

Nr 390

Av herr **Gorthon**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Nytt isbrytarfartyg.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 1 till 1961 års riksdag under tionde huvudtiteln föreslås riksdagen under (68) 14 Nytt isbrytarfartyg att för budgetåret 1961/62 anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor. Detta innebär att, till skillnad från vad föreslagits av marinförvaltningen och sjöfartsstyrelsen, vilka äskat ett anslag av 15 000 000 kronor för påbörjande av ett nytt isbrytarfartyg, medel endast anvisas för projektering av en isbrytare.

I propositionen uttalar föredragande departementschefen, att han av samsättningsskäl närmast är inne på tanken att fartyget bör byggas vid svenskt varv. De närmare förutsättningarna härför i ekonomiska och andra avseenden måste emellertid först utrönas, innebärande med nödvändighet ett relativt omfattande projekterings- och konstruktionsarbete. Kostnaderna för detta arbete beräknas till 4 milj. kr., varav hälften föreslås anvisat för nästa budgetår.

Ändringen i förhållande till de båda myndigheternas förslag medför, att leveransen av en ny isbrytare fördröjes med i varje fall två år, sannolikt längre. Det finska varv, som byggde den år 1957 färdigställda Oden, kan enligt vad jag erfarit, om beställningen utlägges under nästkommande sommar, leverera ett fartyg av modifierad Oden-typ före iskampanjen 1963 och till ett pris, som måste anses vara mycket fördelaktigt.

Dröjsmålet med leveransen skapar mycket stora bekymmer för såväl den norrländska industrien som den svenska sjöfartsnäringen. Den år 1926 byggda Atle är uttjänt och kapacitetsmässigt inte anpassad efter dagens krav. Fyra isbrytare är för övrigt ett minimibehov. I ett besvärligt isläge innebär knappheten på isbrytningsresurser allvarliga risker både för kostsamma skador på fartygen och för deras inestängning i hamn med härav följande förluster. Som illustration härav behöver jag endast hänvisa till vintern 1955—1956. Under de förhållanden som då rådde var kostnaden för en isbrytare från samhällsekonomisk synpunkt snart intjänad. Härmed vill jag säga att uppskjutandet av beställningen innebär ett chanstagande som borde undvikas.

Även under mera normala isvintrar är angelägenheten av en mycket snar förstärkning av isbrytarreserverna betydande. Jag kan härvid i stort nöja mig med en hänvisning till den av olika skogsindustriorganisationer ingivna framställningen, vilken i sammanfattning redovisas i propositionen. För att

i utlandet framgångsrikt kunna avsätta den starkt stigande produktionen av de stora norrländska stapelvarorna kräves en förlängd skeppningssäsong. De bristande möjligheterna till kontinuerliga skeppningar medför ett avsevärt handikap i förhållande till utländska konkurrenter, av vilka t. ex. USA inte har några som helst besvärligheter i detta avseende. Det gäller här att inte dröja. Att återtaga en marknad som en gång förlorats är svårt. Som motiv för att lägga ut beställningen vid svenskt varv har åberopats sysselsättningssskäl. Att skjuta fram leveransen av det nya isbrytarfartyget kan emellertid också skapa sysselsättningsproblem och sådana av större storleksordning.

Beträffande förlängning av skeppningssäsongen vill jag understryka betydelsen härav också med hänsyn till ett rationellt utnyttjande av stuveripersonal och andra hamnarbetare. Tillgången till dylik arbetskraft är redan i dag mycket knapp. Vid ökad kontinuitet i sjötransporterna ernås ett bättre utnyttjande av arbetskraften med förminskad risk för störningar i skeppningsprogrammen. En förbättring härvidlag är inte utan betydelse för vår internationella konkurrenskraft.

Propositionens förslag rymmer också andra aspekter. De båda petita-skrivande myndigheterna avsåg att beställningen skulle läggas ut i Finland. Finnarna är specialister på dylika byggen. De har de senare åren levererat ett ansevärt antal isbrytare både för egen och för rysk räkning och därtill den svenska Oden, ett fartyg som fyller mycket högt ställda krav. Vi i Sverige har däremot knappast någon aktuell erfarenhet av fartyg av den typ och storlek det här rör sig om. För att vi inom landet skall kunna bygga isbrytaren krävs ett mycket omfattande projekterings- och konstruktionsarbete. De beräknade kostnaderna för detta arbete, som blir ett tillägg till själva byggnadskostnaderna, ligger enligt den i propositionen redovisade beräkningen vid 4 milj. kr. Det lär inte vara möjligt att från Finland förvärva erforderliga projekteringshandlingar. Mot bakgrund av vår knappa tillgång på kvalificerad teknisk personal kan det ifrågasättas om det från samhälls-ekonomisk synpunkt är rimligt att avdela så betydande resurser för det föreliggande projektet. Det förefaller mig viktigare, inte minst med tanke på varvens framtida sysselsättningsmöjligheter, att den tekniska kapaciteten inriktas på utvecklingsarbeten av internationellt mera gångbara fartygstyper än isbrytare.

Att i första hand reservera ifrågavarande nybygge åt den inhemska marknaden med de stora nackdelar detta medför synes också rimligt mycket dåligt med det nordiska samarbetet och över huvud med strävandena mot större marknadsenheter. Förutsättningen för att de ansträngningar, som inte minst gjorts från svenskt håll, skall bära frukt måste vara, att man med bortseende från snäva, kortfristiga bedömanden träder över gränserna och låter produkten tillverkas där så sker bäst och billigast utan konstlade hin-

der. Det lär inte kunna undvikas att propositionens förslag kommer att tagas illa upp i Finland, som redan till följd av den roll den finska arbetskraften fått för den svenska arbetsmarknaden kommit att få bära en del av den bördan, som svängningarna i vårt inhemska sysselsättningsläge medför. Man måste också hålla i minne att vi reguljärt har ett mycket betydande exportöverskott på Finland. År 1959 utgjorde det drygt en kvarts miljard svenska kronor. Därtill kommer att Finland har att fullgöra betydande amorteringar på från Sverige erhållna lån. För den svenska sjöfartens del är godstransporterna till och från Finland ett betydande sysselsättningsobjekt. Det är inte uteslutet att det är tillgången till den finska sjötransportmarknaden, som i dag skapar förutsättningar för vissa av våra transoceaniska linjer att över huvud trafikera Östersjön och därmed erbjuda också de svenska östersjöhamnarna direkta transporter.

Med hänvisning till det anförda hemställes,
att riksdagen måtte till Nytt isbrytarfartyg för budgetåret 1961/62 anvisa ett reservationsanslag av 15 000 000 kronor.

Stockholm den 26 januari 1961

Stig Gorthon