

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:3053

av **Lars Hjalmered (M)**

Utveckla och stärk Göteborgs hamn

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att hindra arbetskonflikter vid situationer med gällande kollektivavtal och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att återupprätta förtroende för Göteborgs hamn och Sverige samt återupprätta transoceaniska direktanrop av fartyg till Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Hälften av Sveriges ekonomi kommer från handel. Sverige har en liten egen marknad och ligger geografiskt en bit från andra, stora exportmarknader. En väl fungerande logistik är därför viktig och viktigare än för konkurrentländer. Göteborgs hamn är en helt avgörande kugge i logistiksystemet i Sverige. Detta är särskilt tydligt för den viktiga, svenska industrin.

Göteborgs hamn är Sveriges i särklass största och viktigaste hamn. Hamnen är viktig för staden Göteborg genom alla direkta arbetstillfällen i hamnen och indirekt inom sjöfart och logistik. Samtidigt är hamnen framförallt viktig för näringslivet utanför Göteborg. För att företag ska kunna importera eller exportera varor är en vanlig väg ut på kontinenten, till andra kontinenter eller för att ta emot varor. Göteborgs hamn är också en så kallad "corehamn", vilket innebär att det är en av de särskilt prioriterade hamnarna inom EU.

Ska Sverige över tid säkra och utveckla handeln är det nödvändigt att stegvis stärka Göteborgs hamn. En del av detta handlar om saker som hamnen själva kan göra såsom investeringar i kajer, kranar och områden för tredjepartslogistik. Göteborgs stad kan också bidra genom att utveckla den del av vägnätet staden äger. Sjöfartsnäringsen kan bidra med saker såsom införande av ny teknik som minskar bränsleförbrukning och

utsläpp. Till det har staten ett stort ansvar. Förutsättningar krävs för att kunna ta emot nytt, modernt, och större tonnage. Det är också viktigt att satsningar på väg och järnväg hänger samman med hamnens utveckling för att gods ska kunna fraktas till och från hamnen på ett smidigt och tillförlitligt sätt. En stegvis förstärkning av Göteborgs hamn bör prioriteras i den nationella infrastrukturplaneringen. Ett angeläget projekt på längre sikt är den farledsfördjupning som projekteras. Det handlar om att fördjupa och räta farleder för att hamnen i framtiden ska kunna ta emot de största fartygen som ofta rör sig mellan kontinenterna. Finns i de fysiska förutsättningarna för stora fartyg att anlöpa Göteborg, och därmed Sverige, är risken att vi i Sverige tappar möjligheterna med effektiva, direkta anlöp av transoceaniska direktanlöp. Sådana anlöp är de snabbaste och mest kostnadseffektiva för näringslivet. En prioritering av farledsfördjupning bör övervägas.

Containerhamnen i Göteborg har lamslagits av en arbetskonflikt under ett drygt år. Effekterna av konflikten är stora för hamnens kunder, företag i Sverige och utomlands. Många företag har tvingats att hitta nya vägar att transportera sitt gods, ofta med lastbil till andra hamnar i andra länder. Transportkostnader ökar liksom miljöpåverkan. Det påverkar i sin tur svensk konkurrenskraft negativt. Sveriges Hamnar och Transportarbetarförbundet har ett gällande kollektivavtal som reglerar verksamhet för hamn- och stuveriarbete i Sverige. Med ett gällande kollektivavtal följer fredsplikt, alltså att stridsåtgärder inte ska vidtas från arbetsgivare eller arbetstagare när man väl kommit överens. I containerhamnen i Göteborg är situationen den att det finns en annan facklig organisation som nu vidtar stridsåtgärder. Detta trots att arbetsgivaren och den avtalsslutande fackliga organisationen är överens och tecknat ett kollektivavtal. Detta utmanar de principer som finns i hur avtal på arbetsmarknaden förhandlas fram, tecknas och vårdas på arbetsmarknaden. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen skyndsamt med förslag som hindrar att företag med gällande kollektivavtal försätts i konflikt.

Jämte, liksom som en effekt av läget i hamnen, har flera rederier beslutat och gett besked att de slutar köra stora fartyg till Göteborg. Det är mycket oroande. Så kallade transoceaniska direktanlöp, alltså att fartyg kör fartyg från Göteborg direkt till stora hamnar i Asien eller Amerika, har länge varit en hörnsten i effektiva logistikupplägg för svensk industri och andra företag. Detta krackelerar nu stegvis. Sverige som land riskerar att i närtid stå utan sådana direkta fartygslinjer till viktiga marknader. Det skadar svenskt näringsliv och svensk konkurrenskraft. Det bör övervägas hur staten genom olika åtgärder kan bidra till att återupprätta förtroende för Göteborgs hamn och Sverige samt bidra till att transoceaniska fartyg åter kan börja anlöpa Göteborg.

Lars Hjalmered (M)