

Motion

1981/82: 2566

Lars Werner m. fl.

Vissa sjöfartsfrågor (prop. 1981/82:217)

Den borgerliga regeringens sjöfartspolitik sägs ha som målsättning att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel skall kunna utföras på ett effektivt sätt till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Den sägs skapa förutsättningar också för att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer. Den säger sig syfta till att ta till vara sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans. Enligt borgarna är det av stor betydelse för att den svenska sjöfartsnäringen skall kunna utvecklas i sunda former att konkurrensen inte snedvrids genom att staten engagerar sig som rederiägare. Detta är i korthet den sjöfartspolitik som borgerliga regeringar har praktiserat under några år i vårt land.

Det har inneburit att man har överlämnat ansvaret för sjöfartens utveckling helt åt marknadskrafternas fria spel. Regeringen och staten har avhållit sig från varje form av ingripande eller försök till styrning och påverkan av en utveckling som mer och mer lett till en kraftig decimering av den svenska handelsflottan.

Samtidigt var man medveten om att sjöfartsnäringen utgör en av de kapitalistiska ekonomiernas mest spekulativa branscher. Fartygen har inte främst betraktats som transportmedel utan snarare som varor. De svenska rederierna har t. ex. efter andra världskriget, nästan utan undantag, sysslat med fartygsaffärer i stor skala. Man drev sina fartyg kortare perioder under svensk flagg och försökte sedan sälja dem till högre priser än vad man köpt dem för.

Många svenska rederier hävdar att man under 1960-talet tjänade mer pengar på fartygsaffärer än vad man gjorde på att frakta gods.

De s. k. sunda former som rederinäringen har utvecklats i innebär fortsatt utflaggning av svenska båtar till bekvämlighetsflagg och fortsatt utförsäljning.

Inför 1982 står rederinäringen med en svensk handelsflotta som tonnagemässigt är kraftigt decimerad och som blott är 40 % av det man hade år 1976. Antalet ombordanställda har reducerats med 10 000 personer ned till ca 15 000.

Utvecklingen har medfört stora samhälleliga kostnader både i form av uteblivna skatter och arbetsgivaravgifter, utebliven produktionskapacitet och framför allt en ökad arbetslöshet bland sjömännen. Dessutom har decimeringen av den svenska handelsflottan inneburit att den inte längre kan trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer.

I föreliggande proposition gör regeringen konstaterandet att näringsens svåra situation i stort sett beror på de höga lönekostnader som den svenska rederinäringen har i förhållande till andra konkurrentländer. Därför föreslås åtgärder som reviderar de skatte-, avgifts- och avlöningssystem som gäller för svenska besättningar.

Vpk anser att de förslag som regeringen har framlagt är direkta ingrepp i tecknade avtal och syftar till att kraftigt försämlra sjöfolkets i hård och långvarig facklig kamp vunna rättigheter och villkor. Det är ett försök av regeringen att vrida historien tillbaka till de förhållanden som rådde på arbetsmarknaden för flera decennier sedan. De föreslagna åtgärderna är därför helt oacceptabla.

Vpk anser att regeringen har blivit offer för utpressning av det privata redarkapitalet. Det kan illustreras bäst med det uttalande som Redarföreningens VD, Gunnar Högberg, har gjort. Han säger:

Sjöfartens problem måste i första hand våra sjöfartsföretag själva försöka lösa. Vi går inte och väntar på att någon regering skall lösa problem åt oss. Därför litar vi inom näringen främst på vår egen förmåga. Får sjöfartsnäringsen fortsätta att arbeta, utan att man från statsmakternas sida lägger hinder i vägen i form av regleringar och andra byråkratiska ingrepp, kommer näringen säkert att klara sig. Om det blir några fartyg kvar under svensk flagg är en annan sak.

Detta uttalande illustrerar utmärkt motsättningen som finns mellan redarkapitalets profitintresse å den ena sidan och samhällsintresset å den andra.

Med den framlagda propositionen har regeringen definitivt och utan förbehåll tagit ställning för redarkapitalets profitintressen. Man försöker öka rederinäringsens lönsamhet under svensk flagg dels genom att försämlra de anställdas villkor och rättigheter, dels genom att direkt subventionera redarkapitalet.

Vpk har under en rad år ställt krav på en annan sjöfartspolitik med helt annan inriktning. Den bör utgå från ett långsiktigt sjöfartspolitiskt program som har som grund samhällsekonomiska, sysselsättningspolitiska och försörjningsberedskapsmässiga målsättningar. Dessutom bör det vara en del av och harmoniera med ett långsiktigt industripolitiskt program som omfattar hela svenska industrins utveckling.

Den framtida sjöfartspolitiken bör innebära samhälleligt ägande av fartygen som sedan hyrs ut på bare-boatbasis till rederier utan att dessa får köpoption. Leasing bör även kunna ske till andra, t. ex. sjöfolkskooperativ, lastägare m. fl. Shippingkunnande och goodwill finns för närvarande hos de olika existerande rederierna. Den statliga leasingverksamheten bör i framtiden knyta till detta kunnande till den egna rederiorganisationen och leasingverksamheten således aktivt bidra till den statliga rederiverksamhetens utveckling.

Det är nödvändigt att ökade ingripanden görs så att en ökad andel av den

svenska utrikeshandeln transporteras på svenska kölar. Detta måste på längre sikt leda till att produktionsinriktningen ändras för fartyg från den nuvarande koncentrationen på s. k. cross-trading. Målsättningen bör vara att i framtiden övergå till vad som föreskrivs i UNCTAD-koden om 40-40-20, bl. a. genom bilaterala handelsavtal med u-länder.

Forskningen bör inte enbart inrikta sig på sjöfartsteknikens utveckling. Anslag bör ställas till förfogande för forskning kring ändrad produktionsinriktning av nuvarande flotta, och den bör centreras kring helhetsperspektiv på transportekonomi, dvs. undersöka relationerna mellan olika transportsystem från samhällsekonomisk utgångspunkt.

En sådan forskning skulle med all säkerhet visa att exempelvis en omläggning till kustsjöfart och inrikes sjöfart i stället för landtransporter är nödvändig från såväl miljösynpunkt och sysselsättningssynpunkt som oljeberoendesynpunkt. Transportstödet nuvarande utformning har en för sjöfarten diskriminerande och hämmande verkan. Detta måste omedelbart omarbetas, inte minst av de skäl som framförs i ovanstående stycke. Sjöfolkets arbetsmiljö och psykosociala situation är ett annat område där opartisk forskning bör bedrivas. Den tekniska forskning som främst behöver förstärkas är den om driftsystem i förhållande till energisparande och miljö samt den om förbättring av sjösäkerheten.

Med hänvisning till ovanstående yrkas

1. att riksdagen beslutar att avslå proposition 1981/82:217,
2. att riksdagen beslutar att begära av regeringen att ett sjöfartspolitiskt program utarbetas i enlighet med innehållet i motionen,
3. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till skapande av ett statligt rederi,
4. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till statlig leasingverksamhet i enlighet med vad som anförs i motionen,
5. att riksdagen beslutar att uttala att näringen anpassas till UNCTAD-koden 40-40-20, bl. a. genom bilaterala avtal med råvaruproducerande och progressiva u-länder,
6. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag syftande till att utveckla kust- och inrikessjöfarten med statlig rederiverksamhet.

Stockholm den 14 maj 1982

LARS WERNER (vpk)

EIVOR MARKLUND (vpk)

NILS BERNDTSON (vpk)

EVA HJELMSTRÖM (vpk)

C.-H. HERMANSSON (vpk)

BERTIL MÅBRINK (vpk)

ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk)