

1-1-1990

Efter höken kommer en duva : Redareföreningens nye vd vill samarbeta med facken

Lennart Johnsson

Follow this and additional works at: http://commons.wmu.se/wmu_news

Recommended Citation

Johnsson, Lennart, "Efter höken kommer en duva : Redareföreningens nye vd vill samarbeta med facken" (1990). *WMU in the News*. 395.

http://commons.wmu.se/wmu_news/395

This News Article is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

Efter höken kommer en duva

Redareföreningens nye vd vill samarbeta med facken

En modern direktör med mjuk framtoning och med ett gediget bransch-kunnande. Det är några av de första intrycken man får av redareföreningens nye vd Erik Nordström. Till skillnad från sin företrädare Gunnar Högberg säger Nordström att han i olika frågor gärna ser ett samarbete med sjöfacken.

— Det gäller att gemensamt verka för positiva lösningar i frågor där vi finner att våra intressen sammanfaller.

Några exempel på sådana frågor är, menar Nordström, taxfreefrågan, nej till Öresundsbron och kanske också att finna lösningar för att fler svenskägda nybeställda fartyg konkurransmässigt ska kunna klara att segla med svensk flagg.

Fortfarande förklarar dock Erik Nordström, i den här intervjun, att redareföreningens styrelse har beslutat att driva frågan om att få ett öppet svenskt register. Denna fråga har ju de senaste åren varit en verklig vattendelare mellan sjöfolksförbundet och redareföreningen, och har inneburit att förhållandet mellan parterna länge varit minst sagt frostigt.

Jurist

Vilken bakgrund har redareföreningens nye vd?

— Jag är från början jurist, säger Erik Nordström. Men jag kände tidigt att juristbanan inte var riktigt vad jag ville syssla med. Däremot hade jag under studietiden intresserat mej för sjöfarten, och bland annat skrivit några uppsatser om olika sjörättsliga frågor.

— I början av 60-talet anställdes jag på redareföreningen. I arbetsuppgifterna ingick ett ansvar för de internationella frågorna. Intresset för internationella frågor har bara ökat under åren.

— Det går ju inte att se sjöfarten som en nationellt begränsad näringsgren, utan man måste alltid placera in den i ett internationellt sammanhang.

— Efter en tid utsågs jag till vice vd i föreningen och var chef för branschavdelningen.

Vart tog du vägen när du lämnade redareföreningen i mitten av 80-talet?



Även om Erik Nordström talar vackert om samarbete ligger skiljelinjen klar när det gäller ett svenskt internationellt register, där ändrar redareföreningen inte ståndpunkt.

— Jag blev rektor för sjöfartsuniversitetet i Malmö. Åren i Malmö var fantastiska. Detta att få leva och arbeta tillsammans med studenter och anställda från en rad olika länder. Hittills har det varit 106 nationaliteter bland studenterna.

— Att lära känna en rad människor från olika länder var oerhört lärorikt. Du blir ödmjukare, inser hur oerhört privilegierade vi är i industriländerna. Hur vi fortfarande här uppe tenderar att tänka och tala i termer om vi och dom. Att bryta ner den inställningen är oerhört viktigt för att människorna ska komma varandra närmare.

Varför valde du att, trots det spännande jobbet i Malmö, återvända till redareföreningen?

— Bakgrunden är att Gunnar Högberg för en tid sedan valde att sluta i redareföreningen, berättar Erik Nordström.

— Jag fick en förfrågan om jag var intresserad av att bli chef för föreningen. Även om jag till en början var tveksam till att återvända till en tidigare arbetsplats, känns det nu som ett spännande och riktigt beslut för mej personligen. Vi har en rad viktiga frågor att arbeta med i sjöfartsnäringsidag. Dessutom har jag som gammal göteborgare kommit hem igen.

Samarbete med facken?

Vad anser du som vd för redareföreningen om förutsättningen för att samarbeta med de sjöfackliga organisationerna?

— Speciellt för redareföreningen i organisationsverige är att vi är både en arbetsgivar- och en branschorganisation. Detta gör att det är viktigt för oss att ha ett förtroendefullt samarbete med sjöfacken.

— Samtidigt hör det naturligtvis till spelets regler att vi blir motståndare i förhandlingsituationer. Det ligger i sakens natur att där finns ett spänningmoment mellan oss som man aldrig kommer över. I en förhandlingsituation får man alltid ge och ta.

— Samtidigt menar jag att i slutändan är det ändå så att det gemensamma är mycket starkare. Först och främst har vi på bägge sidor ett gediget kunnande om sjöfartens villkor. Inte minst gäller det i förhållande till statsmakterna. Vår gemensamma kunskap i sjöfartsfrågor bör vi kunna utnyttja för att tillsammans verka för mål där vi finner att vi har likartade intressen.

— I slutändan är jag också övertygad om att vi har samma mål. Att vi ska ha en sund näring som kan erbjuda trygga arbetsplatser.

— Jag skulle vilja fördjupa samarbetet i de frågor där vi klart kan se att vi har gemensamma målsättningar. Målsättningar kring hur näringen både ska vara ekonomiskt bärkraftig och kunna erbjuda trygga arbetsplatser.

Skulle taxfreefrågan kunna vara ett möjligt gemensamt samarbetsprojekt?

— Javisst! Det är ett alldeles utmärkt exempel på ett område där vi bör kunna samarbeta. Viktigast av allt är att föra ner frågan på ett praktiskt plan, eftersom frågan har en känslomässig laddning. Detta i sin tur leder inte alltid till en balanserad debatt.

— Ta bara följande lilla exempel på hur snedvriden debatten kan vara. De som vill ha bort taxfreeförsäljningen hävdar att 10 procent av alkoholförbrukningen i Sverige säljs taxfree på färjor och flygplatser. Men av det som säljs på färjor måste minst 50 procent gå på export, och förbrukas inte i Sverige. En debatt på den nivån ger en helt felaktig bild av verksamhetens omfattning.

— Här ser jag en gemensam fråga att drivas av oss och av er. Att upplysa, tala om hur sakförhållandena egentligen är. Det gäller att pedagogiskt förklara vilken katastrof det skulle bli för svensk färjeindustri med ett isolerat svenskt taxfreeförbud.

— En annan viktig uppgift att tillsammans verka för är att bredda kunskapsbasen hos våra politiska beslutsfattare om sjöfarten. Det förekommer tyvärr ofta att sjöfartsbranschen både glöms bort i samband med lagstiftning och andra beslut. Ofta förekommer också allvarliga felaktigheter när man diskuterar branschens betydelse.

— Min inställning är att vi inte ska skälla på politikerna förrän vi har givit dem en fullständig bakgrund som möjliggör att dom tar ställning.

Vilket råd ska man idag ge till de svenska ungdomar som funderar på att börja segla?

— I dagsläget är det riktigt att ge dom rådet att gå till sjöss. För ser man på dagens situation så är det utan tvekan just nu en optimism och ett uppsving i branschen. Men å andra sidan lär man sig snart att man ska vara väldigt försiktig med att överdriva optimismen. Konjunkturerna går fort upp och ner i sjöfarten. Om man ser historiskt tillbaka så är den normala sjöfartscykeln långa perioder av lågkonjunktur och korta perioder av högkonjunktur.

— Ett problem vi har idag är alla domedagsprofetior om sjöfartens framtid som kom under den djupa nedgången. Alldeles givet påverkades många ungdomar av denna information och vågade inte satsa på sjömansyrket. Det är något vi har ont av idag när det behövs nyrekrytering till näringen.

Vill ha öppet register

Vad är din inställning till ett öppet svenskt register, ett SIS? En fråga som ju varit den stora skiljelinjen mellan sjöfolksförbundet och redareföreningen de senaste åren.

— Som nybliven vd i redareföreningen kan jag konstatera att det finns ett klart uttalande från föreningens styrelse att verka för ett öppet svenskt register. Så förutsättningarna är givna.

— Personligen anser jag att målet måste vara att svensk sjöfartsnäring ska vara konkurrenskraftig internationellt. Redareföreningen har under några år ansett att etablerandet av ett öppet register är ett medel för att nå detta mål.

— Men å andra sidan kan vi för närvarande konstatera att klart besked har lämnats av kommunikationsministern, att han för närvarande inte är villig att ta initiativet till ett sådant register.

— I denna situation får vi försöka finna alternativa vägar att nå samma

mål. Någon form av mixedcrewlösningar skulle kanske kunna vara ett sätt för svensk sjöfart att i ett längre perspektiv klara den internationella konkurrensen.

Glädjande ökning

— Intressant just nu är att konstatera att det har skett en viss uppgång i branschen i Sverige, säger Erik Nordström.

— Att den svenska handelsflottan nu ligger på drygt 2,5 miljoner dödvikton. Detta är glädjande att konstatera. Delvis är ökningen säkert en effekt av sjöfartsstödet, och delvis en effekt av den pånyttfödda optimismen inom branschen. Speciellt intressant just nu är att svenska sjöfartsintressen har många order på nybeställningar vid utländska varv. För närvarande ligger över 60 fartyg i beställning. Ännu vet vi inte säkert vad som händer med de nya fartygen. En del säljs troligen redan på kontraktstadiet. Några kommer med all sannolikhet att föra svensk flagg.



— Nybeställningarna är potentiella arbetsplatser, enheter som skulle kunna tänkas operera under svensk flagg. Särskilt intressant vore att titta på vilka

förutsättningarna är att göra det attraktivt för en del fartyg, som planerar att inte ha svensk flagg, att ändå segla svenskt.

— Varken redareföreningen eller sjöfacken skulle förlora något på att gemensamt undersöka om dessa möjligheter finns.

— Det vore mycket positivt om parterna i Sverige kunde enas om vad som krävs för att öka ett nybeställt fartygs konkurrenskraft. Vad det handlar om är att tillsammans förutsättningslöst titta på om vi har en chans att få in fartyget under svensk flagg. Detta vore mycket intressant att undersöka.

— Skapar vi förutsättningar för sådana här lösningar får vi också på sikt en bredare bas för att driva en aktiv rekryteringspolitik.

Mot Öresundsbro

Vilken är redareföreningens inställning till eventuellt fasta förbindelser över Öresund?

— Redareföreningen har klart deklarerat att det inte behövs någon bro, att det är en rad nackdelar med en bro. Den moderna färjetrafiken klarar mer än väl att sköta Öresundstrafiken även i framtiden. Blir det trots allt en fast broförbindelse så måste sjöfartsbranschen gemensamt kräva att den inte får subventioneras, vare sig direkt eller indirekt. Med den utveckling vi kan ana på färjesidan så kommer effektiva färjor med renare utsläpp att klara sig bra på många linjer, även om det finns en fast broförbindelse. Men då är förutsättningen att bron inte subventioneras på något sätt.

— Bron skulle bli en kolossalt dyr investering som kan få allvarliga miljöeffekter. Färjetrafiken har länge visat att den är kapabel att effektivt och till en låg kostnad ta hand om transporter på både av passagerare, och av den svenska importen och exporten.

— Hur står sig svenskt sjöfolk internationellt. Är det duktigt sjöfolk i Norden, eller?

— Ja, det råder ingen som helst tvekan om det. Sverige och övriga Norden har i alla år haft duktigt och välutbildat sjöfolk. Det är sjöfolk med en stark laganda, och med en inbördes solidaritet, vilket är en styrka också för redarna.

— Nordiskt sjöfolk har både initiativkraft, ett högt mått av solidaritet och alltid en vilja att göra ett gott jobb.

— En viktig förutsättning för att bedriva en konkurrenskraftig sjöfart i vår del av världen är att det finns kunnigt sjöfolk. Och det finns det!, slutar redareföreningens nye vd Erik Nordström.

Lennart Johnsson