarfärjan byggdes av ett svenskt rederi för trafik mellan Sverige och Danmark. Svenska färjerederier har därefter intagit och intager framöver en ledande ställning i det tekniska utvecklingsarbetet inom denna typ av sjöfart.

Även i övrigt har svenska rederier varit innovatörer i fråga om för lasthantering speciella fartygstyper samt lastvård etc. Detta har gjort, att det svenska tonnaget hastigt förnyats och att inget annat land haft en yngre och modernare handelsflotta än den svenska. Det svenska tonnagets medelålder var sålunda 1970 7 år och år 1976 5 år. Den studie av skilda sektorer inom svensk sjöfart, som utredningen låtit verkställa, visar att man även för framtiden har att räkna med att svenska rederier har de bästa förutsättningar för tekniska nysatsningar. Utredningen anser emellertid att statlig medverkan i större utsträckning än för närvarande erfordras för att forsknings- och utvecklingsresurserna på detta område skall bli av tillräcklig omfattning.

Det är svårt att dra en klar gräns mellan tekniska nysatsningar och kommersiella. Ofta är en ny kommersiell transportlösning förknippad med ett behov av för ändamålet specialkonstruerat tonnage och vice versa. Trots detta samband är det möjligt att i mindre eller högre grad renodla också det kommersiella inslaget i nysatsningarna.

Utan speciella förutsättningar på det tekniska och kommersiella planet skulle vår handelsflotta med dess även i normala tider höga kostnadsläge inte ha förmått hävda sig i den internationella konkurrensen. Speciellt

skulle detta ha varit omöjligt i trafik mellan andra länder, s. k. cross trade. Statistiken visar emellertid, att de svenska rederiernas fraktintäkter med svenska och inhyrda utländska fartyg i sådan fart sedan många år utgjort en imponerande del av de totala fraktintäkterna. Sålunda intjänade svenska rederier åren 1976-1978 ungefär 80 procent av sina bruttofraktintäkter i trafik uteslutande mellan främmande länder. Det ogynnsamma kostnadsläget kompenseras sålunda genom speciella kvalifikationer såväl hos de ombordanställda som på det kommersiella och delvis också på det tekniska området.

En bit in på 1970-talet höjdes avtalsenligt lönenivån och kostnaderna för att bereda ledighet inom den svenska handelsflottan betydligt kraftigare än i konkurrentländerna. Samtidigt ökade socialavgifterna framför allt genom åtgärder från det allmännas sida. Denna utveckling - den s. k. löneexplosionen - höjde på 3 år lönekostnadsnivån inom den svenska handelsflottan med ca 75 procent. Till detta kom den djupa och långvariga internationella sjöfartsdepression, som allttjämt består. Dessa faktorer i kombination ledde till att den svenska sjöfartsnäringen trots sina kommersiella och tekniska kvalifikationer kom i det krisläge, som ännu består.

Även under 1970-talets sjöfartsdepression har emellertid de svenska rederierna kunnat med framgång driva den del av verksamheten, som baseras på inhyrt utländskt tonnage. Fraktintäkterna från dylikt tonnage uppgår för närvarande till ca 2 060 milj. kr. per år.

Som konkreta exempel på kommersiella nysatsningar kan nämnas, att ett svenskt rederi har en dominerande position inom världens kylsjöfart. Rederiet äger självt 15 kylfartyg och chartrar ett 60-tal utländska kylfartyg, varigenom det svenska rederiet har en total andel av den internationella kylmarknaden om ca 20 pro-

cent. Härigenom har rederiet en dominerande position jämte ett kommersiellt och tekniskt kunnande samt möjligheter att disponera tonnage på lämpligaste sätt, vilket möjliggör ett gott ekonomiskt resultat av denna verksamhet, trots den ekonomiska belastning, som de svenska fartygen utgör till följd av dessa fartygs höga kostnadsläge. Att basera en så omfattande verksamhet enbart på chartrat tonnage skulle å andra sidan vara alltför äventyrligt. Innehavet av egna fartyg - under svensk eller utländsk flagg - är därför en viktig förutsättning för att denna verksamhet skall kunna drivas i nuvarande omfattning.

Andra exempel på stora kommersiella nysatsningar från svenska rederier kan hämtas från bulksjöfarten och transporten av bilar. Sålunda är ett svenskt rederi föregångare, då det gäller internationell poolbildning inom bulksjöfarten. Ett annat svenskt rederi är världens största biltransportör till följd av framgångsrika nysatsningar av kommersiell och teknisk natur.

Just de tekniska och kommersiella förutsättningarna för en svensk sjöfart beror i huvudsak på företagsledningarna och rederiernas landorganisation. En viktig faktor vid bedömandet av Sveriges lämplighet som sjöfartsnation är emellertid också den svenska sjömanskårens kvalifikationer. Det är känt att svenska rederier i princip föredrar att anställa svenskt - eller i varje fall nordiskt - sjöfolk. Detta skulle i och för sig kunna bero på att det för de svenska rederierna, liksom för utländska rederier, är vissa fördelar - t. ex. av språklig art och i fråga om anpassningen ombord - förbundna med att ha anställda från det egna landet. Emellertid är det också känt att utländska rederier gärna anställer svenskt sjöfolk då detta är tillåtet enligt nationell lagstiftning eller avtal på arbetsmarknaden. Att sådana anställningar inte kommer till stånd i större utsträckning beror på att svenskt sjöfolk i allmänhet har anspråk på högre löner och

bättre sociala villkor än vad som kan erbjudas inom de utländska handelsflottorna. Kampanjer för värvning av svenskt sjöfolk har emellertid igångsatts av s. k. bekvämlighetsrederier, som är konkurrenskraftiga på arbetsmarknaden till följd av att de kan erbjuda skattefria löneförmåner. Anledning till denna efterfrågan är den svenska sjömanskårens goda allmänutbildning och yrkesutbildning samt fallenhet för sjömansyrket.

Utredningens allmänna bedömning av förutsättningarna för svensk sjöfartsnäring är sammanfattningsvis övervägande positiv, särskilt på längre sikt. Det tekniska och kommersiella kunnande som finns samlat inom näringen i förening med de höga kvalifikationerna hos de ombordanställda bör på sikt kunna återge näringen dess internationella konkurrenskraft och inom viktigare sektorer återställa lönsamheten till normal nivå. Det sagda utesluter dock inte att tämligen genomgripande förändringar i ett längre perspektiv kan komma att inträffa både när det gäller företagsstrukturen inom rederinäringen och beträffande tonnagets sammansättning. Sådana förskjutningar bör vara resultatet av näringens eget agerande men bör självfallet noga följas av de statliga organ som i framtiden kan komma att agera på det sjöfartspolitiska området. I viss utsträckning kan det även förekomma att de statliga organen på lämpligt sätt medverkar till strukturförändringar som ur allmän synpunkt bedöms som samhälls- och företagsekonomiskt ändamålsenliga. Utredningen vill tillägga att utredningens ovan redovisade synsätt bygger på den uttryckliga förutsättningen att statsmakterna ser till att sjöfartsnäringen under en övergångstid får det stöd och den uppmuntran som ligger i att ett sjöfartspolitiskt program antas och förverkligas genom effektiva åtgärder i enlighet med utredningens i det följande redovisade tankegångar. Utredningen vill framhålla att den icke behandlat frågan om överförande av den svenska handelsflottan eller delar därav till samhällets ägande. Sakkunniga som inom utredningen representerar Svenska

sjöfolksförbundet har överlämnat en promemoria i detta ärende och anser att detta spörsmål bör belysas.

5.2 Statsmakternas tidigare synpunkter

Utredningen anser sig böra redovisa vissa av de uttalanden som gjorts av statsmakterna under sjöfartskrisens hittillsvarande förlopp. Dessa uttalanden avser bl. a. landets behov av en handelsflotta, samt lämpligheten av åtgärder från samhällets sida för att trygga detta behov och tidsaspekter beträffande insättandet av samhällets åtgärder.

I regeringens prop. 1978/79:116, s. 5 uttalas att sjöfarten tillför landet betydande valutainkomster, att den allmänt främjar näringslivets internationella konkurrenskraft, samt att sjöfarten direkt och indirekt skapar ett stort antal arbetstillfällen. Departementschefen uttalar i propositionen, att "sjöfarten utgör en väsentlig del av svenskt näringsliv".

I motionen 1978/79:2284, s. 13 med anledning av förenämnda proposition - av Sven Mellqvist m. fl. - uttalas att "bibehållandet och utvecklandet av en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring utgör ett väsentligt näringspolitiskt intresse". I sitt betänkande 1978/79:20, s. 9 förklarar Trafikutskottet sig dela motionärernas uppfattning, att bibehållandet och utvecklandet av en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring utgör ett väsentligt näringspolitiskt intresse.

Beträffande behovet av samhälleliga åtgärder hänvisar departementschefen i prop. 1978/79:116, s. 6 till "de ekonomiska svårigheter, som ... näringen inte själv kan bemästra". Enligt departementschefen kan stödåtgärder behövas övergångsvis. Enligt propositionen (s. 6) gäller det "att ta tillvara de tekniska och kommersiella färdigheter, som byggts upp inom sjöfarten med tillgångar i form av modernt tonnage och yrkes-

skicklighet hos ombord- och landanställda".

I motionen 1978/79:2284 konstateras det inledningsvis, att "den svenska rederinäringen befinner sig i en kris". Enligt motionärerna krävs det "snabba insatser från samhället för att förbättra den svenska sjöfartsnäringens konkurrensförmåga och att stimulera den svaga investeringsviljan" (s. 13). Allmän enighet synes råda om riktigheten i detta uttalande.

Trafikutskottet nämner i sitt betänkande (s. 10) behovet av en "generell sänkning av kostnadsläget för svensk rederinäring". Det är enligt utskottets uppfattning i framför allt detta hänseende, som branschen är i behov av stödåtgärder.

Denna uppfattning delas såsom framgår av det tidigare anförda av utredningen. I den socialdemokratiska reservationen till Trafikutskottets betänkande uttalas, att "den svenska sjöfarten befinner sig i en kris och är i ett akut behov av samhällets stödåtgärder".

I fråga om tidpunkten för insättandet av stödåtgärderna framhålles i propositionen (s. 6), att dessa bör "kunna föreslås riksdagen hösten 1979 med verkan fr. o. m. år 1980". I motionen 1978/79:2284 krävs det "snabba insatser" från samhället. Trafikutskottet hänvisar i sitt betänkande (s. 10) till departementschefens uttalande, att åtgärder bör kunna föreslås riksdagen hösten 1979 med verkan fr. o. m. år 1980. Utskottet finner det "synnerligen angeläget att så sker" (s. 10). Avslutningsvis betonar Trafikutskottet vikten av "att de tidsplaner som angivits i propositionen för arbetet inom sjöfartspolitiska utredningen och regeringens förslag med anledning därav verkligen följs" (s. 11).

Utredningen vill slutligen erinra om den debatt som den 21 maj 1979 ägde rum i riksdagen i anledning av en av

herr Danell väckt interpellation om åtgärder för att förhindra utförsäljning av svenska fartyg m. m. Under debatten erinrade kommunikationsministern om trafikutskottets uttalande om att bibehållandet och utvecklandet av en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring utgör ett väsentligt näringspolitiskt intresse. Kommunikationsministern förklarade också att det var med den grundsynen de förslag som den sjöfartspolitiska utredningen presenterar skulle komma att prövas. Det underströks också av kommunikationsministern att det övergångsvis kunde vara motiverat med olika insatser för att slå vakt om en handelsflotta av ungefär nuvarande omfattning. Det framhölls vidare att kostnadsbilden är ett av de viktigaste problemen.

Sjöfartspolitiska utredningen delar den uppfattning som kommer till uttryck i prop. 1978/79:116, i motionen 1978/79:2284 samt i Trafikutskottets betänkande 1978/79:20, att den svenska handelsflottan är i behov av ett temporärt stöd från statsmakterna. Däremot har den svenska sjöfartsnäringen på längre sikt goda förutsättningar, som ovan redovisats, att hävda sig på den internationella sjötransportmarknaden utan speciellt stöd.

5.3 Samordning av sjöfarts- och industripolitiken

Utredningen vill erinra om att riksdagen nyligen i anledning av förslag av regeringen antagit riktlinjer för industripolitiken. Riksdagen har därvid uttalat att ett av målen för industripolitiken skall vara en marknadsekonomi, baserad på ett decentraliserat näringsliv. Denna marknadsekonomi måste vara socialt inriktad. Ett annat mål bör vara att en rationell och funktionsduglig produktionsapparat med största möjliga konkurrenskraft skapas.

Sjöfartspolitiska utredningen har utformat sina i det följande framlagda förslag till åtgärder med beaktande

av den principiella syn på industripolitiken som präglat den industripolitiska propositionen med av riksdagen gjorda modifikationer. Utredningens grundinställning är således att det är de enskilda rederiföretagen som bör fatta beslut om vilka fartyg som skall ingå i den svenska handelsflottan. Besluten fattas på grundval av rederiernas egna marknadsbedömningar. Förändringar på marknader ger rederierna anledning att ständigt ompröva och anpassa sitt fartygsinnehav. Marknads-ekonomins styrka ligger såsom framhållits i propositionen bl. a. i en smidigare anpassning till nya lägen som marknadssignalerna ger, jämfört med den betydligt trögare anpassningen i administrativt styrda system.

Utredningen vill i detta sammanhang särskilt erinra om nödvändigheten av att vid utformningen av en svensk varvspolitik beakta också sjöfartspolitiska aspekter i större omfattning än hittills. Önskemålet att upprätthålla en sysselsättningsnivå vid svenska varv bör icke drivas i former, som uppmuntrar till kommersiellt dåligt underbyggda beställningar. Varvens produktion måste inriktas på områden, inom vilka risken för överkapacitet bedömes som liten. Sverige bör också internationellt energiskt arbeta vidare på en realistisk anpassning på längre sikt av världens varvsproduktion till efterfrågan eftersom varje form av fartygsproduktion som icke svarar mot ett verkligt behov kommer att förlänga rådande sjöfartskris eller tillskapa över-skott på nya områden.

Utredningen har även utgått från att Sverige också i fortsättningen aktivt kommer att verka för en fri internationell handel. På samma sätt bör vårt land värna om en så långt möjligt fri internationell sjöfart. En utveckling i denna riktning ligger i alla länders intresse. Sverige har hittills i princip avhållit sig från diskriminerande åtgärder och bör göra så även i fortsättningen. Det är också uppenbart att en motsatt handlingslinje omedelbart kan leda till motåtgärder

riktade mot svensk sjöfart. Det är angeläget att Sverige liksom hittills samordnar sitt agerande i handelspolitiska och sjöfartspolitiska sammanhang, vilket ger ökade möjligheter att uppnå resultat av de sjöfartspolitiska insatserna.

Rederinäringen påverkas i likhet med industrin av en mängd samhällsfunktioner. Det saknas anledning att här i detalj gå in på den miljö i vilken företagen har att verka. Den allmänna ekonomiska politiken måste emellertid tillmätas en avgörande betydelse. Det är lätt att konstatera hur en långt utdragen lågkonjunktur väsentligt har ändrat förutsättningarna för ekonomins funktionsmöjligheter. Risk föreligger även på rederinäringens område att produktionskapacitet som från långsiktig synpunkt borde finnas kvar, slås ut eller att rederiernas finansiella ställning urholkas på ett sätt som gör dem alltför passiva eller defensiva. Såsom konstaterats i den industripolitiska propositionen är det en av statens mest angelägna uppgifter att genom en väl avvägd ekonomisk politik skapa en tillräckligt stabil ekonomisk miljö.

Såsom utredningen utvecklar i flera sammanhang har rederinäringen lidit svårt av den allmänna kostnadskrisen i Sverige åren 1975-1977, vilken sammanföll med en allmän sjöfartsdepression. Även om en ljusning kunnat skönjas på flera marknader är det nödvändigt att staten på olika sätt medverkar till att en nödvändig förnyelse och omstrukturering av branschen fortsätter. Konkreta förslag till hur en sådan medverkan bör ske lämnas i det följande. Huvudförslagen har karaktären av övergångsåtgärder av tillfällig natur eller med andra ord en statlig hjälp till självhjälp. För att de föreslagna åtgärderna skall bli framgångsrika och leda till önskvärt resultat är det dock en förutsättning att den allmänna ekonomiska politiken, inklusive uppgörelserna på arbetsmarknaden, håller kostnadsutvecklingen inom en sådan ram att konkurrensförmågan

icke äventyras.

Den svenska handelsflottan bör rimligen på sikt ha ungefär samma förutsättningar som man hade tidigare. Däremot torde den svenska handelsflottan i ett längre perspektiv få en delvis annan sammansättning än tidigare. Man kan sålunda räkna med betydande satsningar inom de grenar av sjöfarten, där det krävs speciella kunskaper och specialiserade fartyg. Däremot är det föga sannolikt att vår sjöfart återvinner den position den hade ifråga om stort tanktonnage och bulktonnage.

Tidigare har Sverige saknat en genomtänkt sjöfartspolitik. Handelsflottan har i stort sett fungerat tillfredsställande och har utan stimulansåtgärder kunnat övervinna de svårigheter, som orsakats av de relativt begränsade och kortvariga konjunktursvackorna. De stödåtgärder för näringslivet, som genomförts under konjunktursvackorna eller av regionalpolitiska skäl, har genomgående utformats med tanke på de landbaserade näringarna och endast i begränsad omfattning kommit sjöfartsnäringen till del. Så var fallet med t. ex. lagerstödet och transportstödet, som inte varit tillämpliga inom sjöfarten, samt med t. ex. olika former av arbetsmarknadsinsatser.

Då utredningen nu haft att överväga den framtida sjöfartspolitikens inriktning har utredningen bl. a. ingående prövat om åtgärdsprogrammet bör erhålla en generell eller selektiv utformning. Principiella skäl kan anföras till förmån för det förstnämnda alternativet, som dessutom har den fördelen att det ur administrativ synpunkt är mera lätthanterligt. Av statsfinansiella skäl måste emellertid omfattningen av åtgärder begränsas i förhållande till de anmälda behoven. Därmed framstår också behovet av att i rimlig omfattning välja selektiva åtgärder som ofrånkomligt. På detta sätt uppnås en större effekt av insatta åtgärder än om enbart generella insatser väljes. Utredningen kommer

således i det följande att föreslå en kombination av generella och selektiva åtgärder, med huvudvikt på de senare.

6. SJÖFARTSPOLITISKT PROGRAM

6.1 Behovet av en svensk handelsflotta

Det motiv som oftast förs fram för att upprätthålla en betydande svensk handelsflotta är valutaskälet, dvs. flottans valutatjänande och valutasparande effekt som den får sitt uttryck i betalningsbalansens s. k. sjöfartsnetto. Till denna effekt kan kopplas betydelsen för sysselsättningen för de ombord- och landanställda. Utredningen hänvisar till vad som i detta hänseende anförts i kapitel 4.

Tillgången till en svensk handelsflotta har också olika indirekta positiva effekter. En är dess betydelse för kris- och krigsberedskapen. I vissa lägen kan Sverige helt eller delvis berövas möjligheterna att ta i anspråk utländska fartyg, som numera svarar för huvuddelen av trafiken på svenska hamnar. Det kan som under de båda världskrigen gälla krig i Sveriges närhet. Tillgången till egna fartyg var då en förutsättning för att föra hem livsviktiga importvaror och också för den export som var nödvändig för att betala importen. Också den utgående delen av handelsflottan bidrog genom sina frakter till landets försörjning.

Försörjningsberedskapen kan aktualiseras också i andra situationer, t. ex. genom politiska störningar i och för sig långt från Sverige men som påverkar tillgången på angelägna importvaror som t. ex. råolja. Statsmakterna har funnit att Sverige av beredskapsskäl bör bibehålla en raffinaderikapacitet av åtminstone nuvarande omfattning. Lika angeläget är att ha tillgång till stora tankfartyg under svensk flagg för att kunna försörja raffinaderierna med olja och därtill möjliggöra viss tillfällig lagring.

Ett land med Sveriges stora utlandsberoende måste ha möjlighet att för transporter till och från landet

kunna påverka frakter och också transportstandard i olika avseenden. I första hand gäller detta den reguljära trafiken, när- och fjärrlinjefarten. Detta kan med erforderlig stabilitet svårligen ske utan tillgång till svenska fartyg, i närfarten då också passagerarförande enheter. Som förlängning av de inrikes transportlederna behövs ett "stamlinjenät" också till sjöss. För deltagande i fjärrlinjekonferenser är i vissa fall förutsättningen att nationella fartyg utnyttjas. Genom direkttrafiken på svenska hamnar, då främst Göteborg, erbjuds frakter och service som annars inte går att uppnå. Man slipper omlastningar i utländska hamnar med den tidsförlust och de risker för skador på godset som dessa medför, och man slipper betala s. k. rangetillägg m. m. Fjärrlinjefarten med dess agentsystem m. m. är också ett betydelsefullt stöd för den svenska utrikeshandeln.

Försörjningsberedskapen och behovet av "stamlinjenät" förutsätter en handelsflotta av viss storlek och sammansättning. Tillhopa ger de ett långsiktigt minimi-behov som av överordnade samhällsekonomiska skäl inte bör underskridas. Saknas företagsekonomiskt underlag får samhället vara berett att gå in med bidrag eller på annat sätt garantera erforderlig transportkapacitet. Det gäller fartyg som är avsedda att kontinuerligt utnyttjas i trafik på svenska hamnar eller åtminstone i ett krisläge kan sättas in i sådan trafik. Inom denna ram bör det också gå att få den rekrytering av nautiskt utbildad personal som krävs för verksamheter utanför rederinäringen.

Sett ur ett långsiktigt perspektiv och från strikt teoretiska utgångspunkter kan valuta- och därmed också sysselsättningsskälet svårligen ses som motiv för att upprätthålla en handelsflotta av viss storlek. Dessa skäl kan dock naturligtvis i ett något kortare perspektiv tillmätas stor betydelse och motivera övergångsanordningar. Sjöfrakter i utrikes fart - dessa

uppgick 1978 för den svenska rederinäringen till ca 8,3 miljarder kr. - kan jämföras med likvider för varuexport. Samma motiv kan anföras för en ökning av sjöfartens exportintäkter som redovisats i den industripolitiska propositionen beträffande ökningen av exporten av industrivaror. Erforderliga valutainkomster skall emellertid skapas på det sätt som bäst passar Sveriges internationella konkurrensförmåga och därmed med minsta möjliga resursanvändning. Annars blir nationalprodukten mindre än den skulle kunna vara. Lika litet som någon annan näringsgren bör sjöfarten erhålla "exportpremier". Erforderlig kostnadsanpassning får ske med generella medel, löne- och valutapolitik m. m.

Sett från nu behandlade synpunkter bör alltså handelsflottan finna sin storlek och inriktning inom ramen av de allmänna villkor som samhället skapar. Företagsekonomiska lönsamhetskrav blir avgörande.

6.2. Behovet av stödåtgärder

Statliga stödåtgärder går att motivera enbart för en övergångsperiod. Skälet är - vid bedömning av varje grupp av fartyg för sig - att den bristande lönsamheten beror på tillfälliga negativa faktorer som inom en relativt kort tid kan förutsättas falla bort.

Som följd av olika förhållanden har betydande delar av den svenska rederinäringen kommit i ett pressat ekonomiskt läge. En långvarig lågkonjunktur har inom världssjöfarten fört med sig svårbemästrade tonnageöverskott och därmed låga fraktintäkter. Detta tillsammans med som följd av en stor investeringsvolym uppdrivna kapitalkostnader och - främst genom lönekostnadsutvecklingen - internationellt höga driftskostnader har urholkat de svenska rederiernas finansiella resurser och starkt dragit ned det ekonomiska utfallet av verksamheten. Investeringsförmågan har be-

skurits starkt vilket trots ett f. n. i stort sett modernt tonnage redan i ett ganska kort perspektiv kan dra ned handelsflottans effektivitet med långsiktigt negativa följder för konkurrensförnågan.

Dessa negativa förhållanden som mer eller mindre hårt drabbat också andra traditionella sjöfartsländer kan gå att eliminera. En första förutsättning är då en sådan utveckling av världsekonomin - vad nu står i förgrunden är oljeförsörjning och oljepriser - att underlag på nytt skapas för en snabb och uthållig ökning av den internationella handeln och därmed av de sjöburna transportererna. Huvuddelen av dessa måste få ske i fri konkurrens och konkurrens på kommersiella villkor. En fortsatt neddragning av varvskapaciteten är oundgänglig för att balans inom rimlig tid skall skapas mellan utbud och efterfrågan på tonnage av olika typer. Annars bortfaller möjligheterna för en på företagsekonomiska grunder bedriven sjöfart.

Det allmänna svenska kostnadsläget får anpassas till skärpt utländsk konkurrens i första hand från de ny-industrialiserade länderna (Sydkorea, Hong Kong, m. fl.). Dessa engagerar sig i starkt ökad omfattning inom sjöfarten. Deras andel av fartygen under bekvämlighetsflagg är under stark ökning med der ytterligare press på fraktnivån, hittills i första hand inom masslastfarten, som detta har inneburit. Nästa steg - då utbildningskapaciteten nått längre - torde bli övergång till de egna flaggorna med möjlighet att ytterligare sänka driftskostnaderna. I första hand olika ost- och sydasiatiska länder lär komma att slå under sig en successivt allt större del av den för internationell konkurrens öppna världssjöfarten. Sjöfarten får i stort hänföras till "medium technology" där tekniska försprång snabbt går att hämta in.

Den svenska rederinäringens framtidsmöjligheter kommer i stort att avgöras av förutsättningarna att kombinera

teknisk och kommersiell framförhållning. Vilja att godta och anpassa sig efter också omfattande förändringar krävs av såväl rederiföretagen som ombord- och landanställda. Även samhället i övrigt får medverka i detta.

6.3 Ett sjöfartspolitiskt program

Det åligger sjöfartspolitiska utredningen att utarbeta ett långsiktigt program för den svenska sjöfarten. Utredningens åtgärdsförslag grundas på de mera långsiktiga bedömningar som utredningen gjort, varvid utredningen haft tillgång till ett omfattande prognosmaterial. Utredningen är emellertid starkt medveten om osäkerheten i framtidsbedömningarna, speciellt i nuvarande osäkra läge.

Det sjöfartspolitiska programmet måste så långt möjligt vara långsiktigt inriktat, men de sjöfartspolitiska medlen och åtgärderna bör anpassas till konjunkturläget och följaktligen bli föremål för omprövning på mera kort sikt. Man kan av detta skäl tala om en rullande planering. Det är betydelsefullt att rederinäringen i rådande konjunkturfas återfår sin dynamik genom den "draghjälp" av utredningen föreslagna statliga insatser skulle innebära. Väsentliga resultatförbättringar torde inom viktiga sektorer vara förutsättningen för en fortsatt tonnageförnyelse och det risktagande som är förenat härmed.

Staten får därför vara beredd att dela de närmaste årens risktagande med rederierna. Utredningen har försökt avväga sina stödåtgärder så att de tillåter en snabb anpassning till ändrade förhållanden. Det är värt att understryka att insatserna bör vara temporära och att en avveckling av stödåtgärderna bör ske så snart detta låter sig göra.

Övergångsvisa åtgärder till stöd för rederinäringen

är också angelägna för att vid den stora nedgång som redan skett slå vakt om sysselsättningen för ombord- och landanställda. Den ytterligare nedgång som tyvärr kan komma att bli nödvändig bör få ske i sådan takt att omställningssvårigheterna för de anställda blir så små som möjligt. Utredningen anser att redan detta motiverar väsentliga insatser från statens sida.

Utredningen anser sig mot angivna bakgrund böra föreslå generella driftskostnadslättnader av relativt begränsad omfattning samt finansieringslättnader för den mindre skeppsfarten. Härtill kommer allmänna riktlinjer för Sveriges agerande inom den internationella sjöfartspolitiken. Huvudinriktningen sker emellertid på ett selektivt ekonomiskt stöd till den del av handelsflottan som i ett längre perspektiv ter sig motiverad av överordnade samhällsskäl, dvs. som angetts ovan behovet av stamlinjenät och beredskapssynpunkter. I viss utsträckning sammanfaller de båda motiven. För att hålla uppe denna del av handelsflottan bör i och för sig inte uteslutas också långsiktiga statliga stödåtgärder. Bortsett möjligen från masslastfartygen räknar utredningen dock inte med att sådana kommer att aktualiseras. Med vissa övergångsåtgärder - dels inom näringen själv, dels med hjälp av statligt stöd - bör en företagsekonomisk lönsamhet gå att upprätthålla.

Utredningen övergår nu till att - så långt det ter sig meningsfullt - kommentera minimiprogrammet för en svensk handelsflotta.

Av olika skäl är det vanskligt att storleksbestämma den handelsflotta som behovet av ett stamlinjenät tillsammans med krisberedskapen motiverar. Först kan fastläggas att trots den betydande nedgången av tonnaget som har skett de senaste åren ett sådant minimiprogram går att rymma inom ramen för nuvarande handelsflotta. Det gäller i stort samtliga fartygstyper. Dock kan sägas att i vissa beredskapslägen tillgången till torr-

lastfartyg i storleksklasserna upp till ca 6 000 à 7 000 ton lämpade för masslaster blir otillräcklig. Det gäller fartyg som på full last kan användas i trafik på östersjöhamnar via Öresund. Någon större tillgång på fartyg i närmast högre storleksklasser att utnyttja för dellaster finns inte. Bristen på sådant mindre och medelstort torrlasttonnage har förelegat länge.

Tillgången på stora produkttankfartyg, t. ex. enheter i 30 000 tons klassen, är från vissa synpunkter knapp. Befintligt tonnage svarar mot inte fullt 250 000 dwt, en gräns som knappast bör få underskridas. Vad gäller masslastfartygen i övrigt (enheter över 6 000 brt eller ca 10 000 dwt) överskrids trots den stora avgången de tonnagesiffror som kan läggas till grund för ett minimiprogram. Med de beredskapsaspekter som förefaller rimliga kan knappast ställas krav på en större råoljeflotta än ca 3 milj. dwt. Befintligt tonnage har sin tyngdpunkt på ULCC-enheter, dvs. fartyg om 300 000 dwt och större. En mer differentierad storlekssammansättning är i och för sig önskvärd. Kostnadsläget under svensk flagg talar dock för mycket stora fartyg.

Ett tonnage av drygt samma storlek som för produkt-tankers bör stå till förfogande för långväga transporter av torrbulkgods, främst kolskol till stålverken, dvs. 250 000 à 300 000 dwt. Fartygens storlek bör inte överstiga ca 60 000 dwt. Det förefaller vidare sannolikt att vår långsiktiga energiförsörjning kan komma att medföra behov av ett antal bulkfartyg för import av ångkol. Även dessa fartyg bör vara i storleksklasser upp till ca 60 000 dwt.

Vad gäller fjärrlinjefartygen kan ambitionen inte sättas högre än att i stort slå vakt om ett tonnage som i stort svarar mot de fartyg som efter pågående rationaliseringar av trafiken är avsedda för de

Sverige-baserade, i huvudsak konferensbundna linjerna. Det rör sig om ett 30-tal fartyg, de flesta ro-ro-enheter.

För närlinjetrafikens del bör med dagens perspektiv i första hand tas hänsyn till de kombinerade last- och passagerarelinjerna. Linjenätet är i dag mycket väl utbyggt. Åtskilliga linjer måste läggas utanför ett minimiprogram. Till ett sådant hänför utredningen enbart linjer mellan Stockholmsområdet och södra Finland, Skånehamnar och danska Öresundshamnar samt hamnar i Väst- och Östtyskland (de senare järnvägsfärjor) samt slutligen mellan västkusten och Jylland. Totalt skulle det röra sig om 15 å 20 kombinerade enheter.

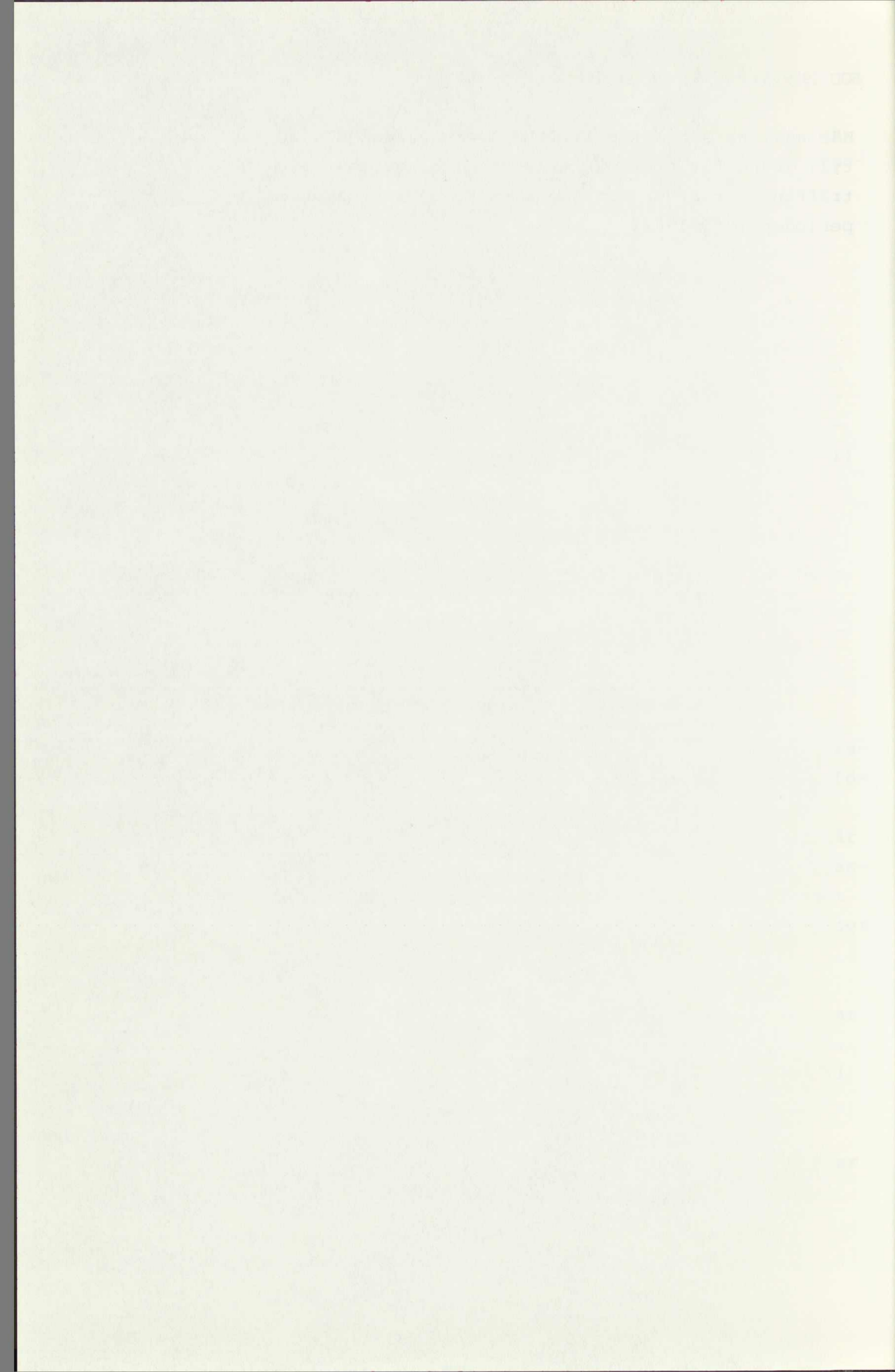
Nuvarande passagerartrafik mellan västkusten och hamnar i England och på kontinenten kan inte föras in i ett minimiprogram, däremot viss lastlinjefart med ro-ro-fartyg. Sammanlagt bör det röra sig om ett 10-tal lastfartyg.

Vad gäller specialfartyg enligt den tillämpade sektorsindelningen kan kyl- och biltransportfartyg inte hänföras till minimiprogrammet. Skogsproduktfartygen har lägre specialiseringsgrad. De moderna enheterna består förutom ett mindre antal bulkfartyg i 15 000 tons klassen av ro-ro-fartyg i de lägre storleksklasserna. Det totala beståndet av sådana fartyg överstiger väsentligt ett minimiprogram.

Den svenska småtankflottan är väl utbyggd och omfattar också specialenheter för transport av kemikalier etc. Beredskapsskäl gör det angeläget att ha tillgång till en betydande småtankflotta.

Vad slutligen gäller konventionella mindre fartyg sker f. n. en viss ökning av tonnaget. Denna är angelägen från beredskapssynpunkt och bör stimuleras.

Här angivna sjöfartspolitiska överväganden bör läggas till grund för statsmakternas ställningstagande beträffande åtgärder för den svenska sjöfarten under perioden 1980-1982.



7. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

7.1 Selektivt ekonomiskt stöd

Staten har redan vidtagit relativt omfattande åtgärder för att övergångsvis hjälpa rederinäringen. Sedan budgetåret 1977/78 utgår statsbidrag till sjöfolkets fria resor, fr. o. m. budgetåret 1979/80 med 50 procent av resekostnaderna med motsvarande lättnad för rederierna. Anslaget är upptaget till 18 milj. kr. Av statliga kreditgarantier till svenskt rederiföretag med en ursprunglig total ram av 500 milj. kr. utestod vid utgången av år 1978 drygt 100 milj. kr. Ett belopp av ca 200 milj. kr. var outnyttjat och står till förfogande också budgetåret 1979/80. Förutsättningar har därtill skapats för omfattande amorteringsanstånd främst vad avser av staten via varven garanterade nybyggnadslån.

De hittills mest betydande åtgärderna avser det tidsbegränsade ekonomiska stödet till Broströms Rederi AB och Saléninvest AB. Avtalen omfattar för Broströms åren 1979-1983 och för Saléns åren 1979-1982. De skapar förutsättningar för amorteringsanstånd för vissa statsgaranterade lån med som långgivare svenska varv. Därutöver lämnade staten lån med villkorlig återbetalningsskyldighet till Broströms om 250 milj. kr. och till Saléns om 200 milj. kr. För Broströms del är lånet ränte- och amorteringsfritt under den femåriga avtalsperioden. Räntebefrielsen svarade mot ett betydande kontantbidrag. I direkt sådant bidrag erhöll bolaget dessutom 80 milj. kr. Därtill medgavs omläggning med betydligt förlängd amorteringstid av vissa tidigare erhållna lån mot statlig kreditgaranti. Utbetalningen av villkorslånet till Saléns är beroende av vissa förutsättningar i fråga om företagets eget kapital och likviditet.

Som en tillfällig åtgärd föreslog sjöfartspolitiska

utredningen i sin promemoria från januari 1979 ett särskilt driftsbidrag till svenska rederier. Rederierna skulle beskattningsåret 1980 få överföra totalt ca 100 milj. kr. av innehållen sjömansskatt till skattepliktig intäkt av rederirörelse. Andelen av innehållen skatt skulle utgöra i närfart 20 och i fjärrfart 40 procent. Det tillfälliga stödet med den generella karaktär det hade syftade till att i avvaktan på mera långsiktiga förslag från utredningens sida förbättra rederiernas lönsamhet och därmed stimulera den svaga investeringsvilja som kännetecknade näringen. Förslaget vidarefördes inte av regeringen och föranledde inte heller några åtgärder från riksdagens sida.

Behovet av åtgärder för att öka den svenska handelsflottans konkurrenskraft och stärka investeringsförmågan kvarstår. Om sådana inte vidtas föreligger en betydande risk för en fortsatt snabb avveckling av flottan med en sådan resursavtappning som följd att också näringens mera långsiktiga livskraft hotas. Utredningen har vid sina fortsatta överväganden kommit fram till att de mera långsiktiga åtgärder som detta motiverar från statens sida bör liksom huvuddelen av hittills vidtagna åtgärder främst vara av selektiv art och villkorade av det ekonomiska utfallet.

7.1.1 Statligt leasingföretag

Statens åtgärder bör i första hand syfta till att slå vakt om det moderna tonnaget och hålla uppe investeringarna. Rederinäringen måste ges förutsättningar att utvecklas inom de marknadssektorer där näringen med hänsyn till dess tekniska och kommersiella kvalifikationer bedöms långsiktigt ha goda konkurrensmöjligheter. Med näringens nuvarande ekonomiska förutsättningar kräver detta enligt utredningens bedömning övergångsvis ytterligare statliga åtgärder, vilka bör kombineras med en riskdelning mellan staten och rederierna.

Möjligheterna att långsiktigt tillföra den svenska handelsflottan för sin uppgift väl anpassade fartyg bör förbättras. För detta ändmål föreslår utredningen att ett statligt leasingföretag inrättas. Detta skall vara ett finansieringsinstitut för sjöfartsnäringen och skall äga svenskregistrerade fartyg. Det är inte utredningens mening att leasingföretaget som sådant självt skall driva fartygen, utan dessa skall hyras ut på bare-boat-bas till svenska rederier med option för rederierna att vid viss tidpunkt förvärva fartygen. Leasingföretagets fartygsinnehav skall bestämmas dels på företagsekonomiska grunder, dels av beredskapsskäl och av angelägenheten att upprätthålla ett effektivt svenskt stamlinjenät. Innehavet skall alltså inte enbart kunna omfatta enheter ingående i den minimiflotta som skisserats i kapitel 6.

Leasingföretagets engagemang avses i första hand vara av tre skilda typer. Det skall kunna beställa fartyg vid varv i Sverige eller utlandet. Det skall vidare kunna förvärva befintliga moderna fartyg. Slutligen skall det även kunna överta delar av Svenska Varv AB:s nuvarande fartygsinnehav. Beställning respektive förvärv eller övertagande skall kunna ske endast om leasingavtal avseende det aktuella fartyget samtidigt ingås med svenskt rederi. Om förvärvet eller övertagandet avser utländskt fartyg, skall detta överföras till svensk flagg.

Leasingföretaget bör också kunna ingå som delägare i nya och befintliga svenska fartyg. Det bör även kunna ingå överenskommelser om poolsamarbete med insats av fartyg från dels leasingföretaget, dels ett eller flera rederiföretag.

Genom inrättandet av leasingföretaget skapas möjligheter för svenska rederier att disponera svenskflaggade fartyg som de av finansiella eller soliditetsmässiga skäl inte själva kan eller vågar förvärva eller be-

hålla. Den tidshyra som de förhyrande rederierna skall erlägga kan fördelas över avtalsperioden på ett sätt som ansluter sig till prognoser över fartygens fraktintäkter och rederiernas likviditetssituation. Då så befinnes motiverat av samhällsekonomiska eller sjöfartspolitiska skäl skall tidshyran övergångsvis kunna sättas lägre än vad leasingföretagets räntekostnader och avskrivningsbehov i och för sig ger anledning till.

Genom att teckna nybyggnadskontrakt med varv kan leasingföretaget förvärva fartyg vilkas utformning och utrustning är speciellt anpassad för det förhyrande rederiets verksamhet. Innan beställning sker skall svenska varv alltid ges tillfälle att avge anbud. Valet av byggnadsvarv i Sverige eller utlandet skall dock bestämmas helt av pris, leveranstid och andra kommersiella villkor. Utredningen anser att sjöfarts- och varvspolitik bör hållas åtskilda och förutsätter därvid att de svenska varven skall visa sig konkurrensdugliga.

Enligt ett av riksdagen hösten 1978 fattat beslut skall de statsägda varvens fartygsinnehav i princip avvecklas inom en treårsperiod. Till den del som det befinnes motiverat att bibehålla fartygen i svensk ägo och annan köpare inom landet inte är att påräkna, skall leasingföretaget kunna förvärva fartygen ifråga under förutsättning att svenskt rederi förhyr dem. Övertagandet skall då ske till marknadspris. Utredningen vill framhålla att detta förslag underlättar avvecklingen av Svenska Varv AB:s rederiengagemang och även en överföring av lämpligt tonnage till svensk flagg i enlighet med riksdagens senare beslut. Enligt utredningens bedömning finns anledning att påbörja en separering av de statliga varvs- och rederiintressena utan att avvakta pågående konsultstudier av Svenska Varv och en därpå följande riksdagsbehandling av frågan.

Leasingföretagets val av samarbetspartner skall ske i konkurrens mellan olika rederier, befintliga och nytill-

kommande, oavsett ägarförhållandena. I företagets verksamhet skall beaktas att denna inte åstadkommer en konkurrenssnedvridning som skadar effektiv redan befintlig svensk sjöfart. Det är av bl. a. detta skäl angeläget att leasingföretaget arbetar med så stor öppenhet som möjligt.

Hyresavtalens utformning och detaljvillkor måste i varje enskilt fall anpassas till de speciella förutsättningarna. Dock skall aldrig det förhyrande rederiet ha rätt att bare-boat-uthyra fartyget till utländsk redare/befraktare. Hyran bör knytas till en förutsatt förtjänstförmåga hos fartyget, uttryckt som saldot mellan fartygets insegling vid en försiktigt prognosticerad fraktnivå under avtalsperioden och fartygets beräknade driftskostnader. Det förhyrande rederiet bör bära hela risken för att det ekonomiska utfallet blir sämre än vad som förutsatts i hyresavtalet. Skulle utfallet bli bättre än förutsatt delas överskottet så att leasingföretaget erhåller en viss procent av överskottet, varvid procentsatsen anpassas till den avtalade leasinghyrans nivå.¹⁾

Genom en sådan avtalsutformning begränsas statens förluster och risktagande, och ett eventuellt överskott tillfaller inte odelat det hjälpta företaget. Stödformen påminner i detta avseende om de s.k. villkorslån som utgått i vissa fall.

Leasingföretagets verksamhet föreslås vara temporär. Företaget bör få rätt att ingå engagemang under en period av tre å fyra år. Leasingavtalen bör genomgående vara långvariga och kunna omfatta perioder upp till tolv å femton år. Företagets administration bör kunna hållas liten men skall innefatta expertis i finansierings- och sjöfartsfrågor. Företaget bör ges ekonomiska resurser att medverka till utveckling av nya fartygstyper.

1) Se nästa sida

Leasingföretaget skall kunna binda sig för ett betydande risktagande. Vad gäller ingångna leasingavtal bör det maximala risktagandet begränsas till 500 milj. kr. En betydande del av detta belopp bör kunna återvinnas. Förluster men också vinster kan vidare uppstå vid försäljning av fartyg.

För leasingföretaget bör i form av aktiekapital och reservfond beräknas ett belopp av 100 milj. kr. För konstantlikvider m. m. krävs ett belopp av storleksordningen 500 milj. kr. Medel för förlusttäckning bör vid de återvinningsmöjligheter som föreligger kunna ges i form av statliga kreditgarantier inom en ram av 500 milj. kr. Leasingföretagets kapitalomslutning bör inte få överstiga fyra miljarder kr. Företaget förutsätts kunna erhålla statligt beställarstöd - så länge systemet finns - på samma sätt som svenska rederier.

- 1) Förenklat exempel på leasingkalkyl för tankfartyg 255 000 ton dw (baserad på kostnadsunderlag från år 1978)

Kostnader per år	Milj. kr.	World- scale (ws)
Dagskostnader (Kostnader för besättning, fartygets underhåll, försäkringar etc.)	13.6	
Resekostnader (Kostnader för drivmedel, hamnavgifter, etc.)	19.9	
Summa	33.5	32.0
Kapitalkostnader (leasingföretaget)	7.9	7.5
Totalt	41.4	39.5

Leasingföretaget (L) och redaren (R) ingår hyresavtal som utgår från Ws 35 som genomsnittlig fraktnivå under en treårsperiod vilket motsvarar fraktintäkter på 36.7 milj.kr. per år. Enligt avtalet skall leasingföretaget erhålla 75 procent av eventuella intäkter utöver 36.7 milj. kr.

Resultatet i milj. kr. per år för leasingföretaget och rederiet vid olika fraktnivåer blir då:

Fraktnivå, Ws	Total intäkt	Resultat	
		L	R
30	31,4	- 4,7	- 5,3
35	36,7	- 4,7	0,0
38	39,8	- 2,3	+ 0,7
39,5	41,4	- 1,2	+ 1,2
41	43,0	0,0	+ 1,6
46	48,2	+ 3,9	+ 2,9

7.1.2 Villkorliga driftslån

Leasingföretagets verksamhet skall kunna omfatta också fartyg och samarbetspartners som är att hänföra till den mindre skeppsfarten. Utredningen finner dock befo- gat att för denna ge tillgång även till ett komplette- rande stöd i form av villkorliga driftslån som skall kunna utgå när detta befinnes påkallat av sjöfartspoli- tiska skäl. Stödets uppläggning bör vara anpassad till vad som gäller för leasingföretaget och de avtal som detta ingår med enskilda rederier. Driftslån förutsät- ter sålunda avtal med rederiet ifråga.

Vid bestämmandet av driftslånet skall man utgå från försiktigt beräknade frakter och kostnader. Driftslå- net skall täcka de underskott som då uppkommer. Even- tuellet ytterligare underskott får bäras av redaren. Om överskott uppstår, dvs. om utfallet blir bättre än avtalet förutsätter, skall lånet reduceras. Ett bety- dande överskott skall kunna föranleda återbetalning av tidigare erhållna driftslån. När det gäller driftslån till flera fartyg av samma typ, skall fördelningen dem emellan göras med fartygens räntekostnad som parameter eller på annat sätt som kan befinnas lämpligt.

Stödperioden begränsas till tre år. Säljs fartyget un- der denna period återbetalas den del av erhållet drifts- lån som ligger över ett i avtalet angivet pris relate- rat till vid varje tidpunkt utestående låneskuld för fartyget. Behålls fartyget efter stödperiodens utgång avskrivs erhållet driftslån med lika delar under en treårsperiod. Säljs fartyget under denna andra treårs- period förfäres med icke avskrivet driftslån på motsva- rande sätt som om fartyget försålts under den första treårsperioden.

Som säkerhet för erhållet driftslån skall lämnas in- teckning i vederbörande fartyg med läge över de lån som prövningsorganet godkänt. Som prövningsorgan utnyttjas

lämpligen leasingföretaget. För denna verksamhet bör det ha till sitt förfogande totalt 100 milj. kr. varav 50 milj. kr. i anslagsmedel och 50 milj. kr. i form av statliga garantier.

Stödsystemet skall i första hand inriktas på högt belånade moderna småfartyg som det med hänsyn till i första hand beredskapsskäl finns anledning att behålla inom den svenska handelsflottan. Det bör därvid beaktas att den mindre skeppsfarten i vissa här relevanta avseenden skiljer sig från den övriga svenska rederinäringen. Inom den senare är rederierna i betydande utsträckning specialiserade med avseende på fartygens utformning eller trafikområden. De konkurrerar därför i första hand inte med varandra utan med utländska rederier. Inom den mindre skeppsfarten förekommer däremot en hård konkurrens mellan svenska rederier med fartyg av likartad storlek och typ. Det är därför angeläget att driftslån inte ges till företag eller fartyg inom den mindre skeppsfarten på ett sådant sätt att det åstadkommer konkurrenssnedvridning som skadar andra svenska rederier med fartyg av likartat slag och storlek. Vid sådana fall där konkurrenssnedvridning kan befaras skall driftslån kunna avtalas avseende övriga svenska fartyg av den storlek och typ som det befunnits finnas sjöfartspolitiska skäl att slå vakt om.

7.1.3 Kredit- och värdegarantier

Utredningen finner det vidare angeläget att bygga ut nuvarande system med statliga kreditgarantier. Det gäller därvid att få garantierna utformade så att rederiernas räntor och amorteringar anpassas till rörelseresultatet. De lösningar som hittills erbjudits i form av amorteringsanstånd och statliga garantier har varit enbart kortfristiga och har kombinerats med krav på amorteringsanstånd från övriga kreditgivare.

Villigheten hos långivarna (privata kreditinstitut, varv

m. fl.) att bevilja amorteringsanstånd har till stor del berott på att de till följd av fartygens låga marknadsvärden skulle ha riskerat att förlora sina fordringar vid framtvingade försäljningar. Vid den nivå marknadsvärdena redan nu har nått för flera fartygstyper har denna risk fallit bort och därmed långivarnas egenintresse av att lämna fortsatt anstånd.

Skeppshypoteks- och sekundärlånekassorna lämnar högst ettåriga amorteringsanstånd. Uppskjutna amorteringar läggs därvid till ordinarie. Belastningen på rederierna ökas ytterligare av att de lån, som dessa upptagit mot säkerhet i form av statliga garantier till svenskt rederiföretag, har en löptid av högst fem år och därför snart skall börja amorteras. Räntor och amorteringar blir därigenom för åtskilliga rederier oproportionerligt höga i förhållande till de förväntade rörelseresultaten.

Rederierna bör därför ges tillgång till en mera långfristig lösning. Kreditgarantier - inom en ny ram av 700 milj. kr. - bör lämnas med en löptid intill tio år och med möjlighet till amorteringsfrihet under tre år med viss valfrihet för redaren vad gäller tidsplaceringen. Garanti skall liksom hittills kunna medges upp till 90 procent av fartygets långsiktiga värde. Vid beräkningen av detta skall förutom den förväntade marknadsutvecklingen för andrahandstonnage beaktas det framtida värdet av fartyget i den trafik där det är eller avses bli insatt. Utredningen vill i detta sammanhang särskilt hänvisa till den modell för värdering av linjefartyg som presenteras i Sveriges Redareförenings sektorstudie av fjärrlinjesjöfart.

Kreditgarantierna bör kunna kombineras med eller ersättas av statliga värdegarantier. Värdegaranti innebär att staten åtager sig att vid likvidation av ett företag ersätta fordringsägarna med skillnaden mellan fartygens bokförda värde och det pris fartyget betingar

vid försäljning. De bokförda värdena kan därigenom hållas över de kortfristiga marknadsvärdena. Denna stödform gör det möjligt för rederierna att upprätthålla sin soliditet. De kan därigenom fortsätta sin verksamhet utan hot om likvidation på grund av att det egna kapitalet förbrukats.

Som ram för värdegarantierna förordar utredningen 500 milj. kr. Det förtjänar att särskilt framhållas att den reella risk som är förenad med värdegarantierna är betydligt mindre än det garanterade beloppet, eftersom risken endast berör skillnaden mellan garantibelopp och aktuella fartygsvärden.

Utfärdad statlig värdegaranti skall successivt nedsättas och skall inte omfatta längre tid än tio år.

Prövningsmyndighet för ansökningar om statlig värdegaranti bör vara fullmäktige i riksgäldskontoret med fartygskreditnämnden som beredande organ. Utredningen vill erinra om att en särskilt tillkallad utredningsman har att föreslå åtgärder för att förkorta handläggningstiden samt förbättra och förenkla hanteringsordningen. Frågan om var beslutanderätten i stödfrågor skall läggas i fortsättningen kommer i detta sammanhang att övervägas.

7.1.4 Räntebidrag

Utredningens tyngre förslag - leasing av fartyg respektive värdegarantier till rederier - innebär stödformer av selektiv art, dvs. stödet utgår till vederbörande rederi efter individuell prövning i varje särskilt fall. I de fall, då dessa stödformer kommer till användning, torde de bli av betydande värde i det aktuella fallet. Resultatet av dessa stödåtgärder blir emellertid ojämnt. Flertalet existerande fartyg kommer nämligen inte att omfattas av detta stöd. Utredningen har därför funnit, att kompletterande åtgärder är motiverade i viss ut-

sträckning.

I åtskilliga sjöfartsländer utgår sedan flera år rederistöd i form av statliga räntebidrag. Utredningen har låtit utföra en inventering av dessa åtgärder. Inventeringen visar, att räntebidrag utgår bl. a. i så viktiga sjöfartsländer som Förbundsrepubliken Tyskland, Nederländerna, Belgien, Frankrike, Italien, Grekland och Japan. Räntebidragen utgör i allmänhet 3 à 3,5 procent men når i Japan en höjd av 7,2 à 8,2 procent. Räntebidragen avser i regel lån för nyinvesteringar, men genom att de utgått under flera år löper nu en stor del av rederiernas långfristiga upplåning med subventionerad ränta.

Tillväxten och omstruktureringen av den svenska handelsflottan under 1960-talet och början av 1970-talet ställde stora krav på kapital. Den dåliga sjöfartskonjunkturen och det höga svenska kostnadsläget under mitten och senare delen av 1970-talet har medfört, att lönsamheten varit och alltjämt är dålig. Detta har bidragit till att rederiernas investeringar i ännu större utsträckning än normalt måst lånefinansieras och att redan existerande tillgångar måst belånas. Genom att många utländska redare haft möjligheter att under lågkonjunkturen förvärva tonnage till mycket låga priser blir skillnaden vad gäller kapitalkostnaderna mycket betungande för grenar av svensk sjöfart. På de lån som rederierna tar i dag och tagit under de senaste åren - för att finansiera nybyggen, för att kunna amortera på tidigare upptagna lån eller för att täcka uppläggningskostnader och driftsunderskott - har de en räntekostnad på ca 11 procent.

Utredningen har kommit till den slutsatsen, att statliga räntebidrag bör vara en lämplig stödform även för den svenska sjöfartsnäringen. Bidragen bör utgå under budgetåren 1979/80-1981/82. Administrationen av räntebidragen bör ankomma på fartygskreditnämnden. Nämnden

skall i sin verksamhet söka samordna räntebidragen med övriga stödformer, främst kredit- och värdegarantierna. Därvid bör nämnden utgå från att sådana sektorer av den svenska sjöfartsnäringsen, som från sjöfartspolitiska synpunkter bör kunna erhålla statligt stöd, generellt bör komma i åtnjutande av räntebidrag. Räntebidragen bör icke i något fall överstiga fyra procent.

En principiell olikhet föreligger mellan räntebidrag å ena, samt kredit- och värdegarantier å andra sidan. Även om kredit- och värdegarantier är av stor betydelse för rederierna, torde statsverkets kostnader för dessa stödformer bli relativt små eller i bästa fall helt obetydliga. Räntebidragen kommer däremot att till hela sitt belopp belasta statsbudgeten. Särskilt stor försiktighet måste därför iakttagas vid fastställandet av totalramen för räntebidragen. Å andra sidan bör räntebidragen ha en sådan höjd, att de får en märkbar effekt i de individuella fallen. Utredningen har kommit till den slutsatsen att, om räntebidrag införs, de bör avvägas så att de totalt icke överstiger 150 milj. kr. per år. Den svenska handelsflottan är idag intecknad för ca 8 miljarder kr. Detta innebär att räntebidragen - om de skulle göras helt generella - kunde beviljas med ca en och trekvarts procent.

För en dylik avvägning talar även en jämförelse med andra statliga stödåtgärder. En viss form av statligt räntebidrag regleras sålunda i kungörelsen (1943:936) angående ränta å lån från statens utlåningsfonder. Den enligt sagda kungörelse utgående s. k. normalräntan har för budgetåret 1979/80 fastställts till nio och enkvarts procent. Normalräntan ligger sålunda just en och trekvarts procent under den ränta om elva procent, som idag genomsnittligt utgår på de svenska rederiernas nyupptagna lån.

7.2 Generella driftskostnadslättnader

7.2.1 Fortsatt statsbidrag till sjöfolkets fria resor

Efter förslag i prop. 1976/77:146 beslöt riksdagen att införa ett statligt stöd till sjöfolkets fria resor. Stödet infördes för att under budgetåren 1977/78 och 1978/79 förbättra det ekonomiska läget för sjöfartsnäringsen. I propositionen konstaterades att de fria resorna är en viktig social och ekonomisk förmån för de ombordanställda och att kostnaderna är betydande för främst sådana rederier vilkas fartyg sällan eller aldrig anlöper svenska eller närliggande hamnar. Stödet fastställdes till trettio procent av rederiernas totala resekostnader med undantag för sådana resor som hängde samman med leverans i utlandet av fartyg till svenska redare. Bidraget utgick inom en total kostnadsram för vardera av budgetåren 1977/78 och 1978/79 om 18 milj. kr.

I prop. 1978/79:116 konstaterades att det statliga stödet till sjöfolkets fria resor givit åsyftat resultat. För att i det fortsatta besvärliga ekonomiska läget ytterligare minska redarnas kostnader för resorna föreslogs ett anslag av 18 milj. kr. för fria resor till sjöfolket även för budgetåret 1979/80 samt en höjning av den maximala bidragsprocenten till femtio procent. Förslaget godkändes av riksdagen.

Utredningen konstaterar att de skäl som tidigare anförts för statligt stöd till sjöfolkets fria resor fortfarande är giltiga. Det är angeläget för samhället att bidra till en minskning av de sociala nackdelar som är förknippade med tjänstgöring ombord i handelsfartyg. Täta avlösningar och möjlighet till hemmavistelse under ledighetsperioderna är ett verksamt medel här till. De resekostnader som orsakas av de ombordanställdas resor mellan fartyget och hemmet är betungan-

de för rederierna. Utredningen föreslår därför att ett anslag av 18 milj. kr. utgår under vardera av budgetåren 1980/81-1982/83 för fria resor till sjöfolket samt att den maximala bidragsprocenten bibehålles vid femtio procent.

7.2.2 Statligt stöd till praktisk utbildning av ombordanställda

Föreskrifterna om minimibesättning innebär att inom handelsjöfarten, till skillnad från flertalet andra näringar, är de enskilda arbetsplasternas, dvs. fartygens, bemanning reglerad av samhället. Den tekniska och administrativa utvecklingen inom fartygsdriften under senare år har medfört minskat behov av ombordanställda. Åskilliga okvalificerade arbetsuppgifter har försvunnit medan kraven på de kvalificerade ombordanställda snarast höjts. Denna utveckling har avspeglats i förändrade samhällsliga krav på fartygens minimibesättning. Utvecklingen har lett till att fartygen bemannas med små men väl kvalificerade driftsbesättningar. Till denna utveckling har även bidragit en 1978 ingången "bemanningsöverenskommelse mellan Sveriges Redareförening och Svenska sjöfolksförbundet.

I takt med den fortsatta naturliga avgången av befäl och manskap måste behovet av nyrekrytering till dessa befattningar tryggas. Praktiskt arbete ombord är en av meriteringsgrunderna för kvalificerade manskapsbefattningar samtidigt som det är ett föreskrivet krav för tillträde till sjöbefälsutbildning och för erhållande av sjöbefälsbehörighet. De svenska rederiernas dåliga lönsamhet under de senaste årens sjöfartskris har gjort det svårt för dem att tillgodose detta rekryteringsbehov. Sett ur en annan synvinkel har det därigenom blivit svårt för ungdomar att få arbete till sjöss.

Man kan märka en allmän tendens till att samhället i ökad utsträckning måste ta på sig ansvaret för inte bara

den teoretiska utan även den praktiska utbildningen. De krav från samhället på att de ombordanställda skall ha praktisk erfarenhet och kunnande som kommer till uttryck i föreskrifterna om fartygens minimibesättning understryker särskilt denna tendens vad avser sjömansyrkena.

Det är angeläget för samhället att underlätta rekryteringen till sjöyrkena och därmed den framtida bemanningen av vår handelsflotta. Detta synes bäst kunna ske genom att den teoretiska grundutbildningen förbättras och byggs ut och genom att samhället åstadkommer en förbättrad integration av teoretisk och praktisk utbildning. Ett steg i denna riktning har tagits genom att fr. o. m. läsåret 1978/79 på försök har inrättats en tvåårig drift- och underhållsteknisk linje inom gymnasieskolan. Linjens andra årskurs är delad på tre grenar, en för energiteknik, en för eldriftteknik och en för fartygsteknik. Den sistnämnda är avsedd att i fortsättningen bli den grundläggande utbildningen för all sjöpersonal med undantag för ekonomipersonal. Den skall enligt planerna inrättas vid gymnasieskolor i Göteborg, Helsingborg, Härnösand, Kalmar, Malmö och Stockholm. Lsåret 1979/80 inrättas sammanlagt sju klasser med en utbildningskapacitet av ca 200 elever. Denna kapacitet bedöms emellertid som otillräcklig, varför linjen på sikt kommer att behöva byggas ut kraftigt. Vid meritvärdering för ombordanställning eller för tillträde till sjöbefälsskola eller erhållande av sjöbefälsbehörighet skall genomgången fartygsteknisk gren anses motsvara nio månaders tjänstgöring i manskapsbefattning.

Ett steg mot integration av teoretisk och praktisk utbildning har generellt tagits inom skolväsendet genom att man infört och organiserat praktisk utbildning, s. k. styrd praktik, som i första hand är avsedd för ungdomar som gått ut gymnasieskola. Styrd praktik för sjömansyrkena finns bl. a. organiserad i anslutning till tidigare försöksverksamhet i gymnasieskolan men

har på grund av sjöfartens allmänna rekryteringssituation hittills förekommit endast i enstaka fall. Den skall enligt föreskrifterna omfatta minst två och högst sex månader och får vid meritvärdering tillgodoräknas med dubbla den faktiska tiden.

Normalt krävs arton månaders praktisk tjänstgöring ombord för att en sjöman skall vara kvalificerad för matros- eller motormansbefattning och ytterligare nio månader för tillträde till sjöbefälsutbildning. De ovan berörda möjligheterna att ersätta praktiskt arbete med organiserad målinriktad utbildning kan tillsammans leda till en reduktion av praktikkraven med maximalt femton månader. En nybörjare som genomgått den fartygstekniska grenen av gymnasieskolans drift- och underhållstekniska linje når matros- respektive motormansbehörighet efter fyra och en halv månads styrd praktik. Nybörjaren är behörig att påbörja sin sjöbefälsutbildning efter komplettering av de sex månaderna styrd praktik med sex månaders vanlig tjänstgöring ombord på däck eller i maskin eller, vad gäller maskinpersonal, verkstadspraktik, dvs. efter tolv månader i yrket.

Kraven för behörighet som befäl innebär att det fordras fyrtiotvå månaders praktik för behörighet som styrman och fyrtiofem för behörighet som maskintekniker. Dessa tider kan förkortas genom tjänstgöring som befälsassistent i sex månader efter avlagd styrmans- respektive maskinteknikerexamen, vilket får tillgodräknas som femton månaders praktik för styrman respektive som tolv månader för maskintekniker. Bestämmelserna innebär att om alla reduceringsmöjligheter utnyttjas kan man få ut ett styrmansbrev efter arton månaders faktisk sjötjänst och ett maskinteknikerbrev efter tjugofyra månader.

Den styrda praktiken synes ha flera fördelar utöver att förkorta tiden fram till matros-, motormans- respektive sjöbefälsbehörighet. Den kan sannolikt bidra till att höja sjöyrkenas status på arbetsmarknaden och minska

deras karaktär av genomgångsyrlen genom att erbjuda en praktisk utbildning som komplement till den teoretiska. Styrd praktik torde i själva verket bättre än det normala okvalificerade arbetet ombord förbereda nybörjaren för mer kvalificerad ombordanställning. En utbyggd styrd praktik kan också sägas vara av stort värde för att sjöfarten skall kunna rekrytera personal från gymnasieskolans drift- och underhållstekniska linje till sjöyrkena i konkurrens med andra yrken som linjen också är avsedd för och som har styrd praktikutbildning.

Ett stöd från samhället till praktisk utbildning för sjöyrkena bör göras så produktivt som möjligt och inriktas på sådana former av praktisk utbildning som gör att nybörjarna snabbt når behörighet som matros, motorman respektive sjöbefäl. En lämplig utformning synes vara att samhället bidrar till kostnaderna för praktik av ovan beskrivet slag. Denna möjlighet bör i första hand ges elever från den fartygstekniska grenen av gymnasieskolans drift- och underhållstekniska linje samt i övrigt elever som på annat sätt förvärvat för sjö-tjänst lämplig utbildning eller praktik. Det kan exempelvis gälla ungdomar som efter avslutad skolgång redan skaffat sig viss tids sjö- eller verkstadspraktik eller genomgått sådan teoretiskt inriktad utbildning i gymnasieskola som ger allmän behörighet och även i övrigt underlättar fortsatta studier till sjöbefäl, eller genomgått praktisk utbildning som får tillgodoräknas för sjötjänst.

Utredningen har diskuterat möjligheten att i samarbete med skolmyndigheterna integrera den teoretiska utbildningen i gymnasieskolan och högskolan med kraven på praktisk kompetens för tjänstgöring ombord. Denna i sig önskvärda integration måste emellertid bli föremål för ytterligare överväganden. Regeringen har också i sin prop. 1978/79:71 om utbildning av sjöbefäl samt drift- och underhållsteknisk personal i högskolan konstaterat att det ankommer på universitets- och högsko-

leämbetet att närmare utreda på vad sätt de praktikkrav som ställs kan integreras med utbildningen i högskola. Utredningen finner det angeläget att skolmyndigheterna får i uppdrag att i samverkan utreda hur denna integration av manskaps- och befälsutbildning i sin helhet bäst skall kunna ske.

I avvaktan på skolmyndigheternas överväganden i detta hänseende föreslår emellertid utredningen att ett särskilt statligt stöd skall utgå för anordnande av praktikplatser på fartyg. Utredningen avser härmed en tidsbegränsad, snabbt verkande och administrativt enkel stödform.

Stödet bör utformas så att det ger ungdomar som i nuläget saknar anställning eller löper risk att bli arbetslösa efter avslutad skolgång möjlighet att få anställning på fartyg. Ett sådant stöd skulle samtidigt bidra till att i nuvarande utsatta läge för sjöfarten trygga behovet av befäl och kvalificerat manskap.

Stödet bör knytas till individerna, dvs. nybörjarna, och administrativt ansluta till det förfarande som tillämpas vad gäller övriga arbetsmarknadspolitiska stödåtgärder. Således bör stödet utgå i form av ett ekonomiskt bidrag till rederierna för varje nybörjare man anställer för arbete i fartygen utöver den fastställda minimibesättningen. Bidraget skall relateras till kostnaderna för löner och lönebikostnader. Utredningen finner det lämpligt att bidraget i likhet med vad som gäller vid anordnande av beredskapsarbete för ungdomar i land utgår med sjuttiofem procent av ovan nämnda totala kostnader.

Bidraget föreslås utgå för nybörjare som anställs under perioden 1 april 1980 - 30 juni 1981 för tjänst på svenskt handelsfartyg. Det föreslås gälla ett för varje rederi bestämt antal nybörjare som är relaterat till rederiets fartygsinnehav och dess praktiska möjligheter

att anställa nybörjare utöver minimibemanningen. Bidraget för den enskilde individen bör utgå under en tidsperiod som med avbrott för ledighet enligt gällande kollektivavtal gör det möjligt för vederbörande att förvärva behörighet som matros eller motorman. Inom ramen för denna tid skall styrd praktik anordnas i enlighet med av sjöfartsverket utfärdade bestämmelser under så lång tid som möjligt, dvs. för flertalet individer sex månader. Endast för dem som före anställningen förvärvat mer än sex månaders praktisk erfarenhet kan kortare styrd praktiktid än sex månader bli aktuell.

Utredningen föreslår att regeringen uppdrar åt arbetsmarknadsstyrelsen att under den aktuella tidsperioden svara för administrationen av bidraget. Därefter bör denna i enlighet med vad som tidigare sagts övertas av skolmyndigheterna.

Enligt utredningens bedömning bör det finnas möjligheter att i handelsflottans ca 500 fartyg av varierande typer och storlekar bereda ca 1 000 nybörjare arbete under den aktuella tidsperioden. En viss avgång från den styrda praktiska utbildningen har då inräknats. De nybörjare som når den matros- respektive motormansbehörighet som är målet för den praktiska utbildningen inordnas successivt i fartygens minimibesättningar. Några svårigheter för dessa nybörjare att efter den praktiska utbildningens slut finna arbete inom den svenska handelsflottan torde inte behöva förväntas.

Den i kollektivavtal reglerade årslönekostnaden för nybörjare uppgår f. n. till ca 50 000 kr. Den genomsnittliga avlönade tiden per antagen nybörjare kan beräknas till ca åtta månader. Kostnaderna för statsverket skulle således uppgå till ca 30 milj. kr.

7.2.3 Frysning av ATP-avgiften för ombordanställda

Försäkrade enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring (AFL) är enligt 1 kap. 3 § AFL svenska medborgare samt de som utan att vara svenska medborgare är bosatta i riket. Vidare är utländsk sjöman på svenskt handelsfartyg försäkrad för tilläggspension även om han inte är bosatt i riket.

Med sjöman avses i AFL, där ej annat framgår, arbetstagarer som enligt sjömanslagen (1973:282) anses som sjöman. Med anställning på svenskt handelsfartyg likställes anställning på utländskt handelsfartyg som svensk redare förhyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos denne eller någon av honom anlitad arbetsgivare. Uthyres svenskt handelsfartyg till utländsk redare i huvudsak obemannat, äger bestämmelserna i AFL tillämpning om anställningen sker hos fartygets ägare eller någon av denne anlitad arbetsgivare.

Rätt till tilläggspension grundas enligt 11 kap. 1 § AFL på inkomst av förvärvsarbete. Däri innefattas inkomst av anställning i allmän eller enskild tjänst. Dock skall enligt 11 kap. 2 § AFL vid beräkning av inkomst av anställning hänsyn tas till lön eller annan ersättning, som försäkrad åtnjutit från arbetsgivare som är bosatt utom riket eller är utländsk juridisk person, endast i fall då den försäkrade sysselsatts här i riket eller tjänstgjort som sjöman ombord på svenskt handelsfartyg.

Arbetsgivares avgift för sjömans sjukförsäkring och folkpension utgörs av en andel av den för landanställda gällande procentsatsen. Denna andel regleras i 19 kap. 4 § andra stycket och 4a § AFL. Före den 1 januari 1974, från vilken tidpunkt utländska sjömän erhöll rätt till tilläggspension för den tid de varit anställda på svenska fartyg även om de inte varit bosatta i Sverige, gällde motsvarande regler för redarnas avgift

till tilläggspensioneringen. Från nämnda tidpunkt gäller de allmänna reglerna även för redare. Den skillnad i avgiftssats som tidigare gällt avtrappas successivt enligt en särskild övergångsregel under tiden fram till år 1981.

Från redarehåll har hävdats att höjningen av redarnas ATP-avgifter varit större än vad som motsvarat försäkringssystemets kostnadsökning. Av intresse i detta sammanhang synes främst vara huruvida avgift erläggs för fler individer än de som är berättigade till ATP. ATP för sjömän grundas på det centrala sjömansregistrets noteringar om sjöarbetstid, vilka i sin tur bygger på noteringar om mönstring respektive avmönstring. Därvid gäller enligt den allmänna bestämmelsen i 12 kap. 1 § AFL att rätt till tilläggspension i form av ålderspension förutsätter att pensionspoäng tillgodoräknats den försäkrade under minst tre år.

Den reduktionsregel för ATP-avgiften som tidigare gällde och enligt övergångsbestämmelserna fortfarande gäller avtrappningsvis t. o. m. 1980 utgår från förhållandet mellan antalet svenska sjömän och hela antalet sjömän i svenska handelsfartyg. Det centrala sjömansregistret innehåller uppgifter om de sjömän som vid senaste årsskifte var eller under någon del av den närmast föregående tolv månadersperioden varit anställda i svenskt fartyg. Antalet utländska medborgare i sjömansregistret och deras fördelning på i detta sammanhang relevanta kategorier framgår av tabell 7:1.

Utländska entreprenader i svenska fartyg har tidigare vanligen avsett begränsade avdelningar av typ frisersalong eller tvätter i kryssningsfartyg o. dyl. Numera avser förekommande fall i regel bare-boat-charter av hela fartyget. Siffrorna över antalet anställda i till utlandet bare-boat-uthyrda svenska fartyg är ofullständiga. Orsaken är att man vid sådan uthyrning kan få befrielse från mönstringsskyldigheten enligt

sjömanslagen, och då blir de ombordanställda inte införda i sjömansregistret. Skatt eller sociala avgifter betalas inte till de svenska myndigheterna, eftersom ingen lön utbetalas av fartygens svenska ägare. Fartygens förhyrare anses alltså inte vara av fartygens ägare anlita arbetsgivare.

Tabell 7:1

Antalet utländska medborgare i det centrala
sjömansregistret

	1 jan 1978	1 jan 1979
Nordiska medborgare	3 407	1 661
Utomnordiska medborgare	3 750	4 048
Bosatta i Sverige, försedda med både uppehållstillstånd och arbetstillstånd	1 110	794
Bosatta utomlands men kvalificerade till ersättning från svensk arbetslöshetskassa för sjömän eller arbetat mer än 12 av de senaste 18 månaderna i svenska fartyg	1 798	1 486
Anställda hos utländska entreprenörer eller bare-boat-förhyrare av svenska fartyg samt hos svenska rederier i bare-boat-förhyrda utländska fartyg	842	1 768
Summa utländska medborgare	7 157	5 709

Svensk bare-boat-förhyrning av utländska fartyg förekommer endast i enstaka fall. De ombordanställda är därvid inte mönstrade enligt svensk mönstringsförrordning men anställningskontrakt är upprättade mellan dem och den svenske arbetsgivaren, de är såsom framgår av tabell 7:1 införda i sjömansregistret, och den svenske arbetsgivaren betalar skatt och sociala avgifter för dem till de svenska myndigheterna. De utländska fartygen likställs alltså i här relevanta avseenden med svenska fartyg.

Av ovan återgivna uppgifter kan man dra slutsatsen att

de utomnordiska medborgare som nu är anställda hos svenska redare genomgående har en tämligen fast anknytning till den svenska handelsflottan och det övriga svenska samhället. Till detta torde ha bidragit de senaste årens kärva sysselsättningsläge inom den svenska sjömanskåren, vilket torde ha lett till att utomnordiska medborgare utan relativt fast anknytning inte kunnat vinna anställning utan tvärt om i många fall förlorat sin tidigare anställning.

Förhållandena inom färjesjöfarten avviker i viss mån från dem inom den övriga sjöfartsnäringen. Färjesjöfarten är mycket personalintensiv och sysselsätter ca 40 procent av samtliga ombordanställda inom handelsflottan. Denna andel har ökat de senaste åren till följd av dels betydande utförsäljningar av svenska lastfartyg, dels minskningar i de kvarvarande lastfartygens bemanning. Färjornas besättning består till övervägande delen av ekonomipersonal, och denna visar starka säsongsvängningar med en markant topp under sommarmånaderna. Till följd av att flertalet färjor går i trafik mellan Sverige och de övriga nordiska länderna, utgörs en betydande del av färjornas tillfälligt sommaranställda ekonomipersonal av medborgare i de övriga nordiska länderna. Flertalet av dessa torde icke kvalificera sig för svensk ATP, även om färjeredarna betalar ATP-avgift för dem.

Detta förhållande torde ha varit känt när utländska sjömän tillerkändes rätt till ATP. Det faktum att förhållandet fått ökad relativ betydelse under de senaste åren genom färjesjöfartens ökande andel av sysselsättningen för ombordanställda synes dock tala för att man utsträcker upptrappningen av ATP-avgiften över en något längre tidsperiod än den som nu gäller. Lämpligen synes procentsatsen för avgiften böra fixeras på 1979 års nivå i relation till motsvarande avgift för landanställda under förslagsvis en fyraårsperiod. Avgiften bör därefter trappas upp år 1984. Redarna kom-

mer därefter, således fr. o. m. år 1985, att betala avgifter enligt vanliga regler.

ATP-avgiftens höjning genom den enligt förslaget avbrutna upptrappningen har varit ca en halv procentenhet per år. Enligt förslaget skulle alltså avgiften bli under 1980 en halv procentenhet, under 1981-1983 en procentenhet samt under 1984 en halv procentenhet lägre än enligt nu gällande övergångsbestämmelser. Utan exakt kännedom om de utländska ombordanställdas pensionsgrundande inkomst torde varje procentenhet kunna uppskattas motsvara en avgift av storleksordningen 7 milj. kr. per år.

7.3 Speciella åtgärder för den mindre skeppsfarten

7.3.1 Finansieringslättnader

För närvarande gäller att lån ur Lånefonden för den mindre skeppsfarten får beviljas för nybyggnad eller köp av fartyg och för ombyggnad eller reparation av fartyg med belopp inom 85 procent av fartygets uppskattade värde. Lånen löper på 10 år, men lånetiden kan - om särskilda skäl föreligger - utsträckas med 2 år för lån till nya fartyg. Ränta utgår på lyft belopp och fastställs av Lånenämnden för den mindre skeppsfarten. Härvid skall nämnden beakta rådande allmänna ränteläge, lånets riskläge samt kostnaden för nämndens verksamhet. För lån skall säkerhet lämnas i form av inteckning i fartyg som ägs av sökanden. Lånefondens totalbelopp uppgår fr. o. m. den 1 juli 1979 till ca 135 milj. kr.

Det kan finnas skäl att samhället via Lånefonden för den mindre skeppsfarten i ökad utsträckning bidrar med riskkapital. Detta sker enklast genom en höjning av säkerhetsgränsen, förslagsvis från förutvarande 85 till 90 procent av fartygets uppskattade värde. Lånenämnden bör därtill, då så befinnes kunna ske utan menlig inverkan på statens trygghet som långgivare, i

enstaka fall kunna acceptera säkerheter som ligger något över den föreslagna nya gränsen 90 procent. Dessa utvidgningar av fondens utlåningsmöjligheter torde ge förutsättningar för en minst bibehållen investeringsbenägenhet med avseende på marknadsmässigt lämpligt tonnage inom näringen.

Det ökade risktagandet för lånefondens del bör avspeglas i räntenivån för lån i det tillkommande högsta riskläget. I övrigt bör inga ändringar göras i fråga om räntenivån. För att minska räntekostnaderna för rederierna inom den mindre skeppsfarten bör emellertid lånenämnden kunna sänka räntenivån på lån ur lånefonden mot säkerheter i de risklägen där Skeppsfartens sekundärlånekassa arbetar ner till sekundärlånekassans räntenivå.

Genom de relativt stora kapitalanspråk varje investering i fartyg för med sig medför korta återbetalningstider höga årliga kapitalkostnader med återverkningar på rederiernas likviditet. Vid nybyggnad eller fartygsköp i syfte att få en förnyelse av lämpligt tonnage synes det därför lämpligt att förlänga amorteringstiderna från nuvarande högst 12 år till högst 15 år. I princip bör - oberoende av om fartyget köps nytt eller i andra hand - fartyget vara slutförskottat när det uppnått viss ålder, förslagsvis 20 år.

Ökade återbetalningstider och ökat risktagande på sätt som föreslagits ställer krav på att lånefonden tillförs ytterligare investeringsmedel. Härtill kommer att finansieringsbehoven per investeringsobjekt ökar till följd av dels att fartygsstorlekarna ökar, dels att fartygen blir alltmer komplexa och välutrustade. Lånefondens omfattning är för närvarande som nämnts ca 135 milj. kr. De föreslagna ökade åtagandena jämte ökade finansieringsbehov i övrigt medför att fonden under de närmaste tre åren bör tillföras ett belopp av 25 milj. kr. årligen.

Utredningen konstaterar att Svenska skeppshypoteks-kassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa enligt sina reglementen har möjlighet att bevilja lån för inköp av second-hand-fartyg. Denna möjlighet har dock inte kunnat utnyttjas under senare år. Enligt vad utredningen inhämtat beror detta på att kassorna inte givits tillstånd att emittera obligationslån motsvarande deras upplåningsbehov och på att de i denna situation prioriterat utlåning till fartygsnybyggen. Utredningen anser att kassorna bör ges betydligt ökade möjligheter till obligationsemissioner, så att den idag finansiellt svaga sjöfartsnäringen får möjlighet att genomföra sina erforderliga investeringar och så att kassorna kan ges en väsentligt större och mer central roll för fartygsfinansieringen än de idag har. Detta skulle innebära ett stöd till rederierna även därigenom att lån från kassorna ställer sig billigare än lån från vissa av de andra finansieringskällor som idag utnyttjas. Om kassorna gavs reella möjligheter att bevilja lån inte bara för nybyggen utan även för inköp av second-hand-fartyg, kunde bottenfinansieringen av mindre second-hand-fartyg avlastas från Lånefonden för den mindre skeppsfarten. Dennas medel skulle därigenom kunna bidra till finansieringen av fler projekt än annars.

Den av utredningen föreslagna sänkningen av lånefondens ränta ned till sekundärlånekassans räntenivå blir 0,25 procent. För budgetåret 1979/80 har inkomsten från Statens lånefond för den mindre skeppsfarten beräknats till 7 757 000 kr., vilket innebär en genomsnittlig avkastning på utlånat kapital om ca 7,5 procent. Räntesänkningen medför således begränsade mindre-intäkter för statens del.

7.3.2 Ändrade beskattningsvillkor för partredare

Beskattningsort för inkomst av andel i partrederi

Enligt kommunalskattelagen 57 § mom 2 beskattas inkomst

av rederirörelse i kommun där fast driftsställe för rörelsen funnits eller, om fast driftsställe saknas, i den skattskyldiges hemortskommun. Av formuleringen framgår att rederirörelse kan drivas såväl med som utan fast driftsställe. I skattedomstolarna har frågan om viss rederiverksamhet drivits från fast driftsställe eller inte varit föremål för åtskilliga processer. Ämnet har också debatterats i uppsatser och tidskriftsartiklar. Trots detta intresse för saken saknas alltså för många fall klara gränser för om viss rederidrift skett från fast driftsställe eller ej. Osäkerheten om rättsläget har på senare år förstärkts genom att skilda länsskatterätter bedömt likartade frågor olika.

Frågan om fast driftsställe för rederirörelse är mest betydelsefull för de rederiföretag som är organiserade som partrederier. Partrederiet är en mycket gammal företagsform inom sjöfartsnäringen. Ett partrederi kan endast äga ett fartyg och kan inte existera i juridisk mening innan fartyget inköpts eller efter det att fartyget sålts.

Associationsrättsligt företer partrederiet stora likheter med handelsbolag. T. ex. är delägarna obegränsat ansvariga med sina personliga förmögenheter för sina andelar av partrederiets ansvarsförbindelser och skulder, och partrederiets rörelseinkomster fördelas som företagarkinomster mellan partrederiets delägare i proportion till storleken av deras andelar. Det senare medför att när partrederiet har fast driftsställe, uppstår en inkomst av rederirörelsen för delägarna i den kommun där driftsstället är beläget.

Partrederiets produktion av transporttjänster utförs av fartyget. Detta kan alltså sägas motsvara ett industriföretags fabrikslokal. Genom sin rörlighet saknar det dock fabrikslokalens fasta anknytning till en viss kommun och ställer inte anspråk på kommunal ser-

vice i samma utsträckning. Den kommunala service i form av hamntjänster etc. som ett fartyg utnyttjar i såväl hemkommunen som andra kommuner betalar fartyget för genom hamnavgifter.

Med all produktiv verksamhet är förenad såväl viss bokföring och personaladministration som anskaffande av råvaror, drivmedel etc. och försäljning av verksamhetens produkter (för rederiföretaget befraktning). Partrederiet kan välja att utföra denna relativt föga omfattande verksamhet för sitt enda fartyg i ett kontorsutrymme ombord i fartyget eller i en lokal belägen på fartygets hemort. Det kan också, och torde i ett flertal fall välja att, mot skälig ersättning överlåta denna verksamhet helt eller delvis på ett eller flera andra företag (bokföringsbyrå, skeppsmäkleri, etc.). Detta utgör, vad partrederiet beträffar, den sakliga grunden till kommunalskattelagens konstaterande att rederirörelse kan drivas med eller utan fast driftsställe.

I äldre tider förekom partrederier främst inom den s. k. mindre skeppsfarten. Delägarna i ett partrederi tillhörde i regel samma familj eller släkt och bodde oftast på samma ort. Fartygen var relativt små, de bemannades i första hand av familjemedlemmarna, och de hade ofta ett trafikområde av begränsad storlek, beläget i anslutning till hemorten.

Sjöfartsnäringens strukturförändringar har lett till att dagens partrederier ofta har en annan sammansättning och ägnar sig åt andra former av sjöfart. Den mycket kortväga sjöfarten med motorseglare och andra småfartyg har nästan helt utkonkurrerats av landtransportmedlen. Även i övrigt har fartygsbeståndet inom den mindre skeppsfarten utvecklats mot allt större enheter som är allt mer tekniskt avancerade och kapitalkrävande. Nutidens organiserade avlösningssystem för ombordanställda gör att dessa utan nackdel kan vara bortsatta långt från fartygets hemort. Även övriga sjöfarts-

sektorer har präglats av en ökning i fartygsstorlekarna. Linjefartygen har genom övergången till ro-ro-teknik och containeriseringen blivit allt större, allt mer kapitalkrävande och allt mer produktiva, varigenom ett nytt fartyg kan ersätta flera äldre konventionella.

I dag kan en familj eller släkt sällan mobilisera de resurser som krävs för att den ensam skall kunna bilda ett partrederi. På mindre orter går det ofta inte att samla tillräckligt antal delägare för en rederibildning. Det finns istället såväl inom den mindre skeppsfarten som inom t. ex. specialfart eller linjefart behov av samarbete mellan tidigare självständiga smårederier, belägna på olika orter. En form för sådant samarbete är gemensamt ägande av stora kapitalkrävande fartyg. Det finns vidare ett betydande antal fartygsbefäl och andra tidigare ombordanställda, bosatta på olika håll i Sverige, som genom det svenska fartygsantalets minskning och vissa rederiers avveckling förlorat sina arbetsplatser och är villiga att skaffa sig ny försörjning genom att i partrederiets form starta egna nya rederier.

Utredningen anser det angeläget att rederinäringen i den svåra internationella konkurrens som för närvarande råder ges möjligheter att genomföra erforderlig strukturrationalisering och att bereda yrkesutbildad arbetskraft sysselsättning. För dessa syften är det angeläget bl. a. att partrederier kan bildas och ges tillfälle att organisera sin verksamhet effektivt utan att därvid behöva beakta lagbestämmelser som utgår från en gången tids förhållanden. Utredningen föreslår därför att en regel införs att rederirörelse som drivs genom andel i partrederi alltid skall anses sakna fast driftsställe i kommunalskattelagens bemärkelse och följaktligen skall beskattas i delägarens hemortskommun. Som det är idag kan det skattemässiga utfallet bli helt olika för två delägare i samma partrederi en-

dast av den anledningen att de har olika hemortskommuner. Den föreslagna ordningen kan inte sägas innebära nämnvärd orättvisa mot någon annan berörd kommun - t. ex. den kommun där huvudredaren har sitt kontor eller kommunen där fartyget har sin hemort - eftersom såsom ovan nämnts rederirörelse i motsats till t. ex. verkstadsrörelse i normalfallet i mycket ringa mån belastar kommunal service eller eljest kostar kommunen något.

Inkomstbeskattning av seglande delägare i partrederi

Ombordanställda i svenska handelsfartyg inkomstbeskattas enligt särskilda s. k. sjömansskatteskalor. Undantagna från denna regel är endast de som är anställda i mycket små fartyg som trafikerar mycket begränsade områden - t. ex. hamnbogserare och passagerarfartyg i skärgårdstrafik.

Bland dem som arbetar i svenska handelsfartyg finns en hel del sjömän, i första hand befäl, som är delägare i partrederier som äger de fartyg där de arbetar. Dessa s. k. seglande delägare betraktas i skattemässigt avseende som egna företagare. Deras inkomst av rederirörelsen beskattas på samma sätt som andra företagens rörelseinkomster enligt de skatteskalor som gäller för bl. a. inkomst av tjänst i land.

En seglande delägars rörelseinkomst kan, liksom rörelseinkomsten för varje annan företagare som arbetar i sitt eget företag, sägas bestå av två delar: dels skälig ersättning för det arbete som han utför, dels företagarinkomst. Givetvis kan det i praktiken vara svårt att dela upp rörelseinkomsten i dessa två komponenter. För företagare i varje annan bransch än rederiverksamhet kan också en sådan uppdelning sägas vara tämligen ointressant, eftersom båda inkomstkategorierna beskattas enligt samma skatteskalor. För den seglande delägaren är situationen en annan, eftersom hans arbetsinkomst skulle ha beskattats enligt de lindrigare sjömansskatte-

skalorna om han inte varit delägare i fartyget.

En person som tjänstgör i ett svenskt handelsfartyg kan inte påstås ställa större krav på social service från det svenska samhället om han är delägare i fartyget än om han inte är det. Det förefaller därför uppenbart oskäligt att, såsom nu är fallet, seglande delägare skall beskattas enligt de skatteskalor som gäller inkomst av tjänst i land för den del av hans rörelseinkomst som avser ersättning för arbete ombord i det egna fartyget. Utredningen föreslår därför att seglande delägare skall beskattas enligt sjömansskatteskalorna för den del av hans rörelseinkomst som avser ersättning för arbete ombord i det egna fartyget.

Uppdelningen av seglande delägaresh rörelseinkomst i arbetsersättning och företagarinkomst synes inte behöva medföra några större praktiska problem, eftersom även seglande delägare omfattas av mönstringsskyldigheten för besättningsmedlemmar och därigenom automatiskt inplaceras i befattningar som är klart definierade. Ersättningen är reglerad i kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter för anställda i alla sådana befattningar utom befälhavare. Även för den sistnämnda befattningen synes dock finnas möjligheter att med hjälp av den lönestatistik som sammanställs av arbetsmarknadens parter göra en skälighetsbedömning. Alternativt skulle skattemyndigheterna vad gäller befälhavarebefattningen kunna utgå från den avtalsenliga ersättningen för överstyrman och göra ett rimligt procentuellt på slag på denna.

7.4 Övriga åtgärder

7.4.1 Bidrag av statsmedel till sjöfartsteknisk och sjöfartsekonomisk forskning

Svensk sjöfart har sedan länge legat i främsta rummet

när det gäller sjöfartsteknisk utveckling. I fråga om såväl ekonomisk fartygsdrift, t. ex. automation och lasthantering, som säkerhet och inre miljö har den svenska handelsflottan varit en föregångare beträffande tekniskt avancerade lösningar. Forskningen har varit en förutsättning för denna ledande roll.

Svensk rederinäring har under årens lopp lagt ned stora belopp på sjöfartsteknisk forskning. Enskilda rederier har sedan det andra världskrigets slut lagt ned avsevärda summor på avancerade systemlösningar, exempelvis av typ ro-ro- och bil/bulktransporter. Sedan länge har frågor om skeppsbyggnadsteknisk forskning av allmän karaktär handlagts inom en särskild stiftelse. Från år 1967 deltog Sveriges Redareförening i detta arbete tillsammans med Sveriges Varvsindustriförening inom Stiftelsen Svensk Skeppsforskning. Stiftelsen hade till ändamål att till fromma för utvecklingen inom skeppsbyggeriet och rederinäringen låta vetenskapligt utforska och utreda tekniska och teknisk/ekonomiska frågor samt att i detta avseende samarbeta med andra forskningsinstitutioner såväl inom som utom landet och att informera om denna verksamhet. Under ettvar av åren 1974-1976 tillfördes stiftelsen 1,3 milj. kr. från vardera Redareföreningen och Varvsindustriföreningen. Styrelsen för teknisk utveckling (STU) bidrag med 2,6 milj. kr. årligen.

År 1977 beslöt Redareföreningen att dess engagemang i Stiftelsen Svensk Skeppsforskning skulle avvecklas snabbast möjligt. Bakgrunden härtill var dels den ekonomiska kris som rederi- och varvsnäringen hamnat i, dels att man önskade att Redareföreningens bidrag skulle uteslutande användas till forskning som kom rederinäringen tillgodo.

Näringen har emellertid bedömt det som nödvändigt att söka behålla det tekniska försprång som föreligger i förhållande till konkurrentländerna. En förutsättning

för svensk sjöfarts möjligheter härvidlag är en fortsatt forskning. För att kunna hävda sig i den allt hårdare internationella konkurrensen anser vidare Redareföreningen att sjöfartsteknisk forskning i ökad omfattning är oundgänglig. Den ekonomiska krisen har dock tvingat näringen att väsentligt dra ned omfattningen av sitt bidrag till forskningen.

I april 1979 träffades ett avtal mellan STU för staten och Redareföreningen angående gemensam finansiering av viss forsknings- och utvecklingsverksamhet. STU och Redareföreningen har sålunda i avtalet åtagit sig att under tiden den 1 januari 1979 - den 30 juni 1981 gemensamt finansiera forskning och utveckling inom området för sjöfartsteknisk forskning. Verksamheten skall bedrivas enligt riktlinjer som anges i ett mellan parterna överenskommet ramprogram. Ansvaret för forskningens genomförande åvilar enligt avtalet en särskild programstyrelse utsedd av STU och Redareföreningen. STU har enligt avtalet åtagit sig att under avtalsperioden medverka till finansieringen av den avtalade verksamheten genom att tillskjuta 1 875 000 kr., varav 375 000 kr. under budgetåret 1978/79, 750 000 kr. under budgetåret 1979/80 och 750 000 kr. under budgetåret 1980/81. Redareföreningen har å sin sida åtagit sig att under avtalsperioden tillskjuta lägst 1 875 000 kr., varav en betydande del utgör överskottsmedel från Stiftelsen Svensk Skeppsforskning.

Utredningsmannen har granskat det ramprogram rörande sjöfartsteknisk forskning som ingår i avtalet mellan Redareföreningen och STU. På grund av de begränsade medel som står till förfogande har de avtalsslutande parterna prioriterat projektförslagen och kommit fram till fyra projekt, nämligen

1. Bränslen och bränslebehandling
2. Databank
3. Fartygs handhavande
4. Svensk sjöfarts situation i framtiden.

Utredningen anser behovet av sjöfartsteknisk forskning vara ytterst angeläget för att sjöfartsnäringen skall kunna behålla det tekniska försprång som fortfarande finns inom åtskilliga sektorer av näringen i förhållande till konkurrerande handelsflottor. Det är uppenbart för utredningen att med de medel som för närvarande står till förfogande kommer projekten att dra ut över en längre tidsperiod samtidigt som man av ekonomiska skäl inte kan anlita den expertis som vore önskvärd.

Nya tekniskt avancerade fartygskonstruktioner och en hög produktivitet kommer att vara nödvändiga för den svenska sjöfartsnäringen. Mot denna bakgrund bör forskningen förstärkas. Svensk sjöfart är utsatt för internationell konkurrens till och med i högre grad än svensk industri i övrigt. För att hävda oss i konkurrensen måste vi kvalitativt ligga före våra utländska konkurrenter för att med hjälp av teknikens senaste framsteg kunna utföra transporter effektivare, snabbare och säkrare än konkurrenterna. Vidare måste svensk sjöfart genom en framsynt planering kunna ägna sig åt sådana sektorer där vi har de bästa möjligheterna att konkurrera.

Utredningen anser mot denna bakgrund att de resurser, som genom avtalet mellan STU och Redareföreningen tillförs forskningen, är för små. De projekt som nu har satts i gång inom Redareföreningen omfattar endast ca en tredjedel av de förslag som utarbetats och som finns upptagna i ramavtalet mellan STU och Redareföreningen. För att fullfölja fler av de upptagna projektförslagen skulle behövas ytterligare anslag.

Bland de ytterligare projekt upptagna i ramavtalet mellan STU och Redareföreningen som omedelbart bör sättas i gång märks projektet "Lasthanteringsutrustning", där möjligheter måste finnas att nedbringa den procentuellt mycket stora andel av ett rederis kostnader som hänförs till lasthanteringen. Vidare bör projektet "Maskinsystem" snarast komma i gång för att få fram effektiva systemlösningar av hela fartygsmaskineriet, såväl framdrivningsenheten som hjälpmaskineriet. Även inom sektorn "Drift och underhåll" finns projekt som bör ges hög prioritet och bli föremål för medelstillsdelning.

Det måste även beaktas att de nu uppstartade projekten som regel endast utmynnar i "mjukvara", dvs. i skriftligt presenterad probleminföreläsning och förslag till problemlösningar. Det kommer att finnas behov att praktiskt pröva dessa förslag, vilket kommer att öka anslagsbehoven utöver nuvarande ramar.

Staten bör därför öka sina insatser i fråga om forskningen. Ett särskilt skäl härför anser utredningen vara att ett långsiktigt program bör kunna läggas upp för att skapa en grund för fortlöpande nyinriktning av viktiga sektorer inom rederinäringen. Mot bakgrund av den överkapacitet som föreligger inom åtskilliga fartygssektorer, främst när det gäller masslastfartygen men också inom ro-ro-sektorn, måste en hårdare satsning göras på specialfartyg och på fartyg med avancerade tekniska system, t. ex. i fråga om lasthantering, kombinationslaster, framdrivning, handhavande vid ankomst och avgång, skrovteknik samt buller, vibrationer och inredning.

En ungefärlig utgångspunkt för att bestämma det fortsatta behovet av medel för forskningsändamål bör kunna vara de ekonomiska förutsättningar som Stiftelsen Svensk Skeppsforskning hade under åren 1976-1978. Stiftelsen tillfördes under ettvar av dessa år 5,2

milj. kr. eller under hela perioden 15,6 milj. kr. för forskning inom skeppsbyggeriets och rederinäringens område. Detta skall ses i relation till att avtalet mellan staten och Redareföreningen ger forskningen endast tillhoppa 3,75 milj. kr. under en period av 2,5 år räknat från den 1 januari 1979 eller 1,5 milj. kr. per år.

Utredningen föreslår, med stöd av vad ovan sagts, att ett särskilt statligt forskningsbidrag till sjöfartsteknisk forskning skall utgå under budgetåren 1980/81 t. o. m. 1982/83. Bidraget bör uppgå till 6 milj. kr. per år. Beloppet bör anvisas under anslagen till Styrelsen för teknisk utveckling. Den avsedda verksamheten bör genomföras av den av STU och Redareföreningen inrättade särskilda programstyrelsen. Utredningen anser att programstyrelsen bör utvidgas att även innefatta företrädare för de ombordanställda.

Utredningen konstaterar att riksdagen anslutit sig till ett uttalande i prop. 1968:68, att en riktpunkt för bedömningen av statlig ekonomisk medverkan i kollektiv teknisk forskning bör vara att industrin svarar för större delen av det avtalsbundna stödet. Utredningen anser att vissa av de projekt som föreligger bör finansieras på samma sätt som hittills, dvs. genom fördelning av kostnaderna med hälften på STU och hälften på Redareföreningen. Förhandlingar härom bör upptagas mellan parterna. Flertalet av projekten är emellertid av den karaktären att såsom, enligt vad som uppgetts för utredningen, skett i liknande fall på andra områden en statlig finansiering till 100 procent är motiverad.

Det är vidare enligt utredningen angeläget att ett särskilt forskningsprogram utvecklas för ekonomisk och geografisk sjöfarts- och hamnforskning. Inom Transportforskningsdelegationen (TFD) har man gjort ansträngningar för att i samarbete med andra berörda organ inom sjöfarts- och hamnnäringen söka åstadkomma

ett sådant program. Detta arbete bör fortsättas och mot bakgrund av det program som utarbetas bör TFD söka initiera sådan forskning som kan medverka till att den svenska sjöfarten kommer att spela den roll som i denna utredning föreslagits. De närmare formerna härför kan knappast nu diskuteras, eftersom TFD:s verksamhet skall ses över.

Erfarenhetsmässigt kan konstateras att enbart forskningsmedel inte ger tillräcklig effektivitet när det gäller konkreta FoU-resultat. I flera länder har av detta skäl inrättats forskningsinstitut kring sjöfartsfrågor. T. ex. kan nämnas Skipsfartsökonomisk Institutt i Norge, vars ekonomiska grund tillkom genom en större donation från redarehåll. Även i Sverige har tillskapandet av ett institut i blygsam omfattning varit föremål för debatt.

Successivt har dock, generellt sett, allt större tveksamhet uppstått om lämpligheten av att inrätta särskilda forskningsinstitut. I prop. 1978/79:119 om den framtida forskningsverksamheten i landet framhålls att FoU-verksamheten i första hand bör byggas ut vid befintliga högskolor och universitet. Att nu föreslå inrättandet av ett sjöfartsforskningsinstitut synes inte vara ändamålsenligt. I stället bör TFD ges ökade ekonomiska resurser för att kunna ställa medel till förfogande för forskningsprojekt inom ramen för det tidigare nämnda forskningsprogrammet. Denna medelförstärkning bör enligt utredningens uppfattning till en början kunna vara relativt blygsam för att sedan successivt ökas när förutsättningar skapats för arbete på flera forskningsprojekt. Utredningen föreslår att för ändamålet anslås 200 000 kr. under budgetåret 1979/80, 500 000 kr. under vardera av budgetåren 1980/81 och 1981/82 samt 800 000 kr. under budgetåret 1982/83. Det är angeläget att denna forskning inte finansieras enbart med statsmedel utan att även olika kategorier av avnämare till forskningsre-

sultaten medverkar till finansieringen.

7.4.2 Ökade resurser för utbildning av sjöpersonal

Sjöpersonalutbildningen i Sverige har gamla anor. Utbildningens kvalitet har tidigare ansetts vara mycket god. Ett bevis härför är, att svenskt befäl alltid har haft lätt att få anställning på utländska fartyg.

Under 1970-talet har fartygen genomgått en omfattande teknisk omvandling. Såväl bryggutrustning som framdrivningsmaskineri och lasthanteringsmetoder har moderniserats i avsevärd utsträckning. Svenska fartyg har länge legat i främsta rummet i fråga om denna utveckling. I konkurrensen med flottor, som har ett helt annat driftskostnadsläge än den svenska, har det nämligen varit en nödvändighet att de svenska fartygen utrustats med tekniskt avancerade hjälpmedel.

Härigenom skapas förutsättningar för en rationell arbetsorganisation ombord, som även ger driftsäkerhet och tillvaratar sjösäkerhetens intressen. Rationellt utnyttjande av denna tekniskt avancerade utrustning ger också möjlighet till en minskning av bemanningen. En förutsättning för att kunna upprätthålla denna nödvändigt höga tekniska nivå är emellertid att fartygen kan bemannas med väl utbildad personal.

I förhållande till den tekniska utvecklingen på fartygen har sjöpersonalutbildningen i Sverige blivit kraftigt eftersatt, framför allt vad gäller läromedel och teknisk utrustning på skolorna. Sålunda möter det nyutexaminerade sjöbefälet ofta den moderna utrustningen först då han tillträder tjänst i fartygen.

Under hela 1970-talet har sjöpersonalutbildningen varit under utredning. Den grundläggande utbildningen, dvs. den för manskapskategorierna, har från läsåret 1978/79 reglerats tillfredsställande genom att den förts in

som en linje i gymnasieskolan.

I prop. 1978/79:71 om utbildning av sjöbefäl samt drifts- och underhållsteknisk personal i högskolan lade regeringen fram förslag om en reformerad utbildning av sjöbefäl samt drift- och underhållsteknisk personal. Förslaget innebar att de utbildningar till styrman och sjökapten, maskintekniker och sjöingenjör, driftsingenjör samt radiotelegrafist vilka anordnas vid landets fem sjöbefälsskolor skall inordnas i organisationen av statliga högskoleenheter. Propositionen innehöll vidare förslag om riktlinjer för ändrad studieorganisation. Fyra nya allmänna utbildningslinjer och tre påbyggnadslinjer för utbildning av sjöbefäl, drift- och underhållsteknisk personal samt radiotelegrafister föreslogs bli inrättade. Utbildningen till styrman och maskintekniker skulle enligt förslaget förlängas från ett till två år. Enligt förslaget skulle den nya utbildningen starta läsåret 1980/81.

Riksdagen (UbU 1978/79:24, rskr 1978/79:206) godtog i huvudsak regeringens förslag.

Beträffande resurserna för utbildningens bedrivande framhölls i propositionen som angeläget, att det skapas en utbildningsorganisation där såväl personal som tekniska resurser kan utnyttjas effektivt. Vidare påpekades att en spridning av den nya sjöbefälsutbildningen till nuvarande fem orter - dvs. Göteborg, Malmö, Kalmar, Stockholm och Härnösand - skulle vara en från utbildningsekonomisk synpunkt mycket dyrbar lösning med hänsyn till det begränsade antalet utbildningsplatser. Tillgängliga resurser måste koncentreras för att ge utbildningen en godtagbar standard. Föredragande statsrådet kom därför till slutsatsen att sjöbefälsutbildningen borde anordnas på färre orter, förslagsvis på tre av de nuvarande sjöbefälsskolorna.

Frågan om sjöbefälsutbildningens lokalisering togs upp i ett flertal motioner. I utbildningsutskottets av riksdagen godkända betänkande framhölls att det fanns vägande utbildningspolitiska och resursmässiga skäl för att anordna sjöbefälsutbildning på färre orter. Utskottet ansåg att sjöbefälsutbildning borde anordnas i Kalmar, Göteborg och Härnösand. Däremot kunde utskottet inte tillstyrka att den nautiska utbildningen koncentrerades till Göteborg.

En viktig fråga under riksdagsbehandlingen var också behovet av och förutsättningarna för en samordning mellan driftpersonalutbildningen och den maskintekniska sjöpersonalutbildningen. Utskottet utgick i likhet med föredragande statsrådet från att universitets- och högskoleämbetet samt högskoleenheterna i sitt planeringsarbete skulle komma att ta tillvara de möjligheter som finns till ett gemensamt resursutnyttjande i detta avseende.

Den nu beslutade nedskärningen av antalet sjöbefälskolor måste medföra en koncentration av befintliga resurser i fråga om lärarpersonal och teknisk utrustning på skolorna.

Undervisningen i sjöbefälsskolorna bedrivs i nuläget i stor utsträckning med hjälp av föråldrad och utsliten materiel, som på grund av otillräcklig medelstilldelning inte kunnat förnyas. Inom flera ämnesområden bedrivs undervisning med hjälp av utrustning som är så föråldrad, att den över huvud taget inte förekommer på moderna fartyg. I den nautiska utbildningen ersätts först nu de radarsimulatorer, som installerades under 1950-talet, med moderna navigeringssimulatorer. I dessa kan eleverna på ett verklighetstroget sätt tränas i att använda den utrustning som finns på bryggan på ett modernt fartyg. Dessa navigeringssimulatorer behöver emellertid också kompletteras med manöversimulatorer med möjlighet att öva avancerade manövrer med

olika typer av fartyg i hamnar och andra trånga farvatten. Den maskintekniska utbildningen behöver på motsvarande sätt kompletteras med maskinsimulatorer och simulatorer för test och felsökning på reglerutrustningen.

En omfattande upprustning av såväl utrustnings- som läromedels- och biblioteksresurserna är en nödvändig förutsättning för att sjöbefälsutbildningen skall kunna få en standard som tillgodoser den svenska handelsflottans behov att ligga väl över internationellt gängse standard.

Enligt utredningens uppfattning är det vidare angeläget, att sjöbefälsutbildningen i högskolan vid sidan av en förbättrad sjösäkerhetsutbildning också ger eleverna en avsevärt förbättrad utbildning beträffande fartygs och rederiers ekonomi och i hur olika slag av kostnader och inkomster kan påverkas genom förbättring av fartygs- och rederiorganisationen. Detta skall syfta till att ge fördjupade praktiska kunskaper om ekonomisk fartygsdrift och förståelse för hur driftskostnaderna kan påverkas.

Utredningen anser det vidare angeläget att sjöbefälsutbildningen vid högskolan, i enlighet med vad som stadgas i högskolelagen, kombineras med förutsättningar att bedriva forskning och utvecklingsarbete. Stor uppmärksamhet måste därför ägnas åt lärarnas fort- och vidareutbildning. De måste beredas praktiska möjligheter att följa med i utvecklingen och att kombinera sin undervisningsskyldighet med forskningsverksamhet. För att detta skall vara möjligt krävs att speciella befattningar som docenttjänster och forskarassistenttjänster inrättas och att ett nära samarbete med andra institutioner inom högskolan etableras.

Utan att föregripa ställningstagandet från UHÄ:s råd-

givargrupp beträffande sjöbefälsutbildningens lokalisering på längre sikt vill utredningen framhålla att den finner starka skäl tala för att den nautiska utbildningen koncentreras till en ort i landet. Den samverkan som redan inletts mellan sjöbefälsskolan i Göteborg och Chalmers Tekniska Högskola och erfarenheterna härav talar för att det blir Göteborg som på sikt blir centrum för denna utbildning och härtill knuten forskning.

Det fordras sålunda en snabb och kraftig förstärkning av utrustning och läromedel, en delvis ändrad inriktning av själva innehållet i utbildningen samt en successiv uppbyggnad av forsknings- och utvecklingsverksamheten. Vidare krävs ett sambruk av gymnasieskolans och högskolans resurser, vilket förutsätter ett nära samarbete mellan skolöverstyrelsen samt universitets- och högskoleämbetet. Ett förverkligande av riksdagens intentioner beträffande utbildningens bedrivande kräver att utbildningsmyndigheterna tillförs behövliga ekonomiska resurser.

För sjöbefälsskolorna utgår för budgetåret 1979/80 ett anslag på omkring 20 milj. kr. För att genomföra den enligt utredningens mening nödvändiga upprustningen av utbildningen, så att svensk rederinäring kan förbättra sin konkurrensförmåga, krävs en ökning av detta anslag. Analyser bör skyndsamt utarbetas över läromedels- och utrustningsbehovet för såväl den nautiska som den maskintekniska respektive drifttekniska utbildningen och medel bör anslås för att anskaffa den tekniska materiel som utredningen i det föregående har funnit vara nödvändig.

Utredningen bedömer kostnaderna för uppbyggnad av navigeringssimulatorer för den nautiska utbildningen och komplettering av övrig nautisk utrustning till ca 5 milj. kr. Kostnaderna för en manöversimulator kan i nuläget inte anges med någon exakthet. Utrustningen

för den maskintekniska utbildningen torde i stor utsträckning kunna sambrukas med den som krävs för den drifttekniska utbildningen. Vid de tre skolor där den maskintekniska utbildningen enligt riksdagsbeslut skall anordnas krävs sålunda maskinsimulatorer. Kostnaderna för dessa bedöms uppgå till ca 4 milj. kr. per skola och kostnaderna för övrig maskinteknisk utrustning till ca 1 milj. kr. per skola.

Mot bakgrund härav föreslår utredningen ett extra anslag på 10 milj. kr. att utgå under budgetåret 1980/81 och 15 milj. kr. för budgetåret 1981/82.

7.4.3 Slopande av stämpelavgiften vid förvärv av fartyg

Vid förvärv av reigstreringspliktigt fartyg med ett värde av minst 25 000 kr. skall stämpelskatt erläggas. Stämpelskatt skall även erläggas när fartyg på grund av försäljning upphör att vara svenskt. Skatteplikt föreligger inte vid bl. a. förvärv av utländskt fartyg, vid beställning som avser nybyggnad, eller vid förvärv av nybyggt fartyg omedelbart från den som byggt fartyget. Skatten utgår med 1 procent av fartygets värde vid tiden för förvärvet (SFS 1964:308).

I stämpelavgifter i ovan angivna fall har under de senaste budgetåren erlagts följande belopp:

Budgetår	Erlagda stämpelavgifter kr.
1973/74	9 549 000
1974/75	9 368 000
1975/76	11 213 000
1976/77	14 489 000
1977/78	15 367 000
1978/79	ca 17 700 000 t. o. m. april 1979

Inkomsterna av stämpelavgifterna har ökat kraftigt under senare år till följd av en omfattande utför-

säljning av större svenskt tonnage till utlandet. Inkomstökningen är delvis anmärkningsvärd med hänsyn till att ett flertal beslut tagits om befrielse från stämpelskatt vid försäljning.

De önskemål om befrielse från stämpelavgiften som framförts i särskilda fall har medfört att frågan aktualiserats om ett generellt slopande av avgiften vid fartygsförvärv och -försäljningar. Man har därvid sett den tilltänkta åtgärden som ett stöd åt den svenska rederinäringen. Utredningen vill betona att köp och försäljning av fartyg utgör ett naturligt led i rederiernas förnyelse av fartygsflottan. I flertalet sjöfartsländer saknas beskattning motsvarande den svenska stämpelavgiften eller är den lägre än den svenska. Flaggutredningen ansåg det angeläget att denna kostnadsskillnad snarast undanröjdes. Utredningen föreslår att stämpelavgiften vid förvärv av registreringspliktigt fartyg slopas. Statsverkets intäktsbortfall härigenom kan uppskattas till ca 12 milj. kr. per budgetår.

Den nuvarande stämpelavgiften redovisas på statsbudgetens inkomstsida men tillgodoräknas sjöfartsverkets fartygsverksamhet vad avser kostnadsansvaret för verksamheten. Ett slopande av avgiften medför ett underskott i fartygsverksamheten, som utredningen föreslår täckt genom skattemedel.

7.4.4 Exportstöd

De statliga åtgärder som vidtagits i syfte att underlätta den svenska industrins exportmöjligheter omfattar i princip även tjänster. Då många av de omständigheter som påkallat tillkomsten av exportstöd, bl. a. långa kredittider, också gjort sig gällande inom sjöfarten har svensk rederinäring behov av tillgång till sådant stöd i de skilda former som nu tillämpas i Sverige.

Av en skrivelse den 2 maj 1977 från Exportkreditnämnden till Sveriges Redareförening (referens S 802-7) framgår att kreditgarantier kan lämnas efter prövning i varje särskilt fall också vid försäljning av begagnade svenska fartyg till utlandet, att garanti i princip också skulle kunna lämnas för charterhyror för fartyg vid bortfraktning till utländsk befraktare, dock endast under förutsättning att avtalet om bortfraktningen utgör ett led i en avsedd försäljning av fartyget, samt att möjlighet saknas att lämna garanti för fraktbetalningar utan direkt anknytning till exportförsäljning, dock att fraktkostnaden kan innefattas i garanti för varuexport i de fall då fraktkostnaderna inkluderas i det överenskomna priset för den exporterade varan.

De nya eller utbyggda former av exportstöd som tillämpas från den 1 juli 1978 behandlas närmare i prop. 1977/78:155. Däri behandlas således bl. a. både AB Svensk Exportkredits möjligheter att refinansiera exportaffärer och de nya garantiformer och utvidgade ramar som gäller för Exportkreditnämndens verksamhet. På s. 29 i propositionen återges i korthet Sveriges Redareförenings önskemål att "kunna tillgodogöra sig det föreslagna systemet såväl vid uthyrning av sjötransporttjänster till utlandet i fall då kontraktstiden överstiger två år som vid försäljning av begagnade svenska fartyg till utlandet när kreditstiden överstiger två år". Föreningen uttalar i sammanhanget sitt stöd för "utredningens principiella krav att ett nytt exportkreditsystem bör kunna utnyttjas lika av alla kategorier svenska företag som exporterar varor och tjänster".

I samma proposition, på s. 110, kommenterar chefen för industridepartementet Redareföreningens framställning med hänvisning till att frågan om särskilda åtgärder för finansiering av sjöfartstjänster kommer att behandlas inom ramen för den sjöfartspolitisk-

ka utredningen. Föredraganden tillägger att "i avvaktan härpå finner jag det nu inte lämpligt att sjöfartstjänster inordnas i systemet". Med hänsyn till att sistnämnda uttalande enbart nämner "sjöfartstjänster", och då icke i övrigt föreningens framställning såvitt angår försäljning av begagnade fartyg föranleder kommentarer, utgår sjöfartspolitiska utredningen från att andrahandsfartyg - liksom andra begagnade varor - kan komma i fråga för såväl exportkrediter som exportkreditgarantier efter sedvanlig prövning från fall till fall. Då sjöfartsnäringens önskemål i denna del härigenom får anses tillgodosett i princip saknar utredningen anledning att nu framföra förslag i denna del.

Det ankommer således på den sjöfartspolitiska utredningen att bedöma behovet av rubricerade exportstödsåtgärder inom svensk sjöfart såvitt angår tillhållande av sjöfartstjänster.

Vad först angår sjöfrakter i allmänhet kan konstateras att betalningsvillkoren endast i undantagsfall är sådana att exportkredit eller exportkreditgarantier över huvud kan komma i fråga. Således lämnas som regel icke någon kredit för sådana betalningar. I den mån särskilda behov skulle anses föreligga för sådan säkring av frakter kan, som Exportkreditnämnden påpekat, en i exportpris inkluderad fraktkostnad omfattas av exportkreditgaranti. För sjöfraktbetalningar i allmänhet saknas därför anledning att för närvarande föreslå möjlighet att erhålla svenska former av exportstöd.

Återstår då huvudsakligen frågan om möjlighet för rederier att erhålla exportstöd vid uthyrning av svenskflaggade fartyg till utlandet i fall då kontraktstiden överstiger två år. I den mån sådan bortfraktning utgör ett led i en avsedd försäljning av fartyget kan, som Exportkreditnämnden påpekat, charterhyran i princip garanteras efter särskild pröv-

ning. Däremot föreligger för närvarande icke möjligheter att erhålla vare sig refinansiering från AB Svensk Exportkredit eller kreditgarantier från Exportkreditnämnden för säkerställande av betalning då svenskflaggat fartyg uthyres till utländsk befraktare på längre tid och utan samband med försäljning.

Bortfraktning av fartyg för tidsperioder överstigande två år förekommer till övervägande delen inom masslastfarten. Det är således huvudsakligen bulkfartyg och tankfartyg som omsättes på denna marknad, men det kan i mindre utsträckning förekomma också för andra typer av fartyg. Som utredningen i annat sammanhang påpekat är det just masslasttonnaget under svensk flagg som åderlåtits under den långvariga lågkonjunkturen. Antalet svenskflaggade fartyg som nu kan ifrågakomma för bortfraktning på längre tid för transporter av masslastgoods är således begränsat. Ytterligare enheter kan komma att försäljas till utlandet och beställningsaktiviteten inom denna sektor är för närvarande närmast obefintlig. Utredningen måste därför konstatera att mera påtagliga behov för närvarande icke föreligger för exportstöd i här aktuella former vid bortfraktning av svenskflaggat tonnage till utlandet under längre tidsperioder. Då situationen emellertid kan komma att på sikt förändras anser sig sjöfartspolitiska utningen dock böra förorda att såväl exportkredit som exportkreditgarantier bör kunna ifrågakomma vid bortfraktning av svenska fartyg på längre tid till utlandet. Utredningen är emellertid medveten om att detta skulle strida mot vad som nu gäller för andra kategorier av företag och anser därför att detta spörsmål får upptas till prövning när exportkreditgarantisystemet blir föremål för översyn.

Då svensk rederinäring har samma behov som svensk industri i övrigt såväl att kunna täcka valutarisker

som att kunna utnyttja investeringsgaranti vid redarisamarbete med utländska stater, och då i första hand u-länder, bör även i dessa båda hänseenden regeringens vidtaga de åtgärder som erfordras för att rederinäringen skall kunna inordnas i vederbörande system på samma villkor och under samma förutsättningar som landbaserad svensk industri.

7.4.5 Oljelagring i tankfartyg

Riksdagen har beslutat att beredskapslagringen av olja i Sverige skall öka. Planer har därför utarbetats för att öka lagringsmöjligheterna i bergrum. Då dessa planer för några år sedan kom till Sveriges Redareförenings kännedom, tog föreningen kontakt med myndigheterna och de större tankrederierna. Bakgrunden var att en stor del av det svenska tanktonnaget låg upplagt i brist på frakter. Det kunde antas att oljelagring i tankfartyg skulle vara nationalekonomiskt gynnsam och dessutom kunde komma till stånd snabbare än en ökad lagring i bergrum. Det framstod också som sannolikt att oljepriserna skulle stiga. Konkreta förhandlingar kom till stånd mellan berörda myndigheter och rederier. Tanken var då att fartygen skulle hämta olja på utvinningsorterna och föra oljan till Sverige, där fartygen skulle läggas upp med lasten kvar ombord.

Frågan om en sådan temporär oljelagring har därefter behandlats vid 1977/78 års och 1978/79 års riksmöten. Vid bägge tillfällena har frågan aktualiserats av riksdagsmannen Rosqvist i frågor till handelsministern. I svaret vid det förstnämnda tillfället framhölls bl. a., att möjligheterna att använda tankfartyg för detta ändamål måste prövas noggrant och att överstyrelsen för ekonomiskt försvar hade att utreda dessa möjligheter. Det uttalades också att oljepriserna kunde komma att sjunka i stället för att stiga. Under hösten 1978 beslöt regeringen att inte lagra olja i tankfartyg men att överstyrelsen kontinuerligt skulle un-

dersöka möjligheterna till sådan lagring.

Vid diskussionen under riksmötet 1978/79 uttalade handelsministern att skälet till det negativa beslutet under hösten 1978 främst var av ekonomisk art. Härtill kom de negativa konsekvenser från miljösynpunkt som en eventuell brand, utsläpp av olja eller navigatoriska fel skulle innebära.

Samtidigt som dessa diskussioner fördes i Sverige, aktualiserades frågan även i Japan. Förhandlingarna i Japan ledde till resultat och den japanska staten har i samarbete med japanska tankrederier hittills köpt 5 milj. ton olja, som hämtats hem till Japan i ett 20-tal VLCC-fartyg och där lagts i reserv i dessa fartyg. Den hittillsvarande vinsten till följd av prisstegringen på olja är ca 200 milj. US dollars (före OPEC-beslutet 1 juni 1979 om ytterligare prishöjningar). Härjämte har man fördelen av ett förbättrat läge ur energiförsörjningssynpunkt. I Japan ämnar man nu ta hem ytterligare 2,5 milj. ton olja för dylik lagring.

Världsmarknadspriset på olja har på senare tid ökat kraftigt och kommer med all sannolikhet att successivt öka ytterligare. Bristen på olja kan beräknas bli kännbar. Sveriges beroende av oljeimport kan inte beräknas minska under överskådlig tid. Härtill bidrager ovisshet i fråga om användning av kärnkraft.

Som följd av den dåliga fraktmarknaden har svenska rederier tvingats sälja en betydande del av tanktonaget (se avsnitt 4.1). Utredningen finner dock inte att detta ändrar förutsättningarna för lagring av olja i tankfartyg. Marknaden är alltjämt så osäker att det framstår som försiktigast att snabbt gardera sig mot höjda oljepriser och brist på olja. Antagligen kommer det att vara nationalekonomiskt fördelaktigt att använda kvarvarande fartyg som lagrings-

plats i Sverige för olja.

I nuvarande osäkra fraktläge och under rådande ekonomiska kris för tankrederierna skulle detta sätt att använda fartygen bereda dem en viss ekonomisk lättnad genom att de skulle kunna få driftskostnaderna täckta. Genom att lägga upp flera lastade fartyg tillsammans torde en minskning kunna ske av bemanningen åtminstone i förhållande till den fastställda minimibemanningen. Härjämte skulle staten troligen kunna tillgodogöra sig en ytterligare stegring av oljepriserna, varjämte landets oljeförsörjning skulle bli mindre äventyrlig.

Säkerheten för ombordvarande, fartyg, kringliggande miljö etc. måste givetvis övervägas med noggrannhet. Från försäkringsgivarnas sida har ställts i utsikt betydande reduceringar av utgående premier för kasko- och ansvarsförsäkringar. Detta visar att riskerna bedöms som små.

Försäkringsgivarna har utfärdat vissa rekommendationer hur säkerhetsanordningarna bör vara i samband med att stora tankfartyg läggs upp som oljelager. Vattendjupet skall sålunda vara sådant att fartygen utan dröjsmål kan gå till sjöss med sin last ombord, eventuella tomrum i tankarna skall fyllas med inertgas om inertgasanläggning finns, fartygen skall avfendras på tillfredsställande sätt, besättningens sammansättning skall bestämmas i samråd med försäkringsföretagen, etc. Rökförbud bör råda och vid läktringsoperationer skall extra personal och bogserbåtar engageras i erforderlig omfattning. Miljöfrågorna bör sålunda enligt uredningens uppfattning kunna bemästras genom en omsorgsfull planering av fartygens placering, bemanning, tillgång till reservpersonal, bogserfartyg m. m.

Även om den maximala omfattningen av projektet har ändrats genom försäljning av ett stort antal tankfartyg, kvarstår enligt utredningens uppfattning alltjämt

ett klart behov för samhället och rederinäringen att nyttja återstående fartyg på ett rationellt sätt för hemtransport av olja och temporär beredskapslagring av denna olja.

7.5 Riktlinjer för Sveriges agerande inom den internationella sjöfarten

7.5.1 Gällande riktlinjer

Utredningen vill erinra om att kommunikationsministern i prop. 1978/79:116 behandlade det internationella sjöfartspolitiska läget och angav riktlinjer för Sveriges agerande. Dessa överväganden föranledde inga erinringar från riksdagen.

Kommunikationsministern delade sjöfartspolitiska utredningens uppfattning att Sverige bör fortsätta sitt odogmatiska försvar för den fria sjöfarten. Kommunikationsministern menade liksom utredningen att den fria sjöfarten är en naturlig utgångspunkt för ett land med vår handelspolitiska inställning och med en rederinäring som bedriver en omfattande cross-trade. Detta hindrar inte att Sverige i aktuella frågor godtar lösningar som inte är helt förenliga med en strikt tillämpning av den fria sjöfartens principer men som på längre sikt kan gynna svenska intressen.

Kommunikationsministern uttalade vidare att det var ett väsentligt svenskt intresse att konferenssystemet bibehölls inom linjesjöfarten. Linjekonferenserna borde också ges möjlighet till ökad effektivitet genom frihet att tillgodogöra sig den teknologiska utvecklingen och rationalisera verksamheten. Om en internationell överenskommelse härom förutsatte ökad statlig insyn i konferensernas verksamhet i syfte att förhindra illojala affärsmetoder, borde det kunna godtas av Sverige.

Sveriges hittills negativa inställning till FN:s linjekonferenskod borde omprövas om överläggningarna inom EG resulterade i en lösning som innebar att kodens lastuppdelningsbestämmelser inte skall tillämpas mellan EG-länder och andra OECD-länder.

I fråga om tank- och övrig bulksjöfart borde enligt kommunikationsministern Sverige se positivt på u-ländernas önskan att bygga ut sina flottor och få en rimlig andel av trafiken. Detta innebar dock inte att Sverige skulle godta lastuppdelning eller andra former av lastpreferenser inom denna sjöfart. Konsekvenserna för världshandeln av sådana åtgärder skulle kunna bli ännu allvarligare i den trafiken än i linjesjöfarten.

Sverige borde fortsätta sina strävanden att motarbeta registrering av fartyg under bekvämlighetsflagg.

Den svårbemästrade priskonkurrensen från öststaterna måste följas med stor uppmärksamhet och i nära kontakt med OECD och EG.

7.5.2 UNCTAD-koden

Den internationella sjöfartspolitikens tenderar att bli alltmer protektionistisk samtidigt som alltfler länder uppfyller sina ambitioner att bygga upp en egen handelsflotta. Härvid har man använt sig av diskriminerande lagstiftning och bestämmelser om lastuppdelning.

Efter UNCTAD-kodens tillkomst har detta i många fall dessutom skett med hänvisning till koden, som, trots att den ännu ej trätt i kraft, ändå av u-länderna ansetts vara ett rättesnöre genom att den accepterats av en stor majoritet av länderna i världen.

Koden kommer av allt att döma att träda i kraft med hänsyn till att bl. a. EG-staterna kommer att ansluta sig. Dessutom har både Norge, Sverige och Finland för-

klarat sig beredda att ansluta sig på EG:s villkor. Nödvändiga förutsättningar för kodens ikraftträdande kommer därvid att föreligga. Tidpunkten härför är dock osäker men torde ligga åtminstone ett par år framåt i tiden.

Återverkningarna är svåra att överblicka genom den mängd reservationer av skiftande omfattning som många länder anfört vid undertecknandet. Speciellt kommer EG-ländernas ratifikation att få studeras noga i avseende på den inverkan den får för den svenska rederinäringen. Genom att Sverige hittills inte varit berett att ratificera koden har heller inget studium av dess juridiska implikationer för svensk del behövt göras. När nu EG-staterna har beslutat sig för att ansluta sig till koden och förklarat att man samtidigt ej tänker tillämpa dess lastfördelningsprinciper mot bl. a. Sverige mot att Sverige tillämpar koden på reciprok basis mot EG-länderna, är det enligt utredningens uppfattning lämpligt att man på svensk sida tillsätter en arbetsgrupp som får i uppgift att närmare studera konsekvenserna för svensk del vid en anslutning. I denna grupp bör rederinäringen och avlastarna vara företrädna.

Gruppen bör även bedöma hur koden skall kunna göras tillämplig för svenska redare.

7.5.3 Öststatskonkurrensen

De speciella problem som konkurrensen från öststaterna skapat för linjefarten kommer troligen att bestå i framtiden. Genom att denna konkurrens sätts in på trader där svenska redare opererar som cross-traders, är möjligheterna att genom interna svenska åtgärder komma tillrätta med dessa problem mycket begränsade. Den bristande totala balansen i den sjöburna bilaterala handeln mellan Sverige och Sovjetunionen, där sovjetiska fartyg transporterar huvuddelen av godset,

diskuteras i den blandade svensk-sovjetiska sjöfartskommissionen för att söka finna en lösning varigenom svenska redare skulle få möjligheter att transportera större andelar. Det kan dock konstateras att obalansen till största delen beror på att den svenska importen av olja från Sovjetunionen nästan helt transporteras på sovjetisk köl. Då oljan utgör ca 90 procent av den svenska importen från Sovjetunionen slår detta igenom i den totala bilden. Den svenska exporten till Sovjetunionen är mer balanserad med ungefär lika deltagande, omkring 20 procent, av båda ländernas handelsflottor. Resterande 60 procent utförs av tredje lands tonnage, ofta inchartrat av svenska redare.

Enligt utredningens uppfattning bör ansträngningarna att uppnå en förändring som bättre tillgodoser svenska intressen fortsätta inom ramen för den blandade kommissionen. Härutöver bör arbetet med en lagstiftning som vid behov kan sättas i kraft snarast inledas. I detta hänseende hänvisar utredningen till sitt remissyttrande den 4 april 1979 till kommunikationsdepartementet över en av Sveriges Redareförening och Befraktarrådet till departementet ingiven framställning angående Öststaternas sjöfartspolitik. Utredningen tillstyrkte att ett konkret lagförslag skyndsamt utarbetades i den anda organisationerna förordat.

7.5.4 Trafiken mellan Europa och USA

I en dialog mellan den s. k. konsultativa sjöfartsgruppen (CSG) och USA diskuteras de problem som uppstått i trafiken mellan Europa och USA. Avsikten är att åstadkomma ett modus vivendi i de ömsesidiga relationerna så att den sjöburna handeln kan fortsätta att fungera utan de störningar som hittills drabbat trafiken. Utgången är dock oviss eftersom även den amerikanska sjöfartspolitikerna är under omprövning och hittillsvarande arbete kommit att kraftigt förseenas. F. n. kan ej bedömas när en samlad amerikansk

sjöfartspolitik kan presenteras.

Genom att befraktarråd hittills ej tillåtit i USA och den amerikanska antitrustlagstiftningen inte tillåter stängda konferenser har linjerederierna på främst Nordatlanten stora svårigheter i sina försök att rationalisera sin trafik utan risk för åtal under anti-trustbestämmelserna. Detta har lett till att f. n. ett s. k. Grand Jury-åtal väckts mot ett antal europeiska och amerikanska rederier för brott mot dessa bestämmelser. De inblandade rederierna, därav två svenska, har i en uppgörelse med amerikanska justitiedepartementet accepterat böter på sammanlagt 5,5 milj. US \$, varav 1 milj. US \$ faller på ACL i vilket ingår Broströms och Transatlantic. Den svenska regeringen har protesterat mot den juridiktionskonflikt som fallet har skapat.

Utgången av detta fall kan även komma att påverka debattklimatet mellan CSG och USA i ett läge där behovet av enighet i sjöfartspolitikiska frågor bland i-länderna är stort.

Från amerikansk sida har man dessutom tagit avstånd från UNCTAD-koden även i den form EG-staterna m. fl. kan komma att anta den. I stället reses allt fler krav i USA på att politiken skall få en mer bilateral prägel. USA ingick 1972 ett avtal med Sovjetunionen varunder de sjöburna transportererna dem emellan uppdelades på tredjedelsbasis, dvs. en tredjedel för vardera amerikanska, sovjetiska och tredje lands fartyg. Detta avtal föranledde protester från övriga OECD-länders sida, även om det senare visade sig att tredje länder transporterade betydligt mer än den tilldelade tredjedelen.

USA har i maj i år gått vidare på denna väg och under diskussionerna om ett handelsavtal med Kina uttalat avsikten att ingå ett sjöfartsavtal med i princip

samma innehåll som det sovjetisk-amerikanska avtalet. Detta avtal omfattar även bulktransporter. Avtalsutkast har utväxlats, men förhandlingarna har ännu ej avslutats.

Utvecklingen i USA bör därför enligt utredningens uppfattning noga följas med tanke på den betydelse den amerikanska handeln har för världssjöfarten i allmänhet. Även svenska rederier som bedriver en omfattande tredje landstrafik på USA kan drabbas hårt av en radikal omläggning av den amerikanska sjöfartspolitik. Med UNCTAD-koden i kraft, och där USA står utanför, kan en sådan utveckling ej uteslutas.

7.5.5 OECD:s sjöfartspolitik

OECD:s liberaliseringskod har som utredningen framhöll i sin promemoria den 30 januari 1979, s. 24, kommit att ifrågasättas av en del medlemsländer. Därför har sedan en tid diskussioner pågått i OECD:s sjöfartskommitté om möjligheterna att skapa en för medlemsländerna ny gemensam sjöfartsfilosofi, fortfarande baserad på liberaliseringskoden men med hänsynstagande till utvecklingen på andra håll i världen på sjöfartsområdet.

UNCTAD-koden utgjorde länge ett hinder för ett fullföljande av dessa diskussioner. Sedan emellertid EGländerna enats om hur man i princip skall ansluta sig till koden, och efter det att en rad andra OECD-länder, däribland Sverige, förklarat sig beredda att överväga en anslutning efter EG:s mönster, kunde OECD-arbetet återupptas. Vid ett möte i juni i år i OECD:s sjötransportkommitté gjordes därigenom avsevärda framsteg i de sjöfartspolitiska diskussionerna. Ännu återstår dock en del viktiga reservationer från en del länder, främst Frankrike, som starkt hävdar att alla sjöfartspolitiska riktlinjer som kan komma att utformas även måste omfatta de kommersiella avtal som träf-

fas mellan redare i olika länder eller mellan redare och en regering i ett icke OECD-land.

OECD-arbetet berör hittills endast OECD-ländernas relationer med utanförstående länder. De inbördes relationerna avser man enligt planerna ta upp när den pågående första fasen är avslutad.

7.5.6 Tendenser inom den internationella sjöfartspolitiken

Den framtida sjöfartspolitik i de länder som har stor betydelse för svensk sjöfart kan endast delvis skönjas. Utöver en tilltagande protektionism i många u-länder har inga nya, mer uttalade principer angående sjöfartspolitik kommit fram bland de enskilda i-länderna. Härvid utgör dock tillämpningen av UNCTAD-koden ett osäkerhetsmoment även om vissa OECD-länder kan tänkas agera tämligen uniformt. Situationen i Västeuropa är för närvarande svår att bedöma, och USA:s och Japans hållning är än mer osäker. Länder som Canada och Australien, som är mycket beroende av en väl fungerande sjöfart, kan förväntas verka för så få restriktioner som möjligt för den internationella sjöfarten.

Vid UNCTAD:s nyligen avslutade femte session i Manila, där koden och bulksjöfarten debatterades, kunde vissa tendenser skönjas även om i stort sett skiljelinjerna blocken emellan inte förändrades nämnvärt.

Ikraftträdandet av linjekonferenskode får nu anses säkrat, även om EG:s ratificering dröjer ett par år. Även Sovjetunionen förklarade vid UNCTAD-mötet att man avsåg ratificera koden.

I bulkfrågan uppträdde i-länderna enat i sitt motstånd mot lastuppdelning för denna transportsektor. Bland u-länderna kunde en viss skillnad i stödet för en

lastuppdelning märkas. Framför allt afrikanska stater och arabiska mellersta östern-länder drev hårt kraven om preferensordning för bulkfarten.

Frågan om bekvämlighetsflagg kan däremot fortfarande skapa problem för i-länderna. Även om enighet föreligger om bekvämlighetsflaggens negativa konsekvenser är man inte ense om hur man skall komma tillrätta med dessa. Sverige har länge tillsammans med Frankrike sökt bromsa och slutligen avveckla registrering under bekvämlighetsflagg medan främst USA, Grekland samt även Storbritannien är negativa till att vidtaga åtgärder mot detta fenomen. Slutresultatet vid UNCTAD V blev dock tillfredsställande ur svensk synpunkt, så tillvida att sekretariatet fick i uppdrag att studera hur en avveckling av bekvämlighetsflagg skulle inverka på världshandeln samt lämpligheten av att upprätta en legal mekanism för kontroll av bekvämlighetsflottorna under avvecklingsperioden. Man kan med visst fog hävda att ett första, om än trevande steg mot utfasning av bekvämlighetsflaggen har tagits. Utredningen vill också erinra om att initiativ tagits inom OECD:s skatteflyktskommitté till ett studium av frågan om bekvämlighetsflagg. Även inom EG pågår ett arbete i syfte att komma till rätta med de problem som följer av konkurrensen från de bekvämlighetsflaggade fartygen.

7.6 Branschråd för sjöfartsnäringen

Branschråd är inrättade för samråd mellan samhällsorgan, företag och anställda. Syftet är att komma fram till en samstämmig syn på den framtida utvecklingen inom branschen. Några beslutande befogenheter har branschråden inte. Regeringen fastställer direktiv för branschråden.

Branschråd finns för bil-, bygg-, skogs-, stål-, teko- och varvsindustrierna. Varje branschråd har en sekreterare men i övrigt inget kansli. Råden är formellt

fristående enheter men administrativt och arbetsmässigt nära anknutna till respektive departement. Ordförande är vanligen statssekreteraren. Enligt sina direktiv skall branschråd systematiskt följa utvecklingen inom branschen. Inom rådet skall tas fram underlag som belyser den framtida investerings-, sysselsättnings- och finansieringsutvecklingen. Avstämning skall ske mot den förväntade marknadsutvecklingen, tillgången till arbetskraft m. m. Konsekvenserna av planerade investeringar, kapacitetsutveckling och marknadsinriktning skall särskilt belysas med avseende på främst sysselsättning och finansieringsmöjligheter.

Ett branschråd har tio till femton ledamöter som företrädar staten, branschen och de anställda. Skogsbranschrådet t. ex. har förutom ordförande och ersättare för denne (båda departementstjänstemän) 13 ledamöter, varav från departement och centrala verk 3, representanter från företagare och dessas organisationer 5 och från de anställda likaledes 5.

Branschråd sammanträder ungefär en gång i kvartalet.

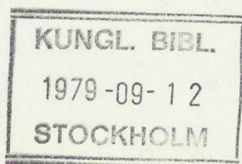
Sjöfartsnäringen svarar såsom framgått av det tidigare för viktiga uppgifter inom det svenska näringslivet och har stor betydelse för tillförseln av utländsk valuta. Även ur sysselsättningssynpunkt bör sjöfarten uppmärksammas. Såsom framgått av utredningens betänkande måste många frågor lösas framöver för att sjöfarten skall kunna behålla sin internationella konkurrenskraft och trygga sysselsättningen för anställda. Det är därför enligt utredningen angeläget att branschens utveckling följs och analyseras i ett fortlöpande samråd mellan samhället, företagen och de anställda. För att ge detta samråd en fast form och säkra kontinuiteten i arbetet bör ett särskilt branschråd inrättas för rederinäringen.

Branschrådet bör vara ett organ för samråd och informationsutbyte och skall således inte ha några beslutande eller verkställande funktioner. I rådet bör utväxlas information om och bedömningar av branschens utveckling. Behovet av sjöfartspolitiska och andra samhälleliga åtgärder som främjar rederinäringens effektivitet och utveckling bör analyseras, bl. a. mot bakgrund av att en handelsflotta av viss storlek i ett längre perspektiv ter sig motiverad av överordnade samhällsskäl, såsom utredningen tidigare anfört i kapitel 6. Rådet bör ta initiativ till utredningar om sådana frågor där informationsunderlaget brister. Befintliga utredningsresurser bör härvid utnyttjas i första hand. Inom rådet bör övervägas åtgärder för att förbättra den officiella svenska sjöfartsstatistiken.

Branschrådet bör vara ett lämpligt forum för diskussion om uppföljning av de åtgärder av sjöfartspolitisk natur som kan komma att beslutas av riksdagen hösten 1979. Rådet föreslås inrättat inom kommunikationsdepartementet, men rådet bör kunna behandla frågor av övergripande natur som berör även andra departement. Härigenom möjliggörs en samlad bedömning av de samhälleliga åtgärderna på området och en koordinering. Rådet bör vidare kunna fungera som en kanal för kontakter mellan rederinäringen och myndigheter, kommittéer m. fl. som överväger åtgärder av betydelse för sjöfarten.

Ledamöternas antal och fördelning på intressegrupper bör i stort sammanfalla med skogsbranschrådet.

Utredningen vill särskilt framhålla att inrättandet av ett branschråd inte får fördröja genomförandet av de övriga åtgärder utredningen föreslagit.



ronologisk förteckning

- Utbyggt skydd mot höga vård- och läkemedelskostnader. S.
Naturmedel för injektion. S.
Regional laboratorieverksamhet. Jo.
Avskildhet och gemenskap inom kriminalvården. Ju.
Konsumentinflytande genom insyn? H.
Polisen. Ju.
Tandvården i början av 80-talet. S.
Löntagarna och kapitaltillväxten 1. Löntagarfonder – bakgrund och problemanalys. E.
Löntagarna och kapitaltillväxten 2. Den svenska förmögenhetsfördelningens utveckling. Löntagarfonder och aktiemarknaden – en introduktion. Internationella koncerner och löntagarfonder. E.
Löntagarna och kapitaltillväxten 3. Löner, lönsamhet och soliditet i svenska industriföretag. Vinstbegreppet. Den lokala lönebildningen och företagets vinster – en preliminär analys. E.
Löntagarna och kapitaltillväxten 4. Lantbrukskooperationen – ideologi och verklighet. E.
Svenska kyrkans gudstjänst. Band 4. Evangelieboken. Kn.
Konkurs och rätten att idka näring. Ju.
Naturvård och täktverksamhet. Jo.
Naturvård och täktverksamhet. Bilagor. Jo.
Ökad sysselsättning. Finansiella effekter i offentliga sektorn. A.
Kulturhistorisk bebyggelse – värd att värda. U.
Museijärnvägar. U.
Jaktvårdsområden. Jo.
Anhöriga. S.
Plötslig och oväntad död – anhörigas sjuklighet och psykiska reaktioner. S.
Barn och döden. S.
Avgifter i staten – nuläge och utvecklingsmöjligheter. B.
Sysselsättningspolitik för arbete åt alla. A.
Nya namnregler. Ju.
Sjukvårdens inre organisation – en idépromemoria. S.
Sysselsättningspolitik för arbete åt alla. Bilagedel. A.
Barnolycksfall. S.
Lotterier och spel. H.
Lotterier och spel. Bilagor. H.
Bättre kontakter mellan enskilda och myndigheter. Kn.
Fastighetstaxering 81. B.
Fastighetstaxering 81. Bilagor. B.
Bilarna och luftföroreningarna. Jo.
Rationellare girohantering. E.
Konsumenttjänstlag. Ju.
Aktivt boende. Bo.
Lagerstöd. A.
Vattenkraft och miljö 4. Bo.
Malmer och metaller. I.
Barnen i framtiden. S.
Vår säkerhetspolitik. Fö.
Ren tur. Program för miljösäkra sjötransporter. Jo.
Ren tur. Program för miljösäkra sjötransporter. Bilagor 1–8. Jo.
Ren tur. Program för miljösäkra sjötransporter. Bilagor 9–13. Jo.
Koncernbegreppet m. m. Ju.
Dokumentation och statistik om högskoleutbildning. U.
Arbetstiderna inför 80-talet. A.
Grundlagsskyddad yttrandefrihet. Ju.
Huvudmannaskapet för specialskolan. U.
Öst Ekonomiska Byrån. H.
Viltskador. Jo.
Nytt skördeskadeskydd. Jo.
54. Hushållning med mark och vatten 2. Del I. Överväganden. Bo.
55. Hushållning med mark och vatten 2. Del II. Bakgrundsbeskrivning. Bo.
56. Steg på väg... A.
57. Barnomsorg – behov, efterfrågan, planeringsunderlag. S.
58. Barnomsorg. Redovisning av särskilda undersökningar. S.
59. I livets slutskede. S.
60. Bidrag till folkrörelser. Kn.
61. Förnyelse genom omprövning. B.
62. Kooperationen i Sverige. I.
63. Barnets rätt 2. Om föräldrans ansvar m. m. Ju.
64. Ny utlänningslag. A.
65. Ny plan- och bygglag. Del I. Bo.
66. Ny plan- och bygglag. Del II. Bo.
67. Svensk sjöfartspolitik. K.

Statens offentliga utredningar 1979

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Avskildhet och gemenskap inom kriminalvården. [4]
Polisen. [6]
Konkurs och rätten att idka näring. [13]
Nya namnregler. [25]
Konsumenttjänstlag. [36]
Koncernbegreppet m. m. [46]
Grundlagsskyddad yttrandefrihet. [49]
Barnets rätt 2. Om föräldrans ansvar m. m. [63]

Försvarsdepartementet

Vår säkerhetspolitik. [42]

Socialdepartementet

Utbyggt skydd mot höga vård- och läkemedelskostnader. [1]
Naturmedel för injektion. [2]
Tandvården i början av 80-talet. [7]
Utredningen rörande vissa frågor beträffande sjukvård i livets slutskede. 1. Anhöriga. [20] 2. Plötslig och oväntad död – anhörigas sjuklighet och psykiska reaktioner. [21] 3. Barn och döden. [22] 4. I livets slutskede. [59]
Sjukvårdens inre organisation – en idépromemoria. [26]
Barnolycksfall. [28]
Barnen i framtiden. [41]
Planeringsgruppen för barnomsorg. 1. Barnomsorg – behov, efterfrågan, planeringsunderlag. [57] 2. Barnomsorg. Redovisning av särskilda undersökningar. [58]

Kommunikationsdepartementet

Svensk sjöfartspolitik. [67]

Ekonomidepartementet

Utredningen om löntagarna och kapitaltillväxten. 1. Löntagarna och kapitaltillväxten 1. Löntagarfonder-bakgrund och problemanalys. [8] 2. Löntagarna och kapitaltillväxten 2. Den svenska förmögenhetsfördelningens utveckling. Löntagarfonder och aktiemarknaden – en introduktion. Internationella koncerner och löntagarfonder. [9] 3. Löntagarna och kapitaltillväxten 3. Lönerna, lönsamhet och soliditet i svenska industriföretag. Vinstbegreppet. Den lokala lönebildningen och företagets vinster – en preliminär analys. [10] 4. Löntagarna och kapitaltillväxten 4. Lantbrukskooperationen – ideologi och verklighet. [11]
Rationellare girohantering. [35]

Budgetdepartementet

Avgifter i staten – nuläge och utvecklingsmöjligheter. [23]
1976 års fastighetstaxeringskommitté. 1. Fastighetstaxering 81. [32] 2. Fastighetstaxering 81. Bilagor. [33]
Förnyelse genom omprövning. [61]

Utbildningsdepartementet

Kulturhistorisk bebyggelse – vård att värda. [17]
Museijärnvägar. [18]
Dokumentation och statistik om högskoleutbildning. [47]
Huvudmannaskapet för specialskolan. [50]

Jordbruksdepartementet

Regional laboratorieverksamhet. [3]
Naturvårdskommittén. 1. Naturvård och täktverksamhet. [14] 2. Naturvård och täktverksamhet. Bilagor. [15]

Jakt- och viltvårdsberedningen. 1. Jaktvårdsområden. [19] 2. Vilt-skador. [52]
Bilarna och luftföroreningarna. [34]
Miljörisiker vid sjötransporter. 1. Ren tur. Program för miljösäkra sjötransporter. [43] 2. Ren tur. Program för miljösäkra sjötransporter. Bilagor 1–8. [44] 3. Ren tur. Program för miljösäkra sjötransporter. Bilagor 9–13. [45]
Nytt skördeskadestydd. [53]

Handelsdepartementet

Konsumentinflytande genom insyn? [5]
Lotteriutredningen. 1. Lotterier och spel. [29] 2. Lotterier och spel. Bilagor. [30]
Öst Ekonomiska Byrån. [51]

Arbetsmarknadsdepartementet

Sysselsättningsutredningen. 1. Ökad sysselsättning. Finansiella effekter i offentliga sektorn. [16] 2. Sysselsättningspolitik för arbete åt alla. [24] 3. Sysselsättningspolitik för arbete åt alla. Bilagedel. [27]
Lagerstöd. [38]
Arbetsstiderna inför 80-talet. [48]
Steg på väg... [56]
Ny utlänningslag. [64]

Bostadsdepartementet

Aktivt boende. [37]
Vattenkraft och miljö 4. [39]
Hushållning med mark och vatten 2. Del I. Överväganden. [54]
Hushållning med mark och vatten 2. Del II. Bakgrundsbeskrivning. [55]
PBL-utredningen. 1. Ny plan- och bygglag. Del I. [65] 2. Ny plan- och bygglag. Del II. [66]

Industridepartementet

Malmer och metaller. [40]
Kooperationen i Sverige. [62]

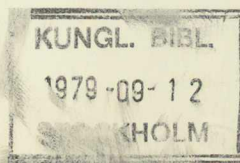
Kommundepartementet

Svenska kyrkans gudstjänst. Band 4. Evangelieboken. [12]
Bättre kontakter mellan enskilda och myndigheter. [31]
Bidrag till folkrörelser. [60]





LiberFörlag
Allmänna Förlaget



ISBN 91-38-05049-8
ISSN 0375-250X