

Aktuella svenska sjöfartsproblem

Fjolåret var ett svårt år för den svenska sjöfarten, konstaterar ordföranden i Sveriges Redareförening, direktör Kristian von Sydow. Inflationen förorsakade höjda kostnader samtidigt som efterfrågan på tonnage sjönk katastrofalt. Även dollardevalveringen medförde förluster. En annan orsak till att just svensk sjöfart har ett dåligt utgångsläge i konkurrensen är att svenska särbestämmelser höjer såväl bygg- som driftskostnaderna för fartygen. Nu bevakar redarna utvecklingen av våra förhandlingar med EEC. Svenska rederier seglar i dag in ca 1 500 miljoner kronor på de nuvarande EEC-länderna. Närmare 80 % av det svenska tonnaget går till stor del i trafik mellan utländska hamnar. Om en gemensam sjöfartspolitik införes bland EEC-länderna och vi står utanför, kommer detta att få ytterst svåra konsekvenser för Sverige.

1970 var ett toppår för den internationella sjöfartsnäringen. 1971, däremot, förde sjöfarten ned i en djup vågdal i nästan alla sektioner av marknaden. En verklig inflationstyfon drev kostnaderna upp i höjden, medan samtidigt efterfrågan på tonnage sjönk ned i botten. För 14 till 15 månader sedan tycktes det icke finnas någon gräns för tankfrakterna. Prompt tillgängliga fartyg kunde uppnå Worldscale 300 eller 135 kr per ton för olja från Persiska Viken till den europeiska kontinenten. I juli 1971 var frakterna nere i Worldscale 17: 50 eller 8 kr per ton. Trots att vintern brukar medföra en betydande efterfrågan på tonnage, var frakterna i januari månad i år icke högre än cirka 25 kr per ton. En relativt varm vinter har inneburit en lägre förbrukning av olja än som är normalt för årstiden.

Vad som förutom rent kommersiella faktorer bidragit till att minska efterfrågan på tonnage har varit det politiska lugn, som åtminstone på ytan rått i Mellanöstern. Den transarabiska rörledningen, genom vilken dagligen flyter 70 000 ton olja från Saudiarabien till Sidon i Libanon, har fungerat så gott som helt utan avbrott. När den av politiska skäl stryps, innebär det att 2 miljoner ton per månad måste skeppas från Persiska Viken runt Kap till Europa i stället för den kortare distansen från Medelhavet. Det får en omedelbar effekt på fraktmarknaden. År 1970 var den stängd under icke mindre än 3 månader.

På torrlastmarknaden är situationen sedan något år tillbaka nästan ännu mera

dyster. Den huvudsakliga avnämaren av tonnage, speciellt för malm och kol, är Japan. Ökningen av den japanska ståltillverkningen skapade 1969/70 ett fantastiskt tonnagebehov för råvaror från avlägsna källor. Vid slutet av 1970 hade japanerna fraktat in 10 miljoner ton dödvikt av utländska bulkfartyg. Man hade siktet mot en årlig stålproduktion på 160 miljoner ton 1975. Men redan i början av 1971 hade man kommit till klarhet om att planerna var alldeles för optimistiska och måste skäras ned. Först reducerades lagren av malm och kol. Sedan beskars själva produktionsplanerna. I dag talar man om att möjligen nå upp till 120/130 miljoner ton tillverkning år 1975.

Ett väsentligt resultat av denna omsvängning blev en nedskärning av kolimporten från USA:s östkust från 36 miljoner ton per år till 19 miljoner ton. Kolfrakten från Hampton Roads till Japan, som i slutet av 1970 var 65 kr per ton, betalas i dag med säg 19 kr eller bara 0,13 öre per ton/mile via Kap.

Strejkerna på Amerikas väst- och östkust och i Gulfen har också haft en mycket deprimerande effekt på fraktmarknaden. En lång strejk i Amerikas kolgruvor under förra hösten minskade dessutom kraftigt efterfrågan på tonnage.

Inte ens de nyligen beslutade, stora sovjetiska inköpen av spannmål från Västern har haft någon större inverkan. Detta trots att cirka 9 miljoner ton spannmål skall importeras under första halvåret 1972.

Uppläggning av tonnage

Denna dystra situation på fraktmarknaden har lett till en betydande uppläggning av tonnage. Vid årets början låg över 500 fartyg på mer än 4 miljoner ton dödvikt stilla utan sysselsättning. Därvid har icke hänsyn tagits till den amerikanska reservhandelsflottan på cirka 8 miljoner ton, som ligger permanent upplagd i »malpåsar». Ej heller har någon hänsyn tagits till östblockets flottor, då någon statistik ej står att få i dessa hänseenden. Det betyder att faktiskt för närvarande 2 % av västvärldens normalt aktiva handelstonnage ligger upplagt i brist på sysselsättning.

För sjöfartsnäringen har oron på valutamarknaden med den i december 1971 genomförda dollardevalveringen också inneburit stora förluster. Den dominerande sjöfartsvalutan är nämligen dollarn. Nästan alla kontrakt görs upp i dollar, och flertalet tariffer begagnar dollarn som valuta. En depreciering innebär därför väldiga inkomstbortfall för redarna. Linjerederierna kan uppväga dem genom särskilda tillägg, men för långtidskontrakten blir stora förluster ett ofrånkomligt faktum.

Sveriges handelsflotta räknar i dag nära 8 miljoner ton dödvikt. Svenska redare har samtidigt cirka 5 miljoner ton dödvikt i beställning. Vår andel av världstonnaget utgör cirka 2 %, medan nybeställningarna svarar mot 4 % av allt i dag beställt tonnage i världen.

Svenska problem

Självklart spelar marknadsläget en avgörande roll för den svenska sjöfartsnäringens lönsamhet. Men svenska redare konfronteras dessutom med vissa speciella problem. Dessa är både av nationell och internationell art. Nationellt är det ett ofrånkomligt faktum att svenska löner är de näst efter USA:s högsta i världen. Genom de avtal, som tecknades med fackföreningarna 1971, kommer lönekostnaderna på ett modernt lastlinjefartyg att under 3-årsperioden ha ökat med cirka 450 000 kr per år. Mot den bakgrunden är det naturligt, att svenska redare söker gå i spetsen för försöken att genom fortsatt rationalisering och investering i arbetsbesparande och övervakande utrustning skapa förutsättningar för en reduktion av besättningarna. En viktig ekonomisk avvägning måste därvid göras med hänsyn till underhållskostnaderna, och främst måste man naturligtvis beakta säkerhetsproblemen. Men säkerheten står sannerligen icke i någon direkt proportion till kvantiteten anställda ombord. Det är i första hand kvaliteten, som faller avgörandet. Den minskande besättning, som i framtiden skall sköta en växande instrumentering, måste få en ny sammansättning och en annan utbildning än den, som nu är aktuell. Dagens sjömansskola och sjöbefälsskola måste sannolikt ersättas med en gemensam sjöpersonalskola, som lämpligen bör inpassas i det system, som har den nya gymnasieskolan som grund. Den komplettering och vidareutbildning, som en snabb utveckling kräver, kan lösas

genom påbyggnadskurser, kompletterade exempelvis med de möjligheter ett utnyttjande av undervisning via TV-kassetter ger. Detta är problem, som lyckligtvis redan är föremål för intensiv uppmärksamhet såväl av Sveriges Redareförening som av en nyligen tillsatt statlig kommitté.

Jag tror att vi mot slutet av 1970-talet kommer att driva många av våra fartyg med enhetsbesättningar. Teknikens raska frammarsch skapar förutsättningar för än mer drastiska nedskärningar av besättningarna än vi planerar för i ögonblicket. Även mycket stora fartyg kommer att kunna drivas av små grupper av högt kvalificerade människor med mot utbildningens krav svarande löner. När en sådan typ av fartygsdrift blir mera allmän, blir det inte längre meningsfullt att registrera fartyg under liberiansk eller somalisk flagg i avsikt att skära ner driftskostnaderna genom att utnyttja lågavlönade sjömän.

En annan betydande olägenhet för just svenska redare är det faktum att den tankbåt, som det kostar säg 600 000 kr mer att driva under svensk än tysk flagg, dessutom kostar 1 miljon kronor mer att få bygga och registrera under svensk än under norsk flagg. Skälet härför är att vi i Sverige givit våra egna alldeles speciella tolkningar åt internationella konventioner. Härigenom har våra byggnadskostnader ökat betydligt i jämförelse med konkurrenternas. Det är emellertid tillfredsställande att kunna konstatera, att detta problem numera är föremål för de svenska myndigheternas uppmärksamhet och studium. Jag förstår att målet är att åstad-

komma en samordning av åtminstone de nordiska bestämmelserna. Som sjöfartsman synes det mig helt naturligt att vi i Sverige liksom i de flesta andra länder skall acceptera klassificeringssällskapens mycket noggranna bestämmelser, exempelvis för obemannade maskinrum. Vi behöver ej tillfoga svenska, kostnadskrävande regler.

Med de snabbt stigande byggnadskostnaderna ökar också sjöfartsnäringens behov av kapital. Vi måste därför få en ökad andel av den svenska kapitalmarknaden, till räntor och på villkor likvärdiga med dem, som erbjuds i andra europeiska sjöfartsländer. Den ram på 1 miljard kronor, som Riksdagen anvisat Skeppshypotekskassan, är i dag helt otillräcklig. Den takt, i vilken medlen ställs till förfogande, är tyvärr alltför långsam.

Samtidigt som de förhållanden jag ovan skildrat träffar enbart svenska fartyg, är det viktigt att framhålla att sjöfartsnäringen till sin karaktär är helt internationell. »Havens frihet» har, åtminstone i det förgångna, icke varit ett vagt motto utan faktiskt en politik som praktiserats. Den har inneburit att exportörer och importörer fritt har kunnat välja det fartyg, som passat dem och deras last bäst, oavsett vilken flagg som råkar föras i aktern. I ett sådant klimat har sjöfarten kunnat växa och lämna ett effektivt bidrag till en ökande världshandel.

EEC:s betydelse

Mot den bakgrunden har svenska redare med oro lyssnat till diskussionerna kring formerna för vår samverkan med EEC.

Med en viss tillfredsställelse kunde man för någon tid sedan notera att regeringen syftade till »nära, omfattande och varaktiga» förbindelser med EEC. Tyvärr synes ordens mening under de senaste månaderna ha kraftigt urholkats. Numera är målsättningen blott att få ett »utvecklingsbart» avtal. Ur svensk sjöfarts synpunkt skulle den tullunion eller det frihandelsområde, varom nu är fråga, ingalunda motsvara våra intressen. För oss är det av största vikt att icke-tariffära hinder undanröjs, dvs bestämmelser av den typ, som gör det omöjligt att konkurrera på lika villkor. Dessutom är det väsentligt för oss att få bibehålla vår möjlighet att delta i utformandet av den europeiska sjöfartspolitik. Hittills har det sjöfartspolitiska samarbetet i Europa kunnat utvecklas fristående från de två huvudgrupperingarna EEC och EFTA och i nära samverkan med sjöfartslandet Japan. Ingendera har hittills infört gemensamma bestämmelser, som påverkar rederinäringens konkurrensförhållanden vare sig internt eller gentemot omvärlden. Men medan frågan aldrig varit aktuell inom EFTA, höjs numera inom EEC allt fler röster för en gemensam sjöfartspolitik som ett komplement till det handelspolitiska samarbetet.

Skulle ett sådant samarbete inom EEC ges en utformning, som direkt eller indirekt innebär preferens för det tonnage, som registrerats i dess medlemsländer, skulle konsekvenserna bli ytterst allvarliga för utomstående sjöfartsländer. Inom kort kommer EEC att representera samtliga större europeiska sjöfartsländer och cirka

30 % av världshandelsflottan. Man får då inom sjöfartspolitik en mycket tongivande ställning. Möjligheterna för oss att i någon mån påverka den kan i högsta grad komma att bli beroende av den form av avtal, som vi kan träffa med EEC.

Men bortsett från vikten av att få deltaga i skapandet av sjöfartspolitik, är det ett verkligt vitalt kommersiellt intresse för Sveriges rederier att inte bli utestängda från sin mest betydelsefulla marknad. Vår sjöfartsnäring måste på ett eller annat sätt få bli delaktig av den handelspolitiska dynamik, som den gemensamma marknaden visat sig besitta. Svenska rederier seglar i dag in cirka 1 500 miljoner kronor på de nuvarande EEC-länderna. Närmare 80 % av det svenska tonnage går till stor del i trafik mellan utländska hamnar. Med särskild tanke på linjesjöfartens betydelse i svensk rederinäring måste vi även i fortsättningen utan konstgjorda hinder kunna få trafikera världens hamnar med Europas och USA:s handel som viktigaste underlag.

Någon ersättning för dessa marknader finns i själva verket inte. Östblocket bedriver en intensiv nationalistisk politik. Begagnandet av utländska flaggfartyg betraktas som »sista utvägen prövas». Genom att all utrikeshandel kontrolleras av statliga organ, ordnar man så att exporten säljes CIF och importen köpes FOB, varigenom valet av fartyg lägges i det sovjetiska transportorganets händer.

Även Förenta Staternas sjöfartspolitik präglas av en stark nationalism. Genom lagar och förordningar reserveras 50 %, ja

stundtals upp till 100 %, av regeringslaster eller statligt finansierat gods för amerikanska flaggfartyg. Dessutom tillämpas särskilt gynnsamma fraktsatser för sådana typer av transporter. USA visar också en benägenhet att träffa bilaterala uppgörelser med andra stater, som reserverar upp till 80 % av parternas varuutbyte för de nationella lastfartygen. I Sydamerika och vissa länder i Östern använder man ännu mera raffinerade metoder för att gynna de egna fartygen. Skattelättnader beviljas. Lägre tullar tillämpas för gods importerat med landets fartyg. Fartygen ges företräde i hamnarna och debiteras gynnsammare hamnumgälder och avgifter.

Att som enskilt land möta alla dessa många former av diskriminering kan bli svårt eller rent av omöjligt. Den gemensamma marknadens samlade kraft krävs men kommer uppenbarligen ej att bli oss till gagn.

Som en sammanfattning skulle jag vilja precisera de problem, som svensk sjöfartsnäring skulle vilja se lösta under 1970-talet, på följande sätt:

Att svensk utrikeshandelspolitik utformas så att vi får obegränsad möjlighet att på lika villkor fritt konkurrera om lasterna i världens hamnar.

Att kostnadstyngande särbestämmelser för byggandet av fartyg under svensk flagg undanröjes.

Att näringen gives en ökad andel av den svenska kapitalmarknaden till internationellt konkurrenskraftiga räntor och på villkor helt jämförbara med dem, som erbjuds i andra europeiska länder.

Att vi med stöd av myndigheter och ombordanställdas organisationer ges möjlighet att utnyttja till sjöss de landvinningar, som tekniken gjort.

Att utbildningen utformas så att den motsvarar de mycket höga krav, som sjömansyrket i framtiden kommer att ställa.