

F. t. l. vedr. Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftsamarbejde.

indre og ydre politiske og økonomiske forhold, som lå uden for SAS's kontrol, og som ville komme til at spille en afgørende rolle for selskabets økonomi, ville blive nødvendigt i hvert fald i en overgangsperiode at yde finansiel støtte til SAS uanset den forbedring af moderselskabernes økonomi, der måtte forventes opnået som følge af den ved selskabernes sammenslutning i SAS skete rationalisering. Embedsmandsudvalget fandt, at støtten fra staternes side ikke burde have karakter af lån og heller ikke indbefatte en subventionering af SAS, men derimod gives i form af en særlig garanti, hvis formål skulle være at overvinde likviditetsvanskeligheder i overgangsperioden.

Den oprettede garantioverenskomst tilsikrer for en periode af 5 år fra den 1. oktober 1950 at regne de 3 selskaber dækning for deres eventuelle underskud inden for et for hvert år fastsat maksimumsbeløb, som stilles til disposition af de 3 landes regeringer. Efter overenskomsten skal der betales en garantiafgift på 1 pct. p. a. af de til enhver tid trukne og endnu ikke tilbagebetalte garantibeløb. Vedkommende selskab har pligt til af sit overskud at tilbagebetale hævdede garantibeløb, og så længe udbetalte garantibeløb ikke er fuldstændig tilbagebetalt, kan selskabet ikke uden vedkommende statsmyndigheds samtykke udbetale udbytte, og dette vil ikke kunne overstige 5 pct. af aktiekapitalen. Endelig er det bestemt, at beløb, som ikke er tilbagebetalt den 1. oktober 1975, kan eftergives, dersom konsortiets og det nationale selskabs økonomiske stilling gør dette rimeligt.

Garantibeløbene er fastsat til 2 mill. d. kr. årligt for DDL, 2 mill. n. kr. for DNL og 2,2 mill. sv. kr. for ABA for den nævnte 5-års periode. Det samlede maksimale garantibeløb for hele perioden andrager således modværdien af ca. 35 mill. d. kr.

Den tilsagte garanti er endnu ikke blevet aktuel, idet SAS i de første 4 driftsår, efter at garantiordningen trådte i kraft, ikke har haft underskud. Der resterer således kun eet garantiår, og SAS har anmodet om, at der allerede nu træffes aftale om en forlængelse af garantioverenskomsten for yderligere 5 år (fra 1. oktober 1955 til 30. september 1960), idet garantibeløbenes størrelse samtidig føres a jour.

Selv om det hidtil har været muligt for SAS at undgå underskud, og selv om SAS's økonomiske balance på basis af de værdier, der i dag er gældende for flyvemateriel, må anses for at være konsolideret, er det dog meget vanskeligt at bedømme den økonomiske udvikling for selskabet i de kommende år. I den senere tid har en vis stagnation i trafikudviklingen således gjort sig gældende samtidig med, at

der spores en forøget tendens til en mere restriktiv politik i en række lande med hensyn til spørgsmålet om trafikrettigheder for derigennem at beskytte egne nationale luftfartsselskaber. Hertil kommer, at den stadigt stærkere konkurrence fra de udenlandske luftfartsselskabers side gør det nødvendigt for SAS vedblive at holde sit flyvemateriel på højeste niveau, og da den hurtige tekniske udvikling på materiellets område resulterer i fremkomsten af stadigt nye og kostbare flyvemaskintyper, lægges der herved store økonomiske byrder på selskabet både med hensyn til investeringer og til forrentning og afskrivning.

I driftsåret 1950—51 har SAS haft et overskud på 3,3 mill. d. kr., for driftsåret 1951—52 et overskud på 2,0 mill. d. kr. og for driftsåret 1952—53 et overskud på 3,9 mill. d. kr. Driftsindtægterne i de første tre driftsår har imidlertid ikke været fuldt tilstrækkelige til dækning af normale afskrivninger; disse er kun muliggjort ved i en vis udstrækning at benytte overskud ved salg af ældre flyvemateriel. I driftsåret 1953—54 har SAS haft et overskud på 9,3 mill. d. kr., efter at driftsregnskabet er belastet for normale afskrivninger på ialt 32,1 mill. d. kr. og godskrevet for bogføringsmæssig fortjeneste ved salg af brugt flyvemateriel på 9,2 mill. d. kr. Overskuddet er i lighed med de to foregående år anvendt til yderligere afskrivning. Selv om der er sket en betydelig forbedring af økonomien siden dannelsen af SAS, kan det økonomiske resultat ikke anses for fuldt tilfredsstillende, så længe driftsoverskuddet er så ringe i forhold til virksomhedens omsætning (i 1953—54 9,3 mill. d. kr. i forhold til en omsætning på ca. 368 mill. d. kr.), og så længe det ikke har været muligt at henlægge reserver, der står i rimeligt forhold til omsætningen — endsiige forrente den i virksomheden investerede kapital.

Det må endvidere tages i betragtning, at der ikke fra de skandinaviske stater er ydet tilskud til SAS bortset fra mindre tilskud til opretholdelsen af indenrigsruter, medens en række af de store udenlandske selskaber, som SAS konkurrerer med, har fået og får stadig meget betydelige direkte eller indirekte statstilskud.

Da således de motiver, der i sin tid lå til grund for indgåelsen af den første garantioverenskomst, stadig skønnes at være til stede, finder man det rimeligt, at overenskomsten forlænges for en periode af yderligere 5 år, og de skandinaviske trafikministre er da også på et møde i Oslo den 11. oktober 1954 blevet enige om at søge den fornødne lovhjemmel til en sådan fornyelse tilvejebragt. Det er tanken, at overenskomsten bortset fra garantibeløbenes