

Regeringens proposition

1978/79: 35

om ekonomiskt stöd till vissa rederiföretag

beslutad den 2 november 1978.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

ANITHA BONDESTAM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ett tidsbegränsat ekonomiskt stöd till Broströms Rederi AB och Saléninvest AB.

Stödet till Broströms innebär bl. a. ett villkorslån om 250 milj. kr. och ett kontantbidrag i form av ett engångsbelopp av 80 milj. kr.

För Saléns del innebär de direkta stödåtgärderna ett villkorslån om högst 200 milj. kr.

Som villkor för stödet gäller att företagen upprätthåller den svenskbaserade rederiverksamheten på viss nivå.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1978-11-02

Närvarande: statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Huss, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, De Geer, Blix, Cars, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam.

Föredragande: statsrådet Bondestam

Proposition om ekonomiskt stöd till vissa rederiföretag

1. Inledning

I prop. 1976/77:146 om vissa sjöfartsfrågor konstaterades bl. a. att den internationella lågkonjunkturen från mitten av 1970-talet hade medfört ett betydande överskott på tank- och annat masslasttonnage. Frakterna var hårt pressade. Tonnageöverskottet fick förutsättas bli långvarigt. Redan den löpande driften av fartygen gav underskott vilket allvarligt påverkade likviditeten också hos svenska rederier. Detta kunde tvinga fram åtgärder som negativt påverkade den svenska rederinäringens framtidsmöjligheter. Risk förelåg för omfattande försäljningar även av modernt tonnage till utlandet. Med de låga priserna på fartygsmarknaden skulle följden av sådana försäljningar – sett i ett längre perspektiv – kunna bli kapitalförluster inte för enbart vederbörande rederi utan också för samhället.

Det särskilda statliga stödet till fartygsbeställare som föreslagits i prop. 1976/77:139 om vissa varvsfrågor borde enligt förslag i prop. 1976/77:146 kompletteras med ett kreditstöd för andra ändamål. Syftet härmed skulle i första hand vara att ge rederierna möjligheter att undvika av likviditetsskäl framtvingade omfattande försäljningar av modernt tonnage till underpris. I propositionen betonades att ett sådant stöd måste vara selektivt och grunda sig på en ingående individuell bedömning. Både rederi och fartyg skulle bedömas vara livsdugliga inom svensk sjöfartsnäring. Åtskilliga förändringar måste accepteras för att den svenska handelsflottan framgångsrikt skulle kunna anpassas till nya förhållanden. Försäljning till utlandet av också förhållandevis nybyggda fartyg kunde därför få godtas.

Mot den angivna bakgrunden föreslogs ett tidsbegränsat likviditetsstöd i form av statliga kreditgarantier. Stödet skulle utgå under budgetåret 1977/78

inom en ram av 500 milj. kr., varav ca 50 milj. kr. beräknades för den mindre skeppsfartens behov.

I propositionen aviserades en sjöfartspolitisk utredning med uppgift att närmare belysa bl. a. rederinäringens samhällsekonomiska betydelse och konkurrensförmåga.

Förslagen i propositionen godtogs av riksdagen (TU 1976/77:26, rskr 1976/77:344).

Den sjöfartspolitiska utredningen (K 1977:05) tillsattes sommaren 1977.

Systemet för statliga kreditgarantier till svenskt rederiföretag började tillämpas den 1 juli 1977. Systemet var tidsbegränsat och fullmäktige i riksgäldskontoret fick bemyndigande att under tiden den 1 juli 1977–den 30 juni 1978 medge de aktuella garantierna. Ansökan om garanti eller utfästelse om garanti skulle vara inlämnad senast den 31 december 1977. Närmare föreskrifter för utfärdande av statliga kreditgarantier meddelades i förordningen (1977:497) om statlig kreditgaranti till svenskt rederiföretag.

I prop. 1977/78:166 om vissa sjöfartsfrågor redovisades de dittillsvarande erfarenheterna av kreditstödet. Vid sin behandling av ansökningarna hade fullmäktige i riksgäldskontoret på förslag av nämnden för fartygskreditgarantier (FKN), normalt ställt krav på amorteringsansånd från företagens kreditgivare. Detta gällde också för lån i fartyg som byggts vid svenska varv med statlig kreditgaranti. Efter förslag i prop. 1977/78:101 bil. 1 hade riksdagen medgett att Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånkassa fick disponera en rörlig kredit av 139 milj. kr. i riksgäldskontoret (NU 1977/78:38, rskr 1977/78:160). Därigenom gavs även kassorna möjlighet att medge amorteringsansånd.

Som följd av bl. a. dessa åtgärder hade det gått att kraftigt begränsa likviditetsstödet i form av särskilda statliga kreditgarantier. Samtidigt som syftet med dessa kunnat uppnås hade kreditgivarna på såväl den statliga som den privata sidan tagit sin del av ansvaret – och även riskerna – för att rederierna skulle klara likviditetspåfrestningarna.

Av ramen för de statliga kreditgarantierna kunde beräknas återstå ett belopp av storleksordningen 200 milj. kr. vid utgången av år 1977. I propositionen föreslogs att den del av den ursprungliga ramen om 500 milj. kr. som kunde komma att återstå sedan samtliga ansökningar blivit avgjorda fick föras i ny räkning och stå till förfogande fram till den 30 juni 1979 på de villkor som angetts i prop. 1976/77:146 och i uttalandena i TU 1976/77:26. I propositionen erinrades om att på föredragning av chefen för industridepartementet i prop. 1977/78:174 föreslagits en ökning av ramen för beställarstödet med 775 milj. kr.

Förslagen i propositionen godtogs av riksdagen (TU 1977/78:25, rskr 1977/78:333).

Det läge som en betydande del av den svenska rederinäringen kommit i har aktualiserat ytterligare, mera företagsspecifika åtgärder för att slå vakt om centrala delar av näringen. Med stöd av regeringens bemyndigande den 29

juni 1978 tillsattes därför en särskild rederikommission¹⁾. Kommissionen fick till uppgift att skyndsamt ange åtgärder för att bibehålla på sikt livskraftiga och för landet viktiga delar av svensk rederiverksamhet. Arbetet skulle ske i kontakt med företrädare för arbetsmarknadsparterna inom rederinäringen. Vidare förutsattes samråd med den sjöfartspolitiska utredningen. Kommissionen har den 27 september 1978 överlämnat en rapport med förslag till åtgärder för att ekonomiskt stödja vissa rederiföretag, i första hand Broströms Rederi AB och Saléninvest AB.

Till protokollet i detta ärende bör fogas rederikommissionens rapport som bilaga.

Med stöd av regeringens bemyndigande den 28 september 1978 förordnades direktören Lennart Dahlström att i huvudsaklig överensstämmelse med förslagen i rederikommissionens rapport upprätta och underteckna avtal mellan staten och de båda nämnda rederiföretagen.

Den 25 oktober 1978 överlämnade Dahlström avtal med Broströms Rederi AB resp. Saléninvest AB. Avtalen är träffade under förbehåll av regeringens godkännande.

2. Föredraganden

I samband med de kraftigt höjda oljepriserna hösten 1973 och den följande genomsnittligt svaga tillväxten inom världsekonomin bröts en lång följd av år med starkt ökande sjötransporter. Mellan åren 1965 och 1974 hade sålunda den totala sjötransporterade kvantiteten fördubblats. Räknat i transportarbete var uppgången än större, nära 200 %. Den bars upp av olika typer av massgods. För råoljor och oijeprodukter var ökningen 240 % och för insatsvarorna i stålindustrin, järnmalm och kol, nära 190 %.

Häremot står de senaste årens utveckling med en i genomsnitt långsam ökning av sjötransporterna. Skeppningarna av varor som järnmalm och kol har inte kommit tillbaka till 1974 års nivå. Transporterna av mineraloljor låg år 1977 inte mycket mer än 10 % högre, räknat efter transportarbetet. Nybeställningarna av masslastfartyg, tank-, kombinerade och torrbulkfartyg, inriktades däremot i början av 1970-talet på en fortsatt mycket stark ökning av transportbehoven. I början av år 1974 svarade sålunda utestående beställningar mot ca två tredjedelar av det då befintliga masslasttonnaget. För tanktonnaget enbart var andelen över 90 %.

De ändrade betingelserna inom masslastfarten förde med sig en minskning av tonnagetillväxten genom avbeställningar och utbyte mot andra fartygstyper. Vidare ökade skrotningarna av befintliga fartyg starkt. Sedan mitten av år 1974 har trots dessa åtgärder masslasttonnaget gått upp med nära 40 % medan ökningen av transportbehovet hållit sig vid 10 à 15 %. Resultatet är ett betydande tonnageöverskott i form av uppläggningar, fartnedsättningar,

¹⁾ Direktörerna Lennart Dahlström (ordförande) och Jan Eriksson.

förlängda hamnuppehåll m. m. Överskottet ligger sedan år 1975 kring 20 % av det samlade masslasttonnaget med tyngdpunkt på de större fartygen, huvudsakligen tank- och kombinerade enheter. Med tonnageöverskottet har följt en lång period av genomsnittligt låga frakter. Nybeställningarna har praktiskt taget upphört och värdena på befintliga fartyg pressats långt under nyanskaffningsvärdena.

Som rederikommissionen har anfört i sin rapport har krisen inom masslastfarten drabbat den svenska rederinäringen hårt. Svenska redare, både sådana helt inriktade på masslastfarten och sådana med ett bredare register inom näringen, lade ut stora beställningar de första åren under 1970-talet. Enbart till ringa del var fartygens sysselsättning tryggad genom långa kontrakt. Masslasttonnaget nådde som högst år 1975 med elva miljoner dödviktston, vilket innebar nära nog en fördubbling på tre år. Investeringarna förde med sig en omfattande skuldsättning.

Frakterna har enbart under korta perioder gett utrymme för att täcka kapitalkostnaderna. För i varje fall de större svenska fartygen har det oftast inte gått att få täckning ens för driftskostnaderna och uppläggning har gett mindre förlust än att ha fartygen i trafik. Under långa perioder har betydligt mer än hälften av ojetonnaget varit upplagt. Vissa nybyggen har gått direkt till uppläggning.

I ett första led påverkade de låga masslastfrakterna tillsammans med höga räntor och amorteringar rederiernas likviditet. Problemen i samband härmed togs upp i prop. 1976/77:146 om vissa sjöfartsfrågor. Sveriges redareförening hade hemställt om ett statligt likviditetsstöd till svenska rederiföretag. Syftet var att söka hindra att redarna som följd av bristande likvida medel tvingades att till utlandet försälja moderna fartyg till underpris med de negativa effekter som detta skulle få inte enbart för rederinäringen utan också för samhällsekonomin. Den allmänna uppfattningen var då att masslastmarknaden borde vara i balans redan om något år. I propositionen föreslogs ett likviditetsstöd i form av statliga kreditgarantier. Stödet skulle vara selektivt och grunda sig på en ingående individuell bedömning. Både rederi och fartyg skulle finnas livsdugliga inom svensk sjöfartsnäring. Åtskilliga förändringar måste accepteras för att det skulle gå att framgångsrikt anpassa den svenska handelsflottan till nya förhållanden. Försäljning till utlandet av också förhållandevis nybyggda fartyg kunde därför få godtas.

Ramen för de statliga garantierna sattes till 500 milj. kr., varav ca 50 milj. kr. beräknades för den mindre skeppsfartens behov. Riksdagen godtog förslaget.

Vid sin prövning av inkomna ansökningar fann fullmäktige i riksgäldskontoret det rimligt att ställa krav på amorteringsanstånd från rederiernas kreditgivare för att i första hand denna väg hålla uppe rederiernas likviditet. Sådana anstånd beviljades också. Till betydande del rörde det sig om lån för fartyg som byggts vid svenskt varv med statlig kreditgaranti. Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa fick också efter

riksdagens beslut (prop. 1977/78:101, NU 1977/78:38, rskr 1977/78:160) möjlighet att lämna amorteringsansstånd.

Kombinationen av åtgärder gjorde att anspråken på kreditgarantier kom att hålla sig betydligt under den fastställda ramen. Därtill bidrog också att i vissa fall förutsättningar inte förelåg för ett statligt kreditstöd eller att vederbörande företag inte var berett att godta ett stöd på de villkor som fanns skäl att föreskriva.

Med hänsyn till osäkerheten i bedömningen av utvecklingen inom sjöfarten föreslogs i prop. 1977/78:166 att resterande del av kreditgarantierna fick föras i ny räkning. Riksdagen godtog förslaget (TU 1977/78:25, rskr 1977/78:334). Den per den 1 oktober 1978 ej utnyttjade delen av garantiramen är ca 235 milj. kr., varav 28 milj. kr. faller på den för den mindre skeppsfarten beräknade summan.

Hittills lämnade kreditgarantier tillsammans med amorteringsansstånden har förbättrat rederiernas ekonomiska handlingsutrymme. Stödåtgärderna utformades emellertid utifrån antagandet att balans mellan tonnageutbud och transportbehov relativt snart skulle vara återupprättat. För masslastfartens del har bedömningen fått revideras. Balansstidpunkten ligger sannolikt betydligt längre fram i tiden än tidigare förefallit troligt med den inverkan detta får på frakter och fartygsvärden under de närmaste åren. Detta måste påverka statsmakternas åtgärder då det gäller att slå vakt om en framtidsduglig svensk rederiverksamhet. Åtgärderna kan inte längre i första hand inriktas på masslastfarten och de rederier som helt eller till övervägande del gått in för denna typ av sjöfart.

För flera av dessa ensidigt inriktade rederier blev problemen akuta under år 1978. I ett par fall ledde de till betalningsinställelse. Bl. a. Gränges AB med en betydande flotta av främst kombinerade tank- och torrlastfartyg beslöt att helt avveckla sin rederirörelse. Andra företag såg sig nödsakade att kraftigt minska innehavet av masslastfartyg. Följden blev mycket omfattande fartygsförsäljningar, främst till utlandet.

Också för stora rederier med ett brett register inom svensk sjöfart höll engagemangen inom masslastfarten på att bli övermäktiga. Det i och för sig betydande stöd som de erhållit i form av kreditgarantier och amorteringsansstånd var vid de nya bedömningarna av marknadsutsikter m. m. inte längre tillräckligt. Rederierna måste försälja sina masslastfartyg. Vid rådande fartygsvärden och med de skulder som belastade fartygen kunde åtgärderna dock inte begränsas till detta. Rederierna var för att kunna bemästra sin ekonomi nödsakade att avveckla också andra, lönande delar av verksamheten och eventuellt helt lämna sjöfarten. Mot denna bakgrund tillkallades i slutet av juni i år en särskild rederikommission. Kommissionens uppdrag var att skyndsamt ange åtgärder för att bibehålla på sikt livskraftiga och för landet viktiga delar av svensk rederiverksamhet. Kommissionen lade fram sin rapport i slutet av september.

Kommissionen påpekar att tonnageöverskottet inom masslastfarten fort-

farande är mycket betydande. Takten i vilket det kan avvecklas beror i mycket på om skrotningen av befintligt tonnage också de närmaste åren kommer att hålla sig på en hög nivå. Under bl. a. denna förutsättning bör balansen mellan tonnageutbud och transportbehov kunna återupprättas om fyra à sex år, dvs. beroende på konjunkturvariationerna mellan åren 1982 och 1984. Kommissionen hänvisar till den snabba minskning som f. n. sker av det svenska masslasttonnaget. Det ekonomiska läge som rederierna kommit i och framtidsutsikterna under svensk flagg för det tonnage som det huvudsakligen rör sig om gör enligt kommissionens mening att denna utveckling får godtas. Några åtgärder från statens sida med enbart syftet att slå vakt om masslasttonnaget kan kommissionen inte tillstyrka.

De för landet viktiga delarna av svensk rederinäring anser kommissionen främst vara de verksamheter som tillgodoser kvalificerade svenska sjötransportbehov, dvs. fjärr- och närlinjetrafiken och också systemlösningar för t. ex. skogsindustrins uttransporter. Här har nåtts tekniskt och organisatoriskt avancerade transportlösningar. Samma gäller olika typer av specialfart med växlande anknytning till Sveriges egna transportbehov. Hit hör enligt kommissionen kyl- och biltransporter och också insats av fartyg lämpade för svåra isförhållanden. Till nya utvecklingslinjer hänför kommissionen bl. a. prämtransporterade stora lastenheter och olika funktioner vid letning efter och utvinning av mineraloljor till havs.

Engagemangen inom masslastfarten har hårt belastat Sveriges två största redcriföretag, Broströms Rederi AB och Saléninvest AB. Broströms är Sveriges största linjerederi med tyngdpunkt på fjärrlinjefarten. Inom denna fullföljer företaget f. n. ett omfattande rationaliseringsprogram främst genom omläggning av medelhavstrafiken till roll on/roll off-hantering. Samtidigt avyttras återstående konventionella linjefartyg. Tekniskt och kommersiellt intressant betecknar kommissionen också Broströms Marine Service Division. Med högsjöbogserare och olika typer av specialiserade pråmar sker transporter världen över av stora och mycket tunga enheter. Vidare ingår olika hjälpfunktioner vid letning och utvinning av mineraloljor till havs samt bärgning och bogsering.

För Saléns del är i första hand företagets kyltransporter av intresse. Med egna och inhyrda fartyg är Saléns den internationellt sett största kyloperatören. Genom den serie av kylfartyg som är under byggnad vid Svenska Varv AB bibehåller Saléns ett högklassigt tonnage. Kommissionen anser att tillsammans med en fortsatt svenskbaserad kyloperation är det värt att slå vakt också om vissa delar av Saléns masslastflotta. Huvuddelen av de Kockum-byggda 350 000 DWT tankfartygen bör tills vidare behållas under svensk flagg. De tillhör enligt kommissionen den typ av tankfartyg som i första hand bör få del av en förbättrad tankmarknad med den positiva inverkan detta har på fartygens andrahandsvärden. Intressanta för både Saléns och Broströms del är också de moderna bulkfartygen med mycket hög isklass.

Sammanfattningsvis uttalar kommissionen att såväl Broströms som Saléns representerar en betydande del av den framtidsinriktade svenska rederinäringsringen. Skulle företagen tvingas till en långtgående avveckling av rederiverksamheten minskar basen väsentligt för en svensk rederinäring och därmed förutsättningarna att upprätthålla denna och utnyttja de möjligheter som sjöfarten kommer att erbjuda framdeles inom både nuvarande och nya områden. Sysselsättningsminskningen för både ombord- och landanställda blir betydande.

Kommissionen har därför funnit befogat att med den verkställande ledningen för de båda företagen diskutera de åtgärder som krävs för att behålla för landet centrala delar av företagens rederiverksamhet. Diskussionerna har utgått från den förväntade fraktmarknadsutvecklingen inom olika sjötransportsektorer, internationell konkurrensförmåga m. m. Rederierna har förutsatts avveckla masslastfartyg med mindre god prognos och koncentrera sin verksamhet till de enligt gemensamma bedömningar mest framtidsdugliga delarna av rederirörelsen.

De av kommissionen förordade åtgärderna är villkorade av att bolagen upprätthåller viss miniminivå på den svenskbaserade verksamheten. I första hand gäller detta under de förutsatta avtalsperioderna, för Broströms åren 1979–1983 och för Saléns åren 1979–1982. Förpliktelserna avser förläggningen av bolagens administration, rederiverksamhetens omfattning och ungefärligt antal svenskregistrerade fartyg. Vardera företaget förutsätts sålunda under avtalsperioden bibehålla ett betydande antal fartyg under svensk flagg. Totalt svarar detta mot mer än 2 500 arbetstillfällen för ombord- och landanställda.

Kommissionen har sökt att bygga vidare på de stödåtgärder som redan har etablerats, nämligen kreditgarantier och amorteringsanstånd. Det har dock varit nödvändigt att gå längre. Främst gäller detta Broströms med den speciella belastning på företaget som överenskommelsen med staten år 1975 om Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB kommit att utvecklas till. För att trygga de centrala delarna av rederiverksamheten behöver företaget en avsevärd minskning av kapitalutgifterna under en förhållandevis lång övergångstid. Detta gäller inte enbart amorteringar utan också räntor. Vidare måste olika lån få en väsentligt förlängd löptid och takt för återbetalningarna göras beroende av det ekonomiska utfallet av verksamheten.

De åtgärder som kommissionen förordar i fråga om *Broströms* är i huvudsak följande.

Av de fartygslån om sammanlagt ca 455 milj. kr. som företaget har iklätt sig för ett antal svenskbyggda masslastfartyg, delvis beställda i samband med Eriksbergs-avtalet, övertar staten betalningsansvaret för 250 milj. kr. Detta sker i form av en villkorlig fordran på Broströms vilken betraktas som en intäkt för företaget år 1978 och som en kostnad vid avbetalning. Under avtalsperioden utgår varken ränta eller amortering. Därefter är statens fordran räntebärande. Den skall avvecklas under de år då utdelning utgår på

aktiekapitalet och med minst det utdelade beloppet. Om resultatet så kräver skall räntekostnaden läggas till fordran.

Vad gäller resterande lån för de nämnda fartygen, ca 205 milj. kr., skall staten medverka till amorteringsanstånd under avtalsperioden. Därefter återupptas amorteringarna efter en med fem år framskjuten plan.

Staten skall vidare medverka till sammanläggning av två redan statsgaranterade lån om sammanlagt 250 milj. kr. och med sådana villkor att det nya lånet kan löpa utan amortering under avtalsperioden och därefter avbetalas under 20 år i form av ett annuitetslån. Det ena av de nuvarande lånen sammanhänger med Eriksbergs-avtalet och är upptaget hos Sveriges Investeringsbank AB. Lånebeloppet utgör 150 milj. kr. och skall amorteras med 15 milj. kr. per år fr. o. m. år 1980. I övrigt rör det sig om lån upptagna mot statlig garanti enligt bestämmelserna i förordningen (1977:497) om statlig kreditgaranti till svenskt rederiföretag, dvs. det i prop. 1976/77:146 förordade kreditstödet. Garantierna förutsätter amortering med motvärdet av 25 milj. kr. år 1981, 50 milj. kr. år 1982 och 25 milj. kr. år 1983.

Slutligen skall utgå ett kontantstöd i form av ett engångsbelopp av 80 milj. kr.

Stödet till *Saléns* är inriktat på att under avtalsperioden så långt som statens åtaganden sträcker sig upprätthålla företagets likviditet och egna kapital på vissa miniminivåer. Likviditetsstödet består av främst förlängda amorteringsanstånd. Staten förutsätts sålunda lämna statsgaranti för fartygsbeställarens borgenslån vad gäller amorteringar under åren 1980 och 1981 på vissa varvskrediter, avseende i första hand de tankfartyg som *Saléns* har byggt vid Kockums Varv (Shipyard) AB och i andra hand de kylfartyg som är under byggnad vid Svenska Varv AB.

Staten förutsätts vidare utfästa sig att intill ett belopp av 200 milj. kr. medverka till soliditetsfrämjande åtgärder av typen värdegaranti eller villkorslån. Villkorslån skall vara räntebärande och kunna utgå också av likviditetsskäl. Efter avtalsperiodens slut skall värdegaranti resp. villkorslån avvecklas med minst en tiondel per år.

För *båda företagen* gäller att såvida de under avtalsperioden avvecklar en väsentlig del av sin svenskbaserade rederiverksamhet skall de statliga åtgärderna i princip reduceras i motsvarande mån. I de fall statens villkorliga fordran kvarstår gäller, om staten inte medger annat, detta villkor även efter avtalsperiodens utgång. Både staten och företagen har rätt att under avtalsperioden påkalla justering av överenskommelserna om förutsättningarna för dessa väsentligt skulle ändras.

Kommissionen uttalar att statens åtaganden mot *Broströms* blir så omfattande att de motiverar en fortlöpande insyn i företaget. Så länge statens villkorliga fordran består bör därför staten ha rätt att tillsätta en särskild revisor. För *Saléns* del kan den statliga insynen begränsas till ett årligt samråd, varvid behandlas bl. a. utdelningen till aktieägarna.

För egen del vill jag anföra följande. Den internationella sjöfartsnäringen

har kommit in i en period som kan föra med sig en djupgående omvandling av dess framtida villkor. Åt vilka håll förändringarna skall gå är ännu svårt att ha en uppfattning om. Vad som redan har skett och än mer vad som kommer att ske är av väsentlig betydelse för Sverige med vår förhållandevis stora handelsflotta och en flotta som får huvuddelen av sin sysselsättning i trafik som berör enbart utländska hamnar.

Med stora krav på ekonomiska insatser från åtskilliga sektorer inom näringslivet måste statens åtgärder för rederinäringen grunda sig på en hård prioritering. Dessa får i nuläget inriktas främst på att bevara handlingsfriheten och slå vakt om de för folkhushållet totalt sett centrala delarna av näringen. Inom delar med dålig eller i varje fall mycket osäker prognos får godtas en också omfattande minskning av tonnaget. Hit får man numera räkna huvuddelen av den stora masslastflotta som byggts upp under 1970-talet.

Under fyra år har denna flotta medfört stora förluster. Att världstonnaget från i år har slutat att växa och att det skett en fraktuppgång de senaste månaderna kan visserligen tas som tecken på att krisen för masslastfarten har nått sin botten och en förbättring har börjat ske. Osäkerhetsfaktorerna är emellertid många. Det mesta talar för att vägen till en balans mellan tonnageutbud och transportbehov fortfarande är lång. Takten i den framtida skrotningen av befintliga fartyg är mycket elastisk och med den stora, outnyttjade varvskapaciteten världen över kan nybyggnaderna på kort tid få en betydande omfattning.

Först då rederierna får full täckning för sina räntor och amorteringar upphör belastningen på likviditeten. Med ett internationellt sett högt kostnadsläge ligger denna tidpunkt längre fram i tiden för de svenska redarna än för huvuddelen av konkurrenterna. En stor del av det svenska masslasttonnaget kan innan dess ha förlorat också sin långsiktiga förtjänstförmåga inom svensk rederiverksamhet. Enbart en mindre del av tonnaget har från denna utgångspunkt en någorlunda god prognos.

Jag delar kommissionens uppfattning om vilka grenar inom svensk rederinäring som det i dagens perspektiv finns anledning att prioritera. Det gäller de tekniskt, organisatoriskt och kommersiellt avancerade delarna av näringen och då i första hand de delar som fyller kvalificerade svenska transportbehov.

Detta berör i hög grad de båda rederier, Broströms och Saléns, som omfattas av kommissionens förslag. Rederiernas stora engagemang inom masslastfarten bör inte få föranleda att de helt eller i varje fall till större delen kan tvingas lämna sjöfarten. De åtgärder från statens sida som kommissionen förordat ter sig rimliga. Åtgärderna bör föra med sig att företagen kan bibehålla och på sikt också utveckla de för landet centrala delarna av rederiverksamheten.

Rederikommissionens förslag har numera förts fram till avtal mellan å ena sidan staten och å andra sidan vart och ett av de båda rederiföretagen. Avtalen

är träffade under förbehåll av regeringens godkännande. De överensstämmer i huvudsak med kommissionens förslag. I ett par avseenden har dock fått ske en precisering. Det kombinerade soliditets- och likviditetsstödet inom en ram av 200 milj. kr. till Saléns skall sålunda enligt avtalet få formen av ett villkorlån som dock utbetalas endast under vissa förutsättningar. Avbetalningen av detta lån – i den mån det tas i anspråk – blir beroende av storleken av företagets egna kapital och därigenom i första hand av resultatutvecklingen. Lånet är räntebärande. Räntan är fastställd till att motsvara riksbankens diskonto med ett tillägg av 3,5 procentenheter.

Vad gäller villkorlånet till Broströms överensstämmer avtalsbestämmelserna med förslaget i rapporten. Samma gäller utformningen av kontantstödet till företaget. Under riksdagens prövning faller också den statliga kreditgarantin för lån om 250 milj. kr. med en löptid av 25 år varav de första fem åren skall vara amorteringsfria. Garantin ersätter som nämnts tidigare garantier om tillhoppa samma belopp men med kortare löptid.

De båda avtalen förutsätter vidare förlängd löptid för vissa kreditgarantier som staten har lämnat för fartyglån. Dyliga förlängningar faller inom de bemyndiganden som riksdagen redan har lämnat. I första hand krävs emellertid överenskommelse mellan de båda rederierna och berörda varv om förlängningarna. Härefter hänskjuts frågan till riksgäldskontoret.

I rederikommissionens rapport förutsätts att staten skall äga tillsätta en särskild revisor i Broströms. Avtalet innebär den ändringen att insynen i företaget skall ske genom en företrädare för staten som ges samma rätt och möjlighet till insyn i Broströms som tillkommer dess revisor. Ändringen skapar möjlighet för statens företrädare att utan hinder av de sekretessbestämmelser som gäller för revisor i företag till regeringen anmäla sina iakttagelser m. m.

I det med Saléns träffade avtalet förutsätts i vissa fall samråd mellan staten och företaget, bl. a. avseende behov och avveckling av villkorlån och eventuell aktieutdelning. Samrådsuppgiften kommer för statens del i första hand att åvila FKN. Skulle samrådet inte leda till en gemensam uppfattning ter det sig naturligt att frågan hänskjuts till regeringen för prövning.

Rederikommissionen tar också upp vissa frågor av mera allmän betydelse för svensk rederinäring. Till en del syftar dessa till att skapa sysselsättning för svenska fartyg, nämligen vad gäller oljelagring och framtida kontrakt på malmskeppningar. Frågan om ett program för tillfällig lagring av råolja i tankfartyg övervägs inom regeringskansliet. I fråga om framtida kontrakt för skeppning av de malmkvantiteter som LKAB säljer c i f, dvs. där företaget också svarar för befraktningen, får dessa göras beroende av förhandlingar mellan bolaget och intresserade redier. För år 1979 har numera också ett sådant avtal träffats med svenskt rederi.

Kommissionen tar också upp frågan om samverkan mellan svenska varv och redier i form av bare-boat charter och senare köp av sådana nybyggen som är anpassade för rederiernas reinvesterings- och utvecklingsprogram.

Denna fråga berör rederiernas långsiktiga investeringsbehov och kapitalförsörjning och kan därför hänföras till sjöfartspolitiska utredningens uppdrag. Jag vill i sammanhanget hänvisa till förslagen i prop. 1978/79:49 om vissa varvsfrågor. Önskvärda ersättnings- och nyinvesteringar inom svensk redelinäring förutsätts genom det fortsatta beställarstöd som föreslås i propositionen kunna komma till stånd utan ägarengagemang från varvens sida.

Rederikommissionen har varit i kontakt också med andra rederiföretag än Broströms och Saléns. Dessa kontakter har inte aktualiserat några förslag om omedelbara stödåtgärder från kommissionens sida. Kommissionen uttalar dock i sin rapport att för att på längre sikt trygga den svenska sjöfartsnäringen och på nytt ge den utvecklingsmöjligheter krävs åtgärder med bred räckvidd. I dessa frågor hänvisar kommissionen till sjöfartspolitiska utredningen.

3. Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. till *Bidrag till Broströms Rederi AB* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 80 000 000 kr.,

2. till *Lån till Broströms Rederi AB* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 250 000 000 kr.,

3. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garanti för lån på 250 000 000 kr. som Broströms Rederi AB avser att ta upp för omläggning av tidigare lämnade statsgaranterade lån,

4. till *Lån till Saléninvest AB* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 200 000 000 kr.

Ärendet bör behandlas under innevarande år.

4. Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

Rederikommissionens rapport angående ekonomiskt stöd till vissa rederiföretag

1978-09-26

Till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Rederikommissionen tillsattes 1978-06-29 med uppdrag att skyndsamt ange åtgärder för att bibehålla på sikt livskraftiga och för landet viktiga delar av svensk rederiverksamhet. Kommissionen anser sig nu ha fullgjort sitt uppdrag och vill med anledning härav framlägga följande rapport.

Utvecklingen inom världssjöfarten de senaste åren har fört fram till ett läge som för masslastfartens del ger rätt till benämningen kris. Bedömningarna av tonnagebehoven vid 1970-talets början var inriktade på en mycket stark fortsatt ökning av transportvolymen. I första hand gällde detta skeppningarna av råolja men också av torrbulkvaror som järnmalm och kol. Fartygsbeställningarna drevs emellertid längre. De nybeställningar som lades ut och föranledde en omfattande utbyggnad av varvskapaciteten skulle ha visat sig överdimensionerade redan vid de godsvolymer vilka då som mest fanns anledning att räkna med. Från hösten 1973 flerfaldigades oljepriserna och med den följande lågkonjunkturen ändrades radikalt utvecklingen.

Godsvolymen har i genomsnitt växt mycket långsamt under de senaste åren medan tonnage trots de avbeställningar som skett har fortsatt sin snabba ökning fram till i år. Följden har blivit ett betydande överskott på i första hand storbäriga enheter, huvudsakligen tank- samt kombinerade tank- och torrlastfartyg. Frakterna har pressats hårt vilket fört med sig omfattande uppläggningar och också utbudsminskningar i form av fartnedsättningar m. m. Under långa tider har täckning inte gått att få ens för fartygens löpande kostnader. Härigenom undergrävs de ekonomiska förutsättningarna för fortsatt verksamhet. Driftunderskotten och än mer räntor och amorteringar pressar likviditeten. Solvensen blir otillräcklig som följd av resultatunderskott och i förhållande till erhållna krediter låga fartygsvärden. Rederiföretagens finansiella handlingsfrihet beskärs genom undermineringen av det disponibla säkerhetsunderlaget. I åtskilliga fall har detta fört fram till betalningsinställelser och avveckling av fartygen. Ofta har emellertid kreditgivarna funnit bäst att tillfälligt medge anstånd med amorteringar och också räntor. Härigenom har emellertid de ekonomiska problemen ingalunda lösts utan enbart skjutits på framtiden. För redare med modernt och därför vanligen högbelånat tonnage och därtill som de skandinaviska med höga driftskostnader är läget särskilt prekärt.

Många faktorer påverkar den tidpunkt då balansen kan återupprättas inom masslastfarten, dvs. då tonnageöverskottet reellt är hävt och frakter liksom fartygens andrahandspriser anpassas till kostnaderna för marknadsmässigt motiverade nybyggen. Skäl finns att notera att frakter och andrahandsvärden under år 1978 och då främst under andra halvåret utvecklats mera gynnsamt än som fanns anledning att räkna med vid årets början. Om detta kan ses som ett första tecken på en mera definitiv förbättring är dock en öppen fråga. Fartygsöverskottet är fortfarande mycket betydande. Klart positivt är dock att under år 1978 tanktonnage har slutat att växa. För första året överstiger skrotningarna leveranserna av nybyggt tonnage. Vid den ökning av godsvolym och transportarbete som ter sig trolig också vid ett normaliserat

konjunkturförlopp måste denna utveckling fortsätta. Med fortsatt hög skrotningstakt och ringa nybeställningar bör tonnagebalansen med reservation för oförutsebara händelser kunna återupprättas om fyra à sex år, dvs. beroende på konjunkturvariationerna mellan åren 1982 och 1984. En successiv lyftning bör ske av frakterna närmast framförliggande år och en fortsatt uppgång av andrahandsvärdena för modernt tonnage. I fråga om torrbulkfarten ter sig i och för sig balanstidpunkten mer närliggande. Den koppling som den stora flottan av kombinerade fartyg skapar mellan tank- och torrbulkfarten vad gäller framför allt de storbäriga fartygen påverkar dock fraktutvecklingen.

Den internationella krisen inom masslastfarten har djupgående påverkat den svenska rederinäringen. Masslastflottan ökade från år 1973 till 1975 med ca 70 % till nära 11,5 milj. DWT. Därefter har skett en minskning och tonnaget låg vid slutet av år 1977 trots de nybyggnader som tillförts på knappt 10 milj. DWT. Nedgången under år 1978 genom försäljningar till utlandet kan nå nära 5 milj. DWT varigenom tonnaget ungefärligen halveras på ett år. Åtskilliga rederier har starkt dragit ned sitt innehav av masslastfartyg. I vissa fall har skett en fullständig avveckling eller är en sådan avveckling på gång. Det ekonomiska läge som rederierna kommit i och framtidsutsikterna under svensk flagg för det tonnage som det huvudsakligen rör sig om gör enligt kommissionens mening att denna utveckling får accepteras. Några insatser från statens sida för att isolerat slå vakt om masslasttonnaget kan kommissionen inte tillstyrka. Syftet måste vara vidare.

Tonnagemässigt svarar masslastflottan för huvuddelen av den svenska handelsflottan. År 1975 var andelen över 85 % räknat efter dödviktston. I mer reella termer, mätt i t. ex. sysselsättning och investeringsvolym, är den dock en annan. Uttryckt i förtjänstförmåga, t. ex. bidrag till sjöfartsnettot under en normalkonjunktur, kan enligt de beräkningar som redovisats till pågående långtidsutredning andelen åren 1975–1977 inte sättas högre än 35 à 40 %. Vid rådande fraktnivå och med fortfarande en stor del av tonnaget upplagt minskar masslastfartygens andel ytterligare väsentligt.

De för landet viktiga delarna av svensk rederinäring vill kommissionen – utöver de krav som försörjningsberedskapen kan ställa – främst söka inom andra sektorer av näringen. Främst vill kommissionen sätta de delar av rederiverksamheten som tillgodser kvalificerade svenska sjötransportbehov, dvs. fjärr- och närlinjetrafiken och också systemlösningar för t. ex. skogsindustrins transporter. Svenska redare har här medverkat till tekniskt och organisatoriskt progressiva transportlösningar bl. a. genom en långtgående utveckling av roll on/roll of (ro/ro) tekniken. Inom närlinjefarten bör av sysselsättningsskäl särskild vikt fästas vid trafiken med kombinerade passagerar- och lastfartyg. Tekniskt, organisatoriskt och kommersiellt kvalificerade lösningar ofta med stordriftsfördelar har också uppnåtts inom olika typer av specialfart med växlande anknytning till landets egna transportbehov. Hit hör kyl- och biltransporter och också insats av fartyg lämpade för svåra isförhållanden. Nya utvecklingslinjer representeras av prämtransporterade stora lastenheter och också olika funktioner vid letning och utvinning av mineraloljor till havs. Med utgångspunkt från småtankfarten har utvecklats transport av olika typer kemikalier.

Krisen inom masslastfarten har drabbat också svenska rederier med ett brett register inom sjöfarten. Främst gäller detta landets två största redariföretag, Broströms Rederi AB och Saléninvest AB. Båda företagen har kommit i ett läge där de inte kan ekonomiskt bemästra ett mera omfattande innehav av

tank- och andra masslastfartyg. Med de skulder som belastar fartygen och de låga marknadsvärden som fartygen har kan en avveckling dock inte ske isolerat. Företagen måste – helt eller delvis – sälja också andra och enligt kommissionens bedömning för landet vitala delar av rederiverksamheten.

Broströms utgör landets största linjerederi med tyngdpunkt på fjärrlinjefarten. Den senare var under mellankrigstiden ryggraden i den svenska rederinäringen. Med främst en starkt expansiv masslastflotta har den relativa betydelsen minskat. Den omdaning som nu är på gång gör emellertid att fjärrlinjefarten på nytt kommer i förgrunden. Förutom Broströms utgör de stora fjärrlinjerederierna Rederi AB Nordstjernen och Rederi AB Transatlantic. Broströms svarar vad gäller den på Sverige och då huvudsakligen på Göteborg baserade trafiken för främst de linjer som berör Medelhavet, Mellanöstern och Fjärran Östern. Till stor del sker verksamheten inom internationella konsortier med olika utformning. Broströms är också en av de tre svenska medlemmarna i Atlantic Container Line (ACL) med en omfattande trafik på Nordamerikas ostkust. Bolaget bedriver dessutom en betydande fjärrlinjetrafik helt mellan utländska hamnar. Genom sitt holländska dotterbolag, Incotrans, har Broströms ytterligare andelar i ACL och är dessutom partner i andra linjer som berör Nord- och Mellanamerika.

Fjärrlinjetrafiken är sedan ca tio år tillbaka föremål för en stark teknisk omdaning genom övergång till fartyg anpassade för enhetslaster, för svensk del huvudsakligen av ro/ro-typ. Broströms fullföljer f. n. denna genom rationalisering av främst Medelhavstrafiken. Resterande konventionella tonnage kommer därmed att i huvudsak avvecklas.

Fjärrlinjefarten är inte utan svårigheter. De senaste årens lågkonjunktur har hållit nere lastkvantiteterna och därmed fraktintäkterna. Till det senare har medverkat också utvecklingen av kursen på US-dollar. Mera långsiktiga problem bereder flaggdiskrimineringen med krav på olika preferenser för export- och importländernas fartyg och också en tilltagande konkurrens om de fria godsquantiteterna från Öststatsländernas sida. Då även de fjärrlinjer som berör Sverige för huvuddelen av sitt godsunderlag är hänvisade till utländska hamnar finns påtagliga osäkerhetsmoment. Genom medlemskap i olika konsortier har dock de svenska fjärrlinjerederierna tills vidare säkrat sin ställning. De svenska fjärrlinjerederierna deltar i ett antal konferenser. Broströms har genom sitt holländska dotterbolag fortfarande inom EG med den starka roll som gemenskapen har i den internationella sjöfartspolitik. Kommissionens uppfattning är att staten bör vara beredd till olika åtaganden för att slå vakt om den svenska fjärrlinjefarten.

Till de tekniskt och kommersiellt intressanta delarna av Broströms rörelse räknar kommissionen också företags Marine Service Division. Med högsjöbogsereare och olika typer av specialiserade pramar sker transporter världen över av mycket tunga enheter. Härtill kommer olika hjälpfunktioner för letning och utvinning av mineraloljor till havs samt bärgning och bogsering.

Saléns verksamhet inom fjärrlinjefarten är förhållandevis ringa. Genom sin andel i Tor-Line har däremot företaget ett betydande engagemang i närtrafiken över Nordsjön. Intressantast från landets synpunkt är dock Saléns kyltransporter. Här besitter Saléns unika kunskaper med ett stort marknadskunnande. Med tillsammans ett sjuttioal egna och inhyrda fartyg är Saléns den internationellt sett största kyloperatören. Verksamheten har de senaste åren varit mycket lönsam. Genom den serie om sex storbäriga kylfartyg som

är under byggnad vid AB Svenska Varv bibehåller Saléns ett högklassigt tonnage. Stordriftsmöjligheterna ger betydande konkurrensfördelar i ett läge med ökat tonnageutbud. För att fördela riskerna kan det dock enligt kommissionens bedömning vara motiverat för Saléns att ta in en svensk eller utländsk partner.

I kombination med en fortsatt svenskbaserad kyloperation kan det vara befogat att slå vakt om vissa delar av Saléns masslastflotta. Kommissionen avser då Kockumsbyggda turbintankfartyg i 350 000 tons klassen. Huvuddelen av dessa bör tills vidare behållas under svensk flagg. De tillhör den typ av tankfartyg som i första hand bör få del av en förbättrad tankmarknad med den positiva inverkan detta har på också fartygens andrahandsvärden. Intressant för både Saléns och Broströms del är de moderna torrbulkfartygen med mycket hög isklass.

Sammanfattningsvis vill kommissionen uttala att såväl Broströms som Saléns representerar en betydande del av den framtidsinriktade delen av svensk rederinäring. Skulle företagen genom sina engagemang inom masslastfarten tvingas till en långtgående avveckling av rederiverksamheten minskar väsentligt basen för en svensk rederinäring och därmed förutsättningarna att upprätthålla denna och utnyttja de möjligheter som sjöfarten kommer att erbjuda framdeles inom både nuvarande och nya områden. Sysselsättningsminskningen för både ombord- och landanställda blir betydande.

Kommissionen har därför fört ingående diskussioner med den verkställande ledningen för de båda bolagen varvid belysts de åtaganden som krävs för att bibehålla de för landet centrala delarna av företagens rederiverksamhet. Därvid har tagits hänsyn till förväntad fraktmarknadsutveckling inom olika sektorer, internationell konkurrensförmåga m. m. I de aktuella alternativen har förutsatts en fortsatt betydande avveckling av i första hand masslastfartyg med mindre god prognos och en koncentration till de enligt gemensamma bedömningar mest framtidsdugliga delarna av verksamheten.

Kommissionens strävan har varit att i första hand bygga vidare på de typer av stödåtgärder som redan har etablerats via Nämnden för fartygskreditgarantier (FKN), dvs. kreditgarantier till redare enligt bestämmelserna i förordningen 1977:497 om statlig kreditgaranti till svenskt rederiföretag och amorteringsanstånd för statsgaranterade varvskrediter med samtidigt medgivande från andra kreditgivares sida om motsvarande anstånd. Ett stöd till Saléns kan till stor del hålla sig inom denna ram. Dock krävs därtill ett soliditetsstöd i form av villkorslån eller dylikt vilket stöd också kan få utnyttjas av likviditetsskäl varvid statens åtaganden i form av kreditgarantier minskar.

I fråga om Broströms har det varit nödvändigt att gå längre. De påfrestningar som följt med det nu snart avvecklade äldre engagemanget i masslastfarten och en till följd av konjunkturförhållandena i medeltal låg intäkt från linjefarten, m. m. har genom utvecklingen av frakter och fartygsvärden väsentligt ökats genom de åtaganden som bolaget påtog sig i samband med överenskommelsen med staten år 1975 om Eriksbergsvärdet. Åtagandena innebar förutom koncernbidrag vissa fartygsbeställningar till jämfört med dagens andrahandsvärden mycket höga priser. Därtill förvärvade Broströms i samband med avvecklingen av Fernström-rederiet år 1976 två svenskbyggda kombinerade fartyg i 100 000 tons klassen. De då gällande marknadsvärdena har sjunkit betydligt och fartygen ligger f. n. upplagda.

Broströms behöver för att trygga de centrala delarna av rederiverksam-

heten en avsevärd minskning av kapitalutgifterna under en förhållandevis lång övergångstid. Enbart till en del går denna att uppnå genom amorteringsanstånd. Även räntebelastningen måste lätta. Lånen måste därtill efter övergångstiden ges en väsentlig förlängd amorteringstid och återbetalningarna till viss del göras beroende av det ekonomiska utfallet av verksamheten. Till denna del måste de erhålla formen av statligt villkorlån.

De åtgärder som kommissionen är beredd att tillstyrka har för både Saléns och Broströms gjorts beroende av att bolagen upprätthåller viss miniminivå på den svenskbaserade verksamheten. Detta gäller i första hand under de förutsatta avtalsperioderna, för Broströms åren 1979–1983 och för Saléns åren 1979–1982. I den mån statens åtaganden i form av lån med villkorlig återbetalning m. m. omfattar även tiden därefter består emellertid bolagens förpliktelser. Detta gäller såväl förläggningen av bolagens administration, rederiverksamhetens omfattning som det ungefärliga antalet svenskgöregistrerade fartyg. Vardera företaget förutsätts under avtalsperioden bibehålla ett 20-tal fartyg under svensk flagg. Därigenom slås vakt om sammanlagt mer än 2 500 arbetstillfällen för ombord- och landanställda.

De av kommissionen förordade åtagandena från statens sida är i huvudsak följande.

Broströms:

För tank- och andra bulkfartyg har Broströms fartygslån, till övervägande delen statsgaranterade, som per 1978-12-31 beräknas uppgå till ca 455 milj. kr. Staten åtar sig, förutsatt långgivarnas medgivande, att per nämnda dag övertaga betalningsansvaret för 250 milj. kr. av dessa lån. I stället erhåller staten en villkorlig fordran på Broströms om samma belopp vilken är ränte- och amorteringsfri under avtalsperioden. I Broströms balansräkning förs denna fordran under "Ansvarsförbindelser" och betraktas redovisnings- och skattemässigt som intäkt 1978 och som en kostnad vid avbetalning. Efter avtalsperiodens slut skall den villkorliga fordran avvecklas under de år då Broströms beslutar om utdelning och med minst samma belopp som då utdelas. Den villkorliga fordran skall belastas med ränta som för varje år fastställs med hänsyn till Broströms resultatutveckling, dock med högst 10 %. Om så krävs med hänsyn till årets resultat skall räntekostnaden läggas till den villkorliga fordran.

Vad gäller resterande lån för ifrågavarande fartyg skall staten genom förlängning av befintliga statliga garantier, förutsatt långgivarnas medgivande, medverka till att Broströms erhåller amorteringsanstånd under avtalsperioden. Därefter skall lånen amorteras enligt en i fem år uppskjuten plan.

Broströms har för närvarande lån upptaget hos Sveriges Investeringsbank AB å 150 milj. kr. att amorteras med 15 milj. kr. per år fr. o. m. 1980 samt lån upptagna mot riksgäldskontorets borgen å tillsammans motvärdet av 100 milj. kr. att amorteras med motvärdet av 25 milj. kr. 1981, 50 milj. kr. 1982 samt 25 milj. kr. 1983. Staten förutsätts möjliggöra en sammanläggning av dessa lån genom att utfärda ny statsgaranti. Denna skall medge uppläggning av ett lån vilket löper utan amortering under avtalsperioden för att därefter avbetalas under 20 år i form av ett annuitetslån.

I kontantstöd skall per 1979-01-02 utbetalas ett engångsbelopp om 80 milj. kr. till bolaget.

Saléns:

Gentemot Saléns utfäster sig staten att garantera att företagets likviditet under avtalsperioden uppgår till minst 125 milj. kr. Detta sker genom att lämna statsgaranti för refinansieringslån avseende amorteringar under åren

1980 och 1981 för i första hand Saléns Kockumsbyggda tankfartyg (företaget har redan fått refinansieringslån avseende 1978 och 1979 års amorteringar) och i andra hand i Saléns kylfartygsnybyggen i takt med leveranserna från Svenska Varv AB.

Staten utfäster sig även att intill ett belopp om 200 milj. kr. – om så erfordras för att Saléns eget kapital ej skall understiga 150 milj. kr. – medverka till soliditetsfrämjande åtgärder av typen värdegarantier och/eller räntebärande villkorlån. Dyligt villkorlån kan även utgå kontant om likviditeten så erfordrar. Efter avtalsperiodens slut skall givna soliditetsstöd avvecklas med minst en tiondel per år.

Gemensamt för båda rederierna gäller att om de under avtalsperioden avvecklar väsentlig del av sin svenskbaserade rederiverksamhet skall de statliga stödåtgärderna principiellt reduceras i motsvarande mån. Detsamma gäller om rederierna efter avtalsperiodens slut, i det fall de fortfarande har villkorliga skulder till staten, avvecklar verksamheten i snabbare takt än den som staten är beredd godta.

Om förutsättningarna för överenskommelserna mellan rederierna och staten väsentligen förändras under avtalsperioden skall båda parter äga rätt att påkalla justering av överenskommelserna. Rederierna skall även ha en möjlighet, om de kan erbjuda staten godtagbara säkerheter, att före avtalsperiodens utgång påkalla förhandling om överenskommelsernas upphörande.

Statens åtaganden gentemot Broströms blir av den omfattningen att de motiverar en fortlöpande insyn i företaget. Staten skall därför ha rätt att, så länge den villkorliga fordran ej avvecklats, tillsätta en särskild revisor. För Saléns del skall den statliga insynen möjliggöras genom samråd under fjärde kvartalet varje år. Därvid skall bl. a. behandlas frågan om utdelning till aktieägarna.

Rederi AB Transatlantic äger minoritetsandelar i vissa av de 350 000 tons tankfartyg som till sin huvuddel ägs av Saléns. Transatlantic förutsätts vid behov på samma sätt som Saléns erhålla amorteringsanstånd, dock under förutsättning att bolaget under ifrågavarande år ej lämnar utdelning till aktieägarna.

I överenskommelserna ingår att statlig stämpelskatt vid överlåtelse av fartyg inom respektive koncern ej skall utgå. Överenskommelserna förutsätter att företagets bankförbindelser genom vissa medgivanden bidrar till att upprätthålla företagets likviditet.

Kommissionen vill också ta upp ett par frågor av mera allmän betydelse för svensk rederinäring.

I det trängda läge som masslastfarten kan förväntas befinna sig i också de närmast kommande åren är det av vikt att svenska fartyg kan få del av de sysselsättningsmöjligheter som svenska företag och också statliga myndigheter kan erbjuda. Kommissionen avser bl. a. den oljelagring i tankfartyg som Överstyrelsen för ekonomiskt försvar kan aktualisera. Lagring i svenska fartyg kan vid de frakter på den öppna marknaden som finns anledning att räkna med ett gott stycke framöver ge positiva effekter både för rederierna och de ombordanställda. Sysselsättningseffekterna blir betydligt större än om fartygen ligger upplagda utan last.

För de om än successivt minskade malmkvantiteter som LKAB sålt c i f har enligt en mångårig överenskommelse Gränges AB utnyttjats för sjötransporterna. Gränges upphör emellertid med rederiverksamheten. Kommissionen ser det som angeläget att kontrakt på de framtida malm-

skeppningarna kan övergå till ett annat svenskt rederi eller till samarbetande svenska rederier.

Kommissionen har samrått med den sjöfartspolitiska utredningen. Några gränsdragningsvårigheter mellan utredningen och kommissionen har inte förelegat. Utredningen har att behandla de långsiktiga utvecklingslinjerna för den svenska rederiverksamheten och de åtgärder som dessa kan föranleda från statens sida. Kommissionens uppgift är inriktad på akuta problem av företagsekonomisk art hos ett begränsat antal rederier och då problem som kräver en snar lösning. Kommissionen är av den uppfattningen att för att på längre sikt trygga den svenska rederinäringen och på nytt ge den utvecklingsmöjligheter krävs åtgärder med bred räckvidd. Den omfattande rationaliseringen inom svensk sjöfart med utveckling på bl. a. lasthanterings- och fartygsdriftsområdet bör fortgå. För rederier, också dem som f. n. inte uppvisar akuta problem men som med en utdragen lågkonjunktur kan komma att få det, bör mer långsiktiga åtgärder övervägas. De överläggningar som kommissionen haft med Broströms och Saléns förutsätter att båda företagen skall få del av eventuella framtida statliga generella stödåtgärder för näringen.

Kommissionen har i sin tur förutsatt att företagen kommer att lämna tillfälle för svensk varvsindustri att avge anbud innan nybeställningar sker av skepp. Vid de reinvesteringsbehov som kan uppstå och också vid den expansion till andra grenar inom sjöfarten som kan bli aktuell de närmaste åren bereds sålunda de svenska varven tillfälle att konkurrera. Därvid kan enligt kommissionens bedömning – om ett fortsatt beställarstöd ger utrymme för detta – vara värt att allmänt pröva nya former för samverkan mellan varv och rederier. Exempel härpå är utfraktning av nybyggda fartyg på bareboatbas med möjlighet till senare köp. Marknadsbehovet skall då dokumenteras. Åtskilliga i och för sig livskraftiga svenska rederier har svårt att förena en redan kringskuren ekonomisk handlingsfrihet med önskvärda reinvesteringar och utveckling av flottan. Det antydda arrangemanget kan skapa förutsättningar härför.

Under sitt arbete har kommissionen uppehållit kontakt med företrädare för arbetsmarknadsparterna inom rederinäringen och också haft diskussioner med andra rederier än de som nämnts ovan.

Ekonomidirektör Bengt O. Rickard har varit sakkunnig hos kommissionen. Auktoriserade revisorn Jacob Falkman har biträtt kommissionen med företagsekonomiskt utredningsarbete.

Lenart Dahlström
Ordförande

Jan Eriksson
Ledamot

