

# KOLHANDELN —

## STATLIGT REGLERAD ELLER FRI?

*Av direktör STURE T:SON WIBERG, Stockholm*

DÅ i motionsfloden till årets lagtima riksdag av herr Richard Lindström m. fl. bl. a. hemställdes »att riksdagen måtte begära en skyndsam utredning, huruvida och på vad sätt handeln med kol och koks efter kriget bör samhälleligt organiseras i syfte att på bästa sätt tillgodose samhällets behov», torde det för mången icke ha inneburit någon egentlig överraskning. På flera sätt har ju särskilt det socialdemokratiska partiet vid olika tillfällen i stark motsatsställning till de borgerliga partierna ifrågasatt effektiviteten hos skilda delar av det fria näringslivet och framställt krav på statlig kontroll däröver.

Det är välbekant att det fasta importbränslet — stenkol av alla slag samt koks — såväl kvantitativt som värdemässigt utgör Sveriges största importvara. Dess nyckelbetydelse är ovedersäglig. Faran av en onödig statlig reglering av näringslivet eller någon viktig del därav kan icke överskattas. Konsekvenserna av ett onödigt ingripande kunna ej överskådas.

Den fria svenska kolhandeln har sedan decennier tillbaka kunnat uppvisa ett sådant oberoende och en sådan insikt i de skilda exportmarknadernas skiftande lägen att Sverige och enkannerligen de svenska förbrukarna i mycket hög grad dragit fördel därav. I de kolexporterande länderna var den allmänna uppfattningen före kriget, att Sverige på grund av den inbördes hårda konkurrensen mellan kolimportörerna och dessas förmåga att spela ut de olika leverantörländerna mot varandra var ur pris-synpunkt den sämsta marknaden. Dock gjorde man gärna affärer med de svenska importörerna, därför att dessa alltid betalade kontant och hade ord om sig att uppfylla träffade avtal, oavsett om dessa utvecklade sig i för importören fördelaktig eller ofördelaktig riktning. De stora svenska kolförbrukarna kunna säkert vitsorda riktigheten av att Sverige haft förmånen av lägre kolpriser än andra kolimporterande länder. Staten själv — bland

annat statens järnvägar och statens vattenfallsverk — ävensom kommunerna genom gasverken ha mycket väl kunnat köpa och direkt importera kol men i stället i regel anlitat svenska kolimportörer, helt enkelt emedan dessa kunnat lämna förmånligare anbud än de utländska exportörerna.

Även mindre förbrukare såsom småindustrier, trädgårdsmästare, fastighetsägare m. fl., vilka köpa sitt behov över lagerhandeln, ha haft förmånligare priser jämfört med motsvarande köparekategorier i andra länder. Detta belyses autentiskt i det remissvar, som kolnäringens organisation avgivit till vederbörande utskott i riksdagens båda kamrar.

Det fria näringslivets utpräglade känsla för en god kundtjänst har alltid varit framträdande inom kolnäringen. Liksom i de flesta branscher är det inom kolhandeln synnerligen många nyanser i den kundtjänst, som måste lämnas beträffande bränslet. Ehuru varuslagen egentligen kunna anses såsom få, finnes en mängd kvaliteter av varje och har varje kvalitet sitt bestämda användningsområde. Det är viktigt att icke högvärdigare — och dyrare — bränsle användes än vad som i varje fall är av nöden. Det befintliga beståndet av eldstäder — pannor — utgöres av ett mycket stort antal olika typer, vilka kräva lämpligaste bränsle och därmed en intresserad kundtjänst från leverantörens sida för att kunna giva rätt utbyte. I eldningsekoniskt avseende anses vårt land stå i främsta linjen. Äran av denna rangställning tillkommer i första hand våra forskare och teknici, men kolhandeln har städse påtagit sig dryga kostnader för att genom om- och nybyggnader av sorteringsanläggningar kunna tillhandahålla konsumenterna de bränslen och sortiment, som motsvara teknikens senaste rön.

Av motionen kan man icke erhålla någon bestämd uppfattning om vart motionärerna ytterst syfta. Motionärerna begränsa sig till att uttala vissa önskemål och farhågor för framtiden och såsom skäl för den begärda utredningen åberopas behov av en i orostider ökad lagerhållning, kontroll över kol- och koksimporten, kraftfullare uppträdande på utlandsmarknaden, ett rationellare utnyttjande av tonnaget samt en koncentration av distributionsapparaten inom landet. Låt oss granska de olika skälen i tur och ordning.

Under fredstid ha de svenska kolhandlarna alltid hållit tillräckliga efter förbrukningen avpassade lager och kunderna ha erhållit sina varor på önskade tider. Beredskapslagring av bränsle

är en från den reguljära kolhandeln helt fristående angelägenhet. Sådan lagring kan icke verkställas på hamntomter på importplatserna, då den därstädes dels skulle bli alldeles för dyrbar, dels skulle komma i vägen för annan varutrafik och annat platsbehov. De riktlinjer som reservförrådsnämnden tillämpade för bl. a. kol 1938 och 1939 torde vara de riktigaste, men härför tarvas icke en statligt reglerad kolhandel. I den mån det kan bli praktiskt lämpligt och önskvärt med en medverkan till beredskapslagring från den fria kolhandelns sida, kan sådan medverkan utan tvivel påräknas. — För övrigt kunna några förutsättningar för en beredskapslagring icke beräknas föreligga förrän ett antal år efter krigets upphörande. Om dessförinnan från svensk sida skulle ställas anspråk på att erhålla kol för reservlagring, skulle detta säkerligen anses illojalt mot andra, mindre köpstarka länder.

Under nuvarande förhållanden måste givetvis de statliga myndigheterna ingripa för att förskaffa landet kol. De politiska förhållandena måste först klarläggas, och så länge det föreligger brist på kol i exportländerna och det där föreligger svårigheter att få kolen skeppad bli överenskommelser mellan de olika ländernas regeringar erforderliga. Den dag, då överskott på kol ånyo finnes på exportmarknaderna, kommer det emellertid säkert att vara mest fördelaktigt att staten slipper träffa avtal, och någon statlig kontroll över kolhandeln lär då icke vara erforderlig. Det torde för övrigt med fog kunna befaras, att en statligt kontrollerad kolhandel i Sverige skulle stimulera exportörerna i olika länder till ett samgående och i vissa situationer kunna placera Sverige i ett försämrat läge vid handelsförhandlingar med exportländerna.

I tider av knapphet på varor kan det givetvis vara rationellt att ett organ företräder hela inköpsbehovet och därmed förhindrar en onödig konkurrens på köparsidan, som kan vara ägnad att pressa upp priserna. Ett gemensamt uppträdande från importörernas sida vid inköp på exportmarknaderna kan emellertid organiseras på frivillig väg utan statligt ingripande. Det kan påräknas att kolhandeln gärna vill medverka till ett samarbete mellan staten och handelsrepresentanter härutinnan. — Den individuella ställningen har icke hindrat kolimportörerna från att under fredstid med kraft hävda egna och köparnas intressen gentemot utländska motparter. Exportörerna i utlandet torde vara de första att vittna om den skicklighet och påpasslighet, som de

svenska importörerna utvecklat vid sina inköp och som tillförsäkrat Sverige de relativt lägsta kolpriserna i Europa. Tidigare försök till kartellbildning mellan exportörerna har i ett fall ointetgjorts och i ett annat fall i hög grad försvagats genom de svenska importörernas insatser.

Ett rationellt utnyttjande av det svenska tonnaget måste anses vara en sak som närmast ankommer på de svenska redarna. Kolimportörernas och redarnas intressen äro såvitt gäller befraktningen såtillvida motsatta, att det för redarna gäller att få så hög frakt som möjligt och för kolimportörerna att erhålla lägsta möjliga frakt. Kolimportörerna måste härvid söka erbjuda fartygen lastning i hamnar, vilka ligga väl till i förhållande till närmast föregående losseplats, och lossning i hamnar, anpassade för närmast följande utlaster samt vidare erbjuda snabba expeditioner vid lastning och lossning. I den mån en importör sålunda lyckats anpassa befraktningen efter redarens önskemål, har importören även möjlighet att erhålla lägre frakt. Detta förhållande i förening med den stora betydelse som fraktkostnaden har för konkurrensen mellan importörerna på den svenska marknaden giver den bästa garanti för att importörerna medverka till ett rationellt utnyttjande av tonnaget. För övrigt driva flera storimportörer även rederirörelse, delvis med särskilt för koltransporter inrättade fartyg. Dessa importörer ha därvid det dubbla intresset att skaffa kol till sina företag och hålla fartygen i gång, vilket även gäller för sådana importörer, som använda sig av tidsbefraktade fartyg. Antalet befraktade fartyg är ganska stort i förhållande till de kolkvantiteter som fraktas. Till undvikande av för långa landtransporter användas för smärre losseplatser t. o. m. mycket små fartyg, även motorseglare, och uppgår antalet laster under ett normalt år sålunda till omkring 6,000. Befraktningsverksamheten — en på den slutliga prisbildningen mycket inflytelserik faktor — är ingalunda en rutinsak, och det skall vara en okritisk optimism eller bristande kännedom om de praktiska förhållandena, som kan förleda till tro att en statlig reglering med billigare medel kan åstadkomma bättre resultat än den fria handeln.

Det påstådda behovet av en koncentration av distributionsapparaten inom landet blottar även bristande kännedom om verkliga förhållandena. Distributionsbehovet framgår av följande. Av den kvantitet om cirka 8,3 mill. ton, som före kriget årligen importerades, levererades cirka 5,3 mill. ton direkt från fartyg till för-

brukare. Hela denna del av importen blev icke belastad med distributionskostnader. Av återstoden — cirka 3 mill. ton, som sålunda blev föremål för distribution — distribuerades cirka hälften till förbrukare i importhamnar med omnejd. I huvudsak skedde sistnämnda distribution direkt från lagerhandlarnas upplag till förbrukarna. Den kvantitet, som över lagerhandeln tillfördes förbrukare i inlandet, cirka 1,5 mill. ton, distribuerades på järnvägar och vattenleder, dels direkt till förbrukarna, dels via återförsäljare och i det senare fallet endast i mycket ringa utsträckning över återförsäljarnas lager. Antalet bränslelicenser till lagerhandelns förbrukare under innevarande kris utgör cirka 680,000. Då varje licens motsvarar ett förbrukningsställe, torde det, om man tar hänsyn till det vidsträckta område, över vilket förbrukarna äro spridda och den glesa bebyggelsen, icke kunna påstås att en distributionsapparat bestående av 140 lagerhandlare och cirka 4,000 återförsäljare är överdimensionerad. Såsom lätt torde inses kan en koncentration till en resp. ett fåtal anläggningar på varje ort vara farlig ur försörjningssynpunkt. Vid driftsstopp t. ex. på grund av brand- eller maskinskada skulle utan tvivel hela distributionen komma i olag och med ett mindre antal upplagsplatser än nu skulle det i det övervägande flertalet importhamnar icke vara möjligt att vid toppbelastningar under kallare årstid betjäna kunderna. Kolhandelns försäljnings- och distributionsapparat arbetar f. ö. mycket billigt. Försäljningsarbetet pågår nu varje år från början av juni till mitten av september. Under återstoden av året — alltså under själva bränslesäsongen — är försäljningsarbetet inom lagerhandeln obetydligt. Under denna tid äro försäljarna huvudsakligen sysselsatta med expeditionsarbete och — vilket är mycket viktigt — kundservice. En av krismyndigheterna företagen analysering av omkostnaderna hos ett antal representativa lagerhandelsföretag av olika storleksordningar under 1938 har givit vid handen att de genomsnittliga kostnaderna för försäljning — däri inbegripet kostnader för resor, representation, annonsering och annan reklam — utgjorde 28 öre pr ton koks och 16 öre pr ton kol eller omkring 0,7 % av försäljningspriserna pr ton 1938. Ett annat förhållande att observera är att kolhandeln ofta är kombinerad med annan verksamhet, handel med järn, kemikalier, byggnadsmaterial, trävaror m. m., eller expedition, skeppsstuveri m m., vilket medger att personalen under kolhandelns dödsäsong får sysselsättning. Även återförsäljareverksamheten bedrivs oftast såsom bisysselsättning, företrädes-

vis av järnhandlare, lanthandlare, virkeshandlare och åkare. Återförsäljarnas bruttoinkomst på kolförsäljningen är i regel mycket blygsam och i stor utsträckning har denna försäljning karaktär av kundtjänst. Såsom mellanled mellan lagerhandlarna i importhamnarna och förbrukarna i inlandet äro återförsäljarna nödvändiga.

Motionärerna synas hysa farhågor för en ökad prissamverkan inom kolhandeln efter kriget. Man pekar därvid på att handeln under kriget fått en fastare organisation. Ingen fruktan kan vara mera ogrundad såsom var och en kan konstatera även vid en ganska ytlig undersökning av huru kolhandeln trivs under sin nuvarande tvångsorganisation. Organisationen är en ren kristidsföreteelse, som påtvingats den fria kolhandeln för att genomföra i första hand det ekonomiska avräkningsförfarandet mellan staten och kolhandlarna och i andra hand för ransoneringsförfarandet. Det avtal som slutits mellan staten och kolhandeln gäller, som också av dess lydelse framgår, under den uttryckliga förutsättningen, att kolhandeln skall återfå sin frihet så snart normala förhållanden återinträda. Avtalet upphör och organisationen upplöses 6 månader efter det att staten uppsagt avtalet att gälla.

Ett studium av tillgängliga remissvar är synnerligen intressant. Ett dussintal instanser eller organisationer ha hörts, däribland statliga verk och inrättningar, handelskammare, Kooperativa Förbundet, en arbetarorganisation, en konsumentsammanslutning samt flera organisationer inom det fria näringslivet. Såvitt bekant ha endast Transportarbetareförbundet och efterkrigsplaneringskommissionen velat ansluta sig till motionärernas tankegångar, varvid emellertid är att observera att i Myrdalskommittén representanterna från såväl högern som folkpartiet avgivit bestämda reservationsyttranden. I övrigt har man varit ytterst tveksam om eller direkt avstyrkt motionärernas yrkande om utredning, särskilt då i vad gäller handeln med kol och koks, där man synes anse att motionärerna helt skjutit över målet. Trots att detta måste vara uppenbart har den socialdemokratiska majoriteten i vederbörande tillfälliga utskott tillstyrkt motionen. Detta ställningstagande synes förestavat inte av sakliga utan av politiska skäl.