

[Ministeren for offentlige arbejder.]

mange ruteafsnit medført et for stort trafikudbud i forhold til efterspørgslen, hvilket har resulteret i en uøkonomisk udnyttelse af flyvemateriellet.

Som modtræk mod denne udvikling har mange stater for at beskytte egne luftfartsselskaber indført restriktioner over for fremmede selskaber i form af nægtelse af eller begrænsning i trafikrettigheder. Denne restriktive, protektionistiske politik er i de sidste år blevet stadigt skærpet og har forvoldt store vanskeligheder, især for de luftfartsselskaber, der kun har et relativt lille nationalt trafikunderlag og således i høj grad er afhængige af trafikmulighederne mellem fremmede lande.

De nævnte vanskeligheder har ikke kunnet undgå at påvirke luftfartsselskabernes økonomiske driftsresultater. Kun få selskaber kan fremvise driftsoverskud, og mange selskaber modtager statsstøtte direkte eller indirekte.

Hvad særlig angår SASs trafikmæssige og økonomiske resultater siden starten i 1950, kan jeg angående trafikproduktionen oplyse, at denne er steget helt i takt med gennemsnittet inden for andre selskaber. Antallet af betalte tonkilometer, der for SASs vedkommende i driftsåret 1950-51 udgjorde 73,4 mill., var i driftsåret 1959-60 steget til 245,6 mill.

Antallet af betalende passagerer steg i samme periode fra 482 000 til 1 853 000.

SASs lastfaktor — det vil sige luftfartøjernes procentvise udnyttelsesgrad — lå i 1950-51 og 1951-52 på henholdsvis 57,7 og 59,9. I de følgende år faldt den til godt 50, men er atter steget til 55 i 1958-59 og til 55,7 i 1959-60. I sammenligning med de fleste andre større luftfartsselskaber har SAS haft en lav udnyttelse af maskinernes kapacitet, hvilket forklares dels ved det relativt lille trafikunderlag, der findes i de skandinaviske lande, dels ved at Skandinaviens geografiske beliggenhed ikke giver grundlag for transittrafik i større omfang.

En gennemgang af SASs hidtidige driftsresultater viser, at der i de første fire driftsår fra 1950-51 til 1953-54 stort set opnåedes balance. I de følgende 3 driftsår — 1954-55 til og med 1956-57 — opnåedes et samlet overskud på i alt 104,6 mill. sv. kr., svarende til ca. 139,5 mill. kr. Af dette beløb

anvendtes 75,2 mill. sv. kr., svarende til ca. 100,3 mill. kr., til ekstraordinære afskrivninger og hensættelser, medens resten, 29,4 mill. sv. kr., svarende til ca. 39,2 mill. kr., udbetaltes til moderselskaberne. Jeg kan i denne forbindelse oplyse, at DDL i disse år udbetalte 4 pct. udbytte med i alt 5,4 mill. kr.

I de følgende driftsår var driftsresultaterne ugunstige. I 1957-58 var der således et underskud på 16,6 mill. sv. kr., svarende til ca. 22,1 mill. kr., på flyvedriften. I 1958-59 var der balance, men i selskabets seneste driftsår, 1959-60, blev resultatet af flyvedriften et underskud på 42,2 mill. sv. kr., svarende til ca. 56,3 mill. kr. Hertil kom imidlertid en nødvendig hensættelse på 48,1 mill. sv. kr., svarende til ca. 64,1 mill. kr., til en værdireguleringsfond til delvis dækning af tab på visse engagementer med udenlandske luftfartsselskaber samt en ekstraordinær afskrivning på DC 7-materiel på 8 mill. sv. kr., svarende til ca. 10,7 mill. kr. Konsortiet har i dette driftsår haft en fortjeneste på salg af materiel på 14,3 mill. sv. kr., svarende til ca. 19,1 mill. kr. Det samlede resultat af driftsåret 1959-60 bliver herefter et regnskabsmæssigt underskud på 84 mill. sv. kr., svarende til ca. 112 mill. kr.

For indeværende driftsår regner SAS med et underskud på ca. 40 mill. sv. kr., svarende til ca. 53,3 mill. kr.

Årsagerne til disse utilfredsstillende driftsregnskaber må søges i de foran omtalte forhold. Nævnes kan det i denne forbindelse, at overgangen til jetdrift medfører meget betydelige udgifter, bl. a. til omskoling af personel, nye værkstedsanlæg o. lign., samt at konsortiet har ekstraordinært store udgifter til vedligeholdelsesorganisationen i overgangstiden, hvor såvel propel- som jetdrevne maskiner benyttes på de længere ruter. Endvidere har den springvise overgang til jetdrift medført en stærk værdiforringelse af de hidtil i langdistancetrafik anvendte DC 7-luftfartøjer.

For at imødegå vanskelighederne har SAS i lighed med andre luftfartsselskaber søgt samarbejde med forskellige fremmede selskaber. Visse af disse engagementer har medført betydelige tab, til hvis dækning den tidligere omtalte henlæggelse af et beløb på ca. 64,1 mill. kr. skal bidrage.