

Åldermans välkomstal/inledning – Symposium

Ärade jubileumsdeltagare, varmt välkomna till första delen av Skeppare Societetens 375-års firande! Speciellt roligt att få hälsa landshövdingen Elisabeth Nilsson, kommunalrådet Olle Johansson, Sjöfartsverkets generaldirektör Ann-Catrine Zetterdahl, ordförande i Sjökapstens-Societeten i Stockholms Harald Dahmén, VD i föreningen Svensk Sjöfart Pia Berglund och ledarskribenten i Norrköpings Tidningar Hans Stigsson.

Dagens tema: SVENSK SJÖFART, VART ÄR VI PÅ VÄG? FUNDERINGAR KRING SOCIETETENS OCH BRODERORGANISATIONERNAS UTVECKLING OCH FRAMTID I EN SVIKTANDE SJÖFARTSNATION – frågan är berättigad och i högsta grad aktuell! Låt mig ge en kort återblick.

När jag gick till sjöss 1950 hade Sverige fem (5) sjöbefälsskolor, Härnösand, Stockholm, Kalmar, Malmö och Göteborg – klasserna var överfulla! Idag finns endast två utbildningsanstalter kvar, Chalmers med pendangen Kalmar, få elever och nästan inga möjligheter till praktik. (gravölstal Stockholms sjöbefälsskola 1982 tillsammans med Kaj Janérus).

Svenska handelsflottan växte och i varje större kuststad världen runt sågs den svenska flaggan vaja i aktern på något fartyg. Den oceangående trafiken omfattade mer än 500 fartyg och som mest c:a 13 - 14 milj, dwt och ungefär lika mycket under utländsk flagg med svenskt majoritetsägande.

Svensk sjöfarts storhetstid varade till början på 1970-talet under vilken tid Sverige inte bara var världens 2:a största varvsnation utan även världens 4:e största sjöfartsnation och det s.k sjöfartsnettot var efter stats- och kommunalskatt Sveriges största inkomstkälla.

Sen vet de närmast sörjande inom sjöfartsnäringen varför det gick som det gick. Varvs- och sjöfartskris, utflaggning parat med statsmaktens totala inkompetens och oförståelse för näringens villkor i internationell konkurrens

Danmark, som under den svenska storhetstiden mönstrade en handelsflotta under 2.0 milj. dwt anpassade sig snabbt, bl. a. internationellt register, tonnageskatt, insåg fördelarna med den avskaffade svenska partrederilagen, som jantelagen sänkte och vad som i övrigt krävdes för näringens överlevnad och utveckling.

Nu råder det omvända förhållandet – Sverige balanserar på 2.0 dwt, mindre än 100 fartyg medan Danmark idag är världens 4:e största sjöfartsnation efter

Japan, Grekland, Kina och levererar till statskassan årligen c:a 800 miljarder danska kronor (tag det x 1.30 sv.kr) Förutsättningarna för att bedriva sjöfart är likalydande för Danmark och Sverige. Skillnaden stavas bristande insikt och politisk ovilja.

Sjöfartsnäringen är idag den största internationella och mest globaliserade näringen. Sveriges importerade varor går till 90% på köl varav 80% med annan flagg i aktern. Utrymmet för svensk sjöfarts expansion synes från nuvarande nivå, nästan oändligt.

Betecknande är att Sverige inte har haft en sjöfartsminister sedan 1914-1917 (Dan Broström) och lika avlägsen är idag en sjöfartspolitik, som framåtsyftande vill återställa svensk sjöfartsnäringens konkurrenskraft och inte minst generera inkomster till statskassan.

Med de orden lämnar jag över till dagens huvudperson, Pia Berglund VD för Föreningen Svensk Sjöfart (f.d Sveriges Redareförening).