

Motion till riksdagen

1986/87:T620

Nic Grönvall (m)

Sjöfartsfrågor

Sveriges geografiska läge innebär att våra exportindustrier, som bär upp välståndet, vårt samhälle, är helt beroende av tillgången till effektiva, säkra och ekonomiska transporter främst över världshaven till såväl nära som fjärran marknader.

För att kunna upprätthålla kvalitetsbegreppet vid försäljningen av svenska industriprodukter måste även transportdelen inräknas i kvalitetskraven. En sofistikerad industriprodukt som transporteras i ett osofistikerat transportsystem kan inte längre säljas som en kvalitetsprodukt. Transporten utgör en integrerad del av den exporterade varan.

Skulle transport av exempelvis Volvos personbilar ej kunna ske från Göteborg i ett säkert och avancerat tonnage, skulle Volvo tillföras mycket stora merkostnader för sin export.

De problem som gäller svensk exportindustri är direkt överförbara även på övriga nordiska länder. I samtliga nordiska länder, främst i Norge och Sverige, finns djupt kunnande inom såväl trampsjöfart som inom linjesjöfart.

För närvarande råder mycket stor överkapacitet inom linjesjöfarten och särskilt inom containertrafiken. Detta innebär att mindre väl konsoliderade rederier har svårt att överleva i den internationella konkurrensen. Å andra sidan innebär den dokumenterade kompetensen och det rika kontaktnätet som nordisk linjesjöfart äger en garanti för att en nordisk linjesjöfart icke blott har en verklig marknad i den nordiska industrin, utan även kan överleva i den internationella konkurrensen.

Tidsfaktorn vid transport av industriprodukter blir allt väsentligare och utgör en allt större del av produktens värde. Regulariteten i transporter utgör för den skull en nyckelfaktor för kostnadskontroll och för konkurrensförmåga. Ett verkligt integrerat transportsystem, där land- och sjötransporter nära samordnas på såväl producentsidan som på köparsidan, måste vara ett angeläget mål för all strävan att gynna och utveckla svensk exportindustri.

Mot bakgrund av det som här anförts framstår som mycket angeläget att det i Norden etableras en laglig möjlighet för samnordisk verksamhet av närmare natur än den som gängse förekommer inom sjöfarten i form av poolning, konsortiesamverkan eller linjekonferenser. Riksdagen har tidigare uttalat, att det torde ankomma på näringen att ta initiativ till utredning i dessa frågor. Något sådant initiativ synes ej ha tagits. Angelägenhetsgraden i ett nordiskt samarbete inom linjesjöfarten har inte minskat därmed. Riksdagen bör för den skull hos regeringen hemställa att frågan om en samnordisk företagsform för linjesjöfart utreds.

Trots en långtgående utveckling av integration mellan olika transportsystem förekommer alltjämt distinkta gränser mellan sjötransporter, vägtransporter och järnvägstransporter såvitt gäller regelverk, ansvarsfrågor, men också såvitt gäller en sammanhållen godstransportpolitik. För att rationalisera och effektivisera integrerade transporter bör övervägas om inte en sammanhållen transportlagstiftning för industriprodukter skulle etableras, där framför allt ansvarsfrågorna vid växlingen mellan skilda transportsätt blev utredda och därefter samordnade. Om man genom en mer effektiv sammanhållen transportpolitik kunde få till stånd en minskning av de värden som i dag binds i lager och distribution, skulle stora rationaliseringsvinster kunna göras. I Sverige binds för närvarande ca 160—170 miljarder kronor i stillaliggande lager eller i varor under distribution. En rationalisering av denna sektor skulle kunna tillföra svensk industri stora vinster. Riksdagen bör för den skull ta initiativ till den här föreslagna utredningen.

Hemställan

Med stöd av vad som ovan anförts yrkar jag

1. att riksdagen hos regeringen begär tillsättandet av en utredning för att åstadkomma en samnordisk företagsform för linjesjöfart,
2. att riksdagen hos regeringen begär att en utredning tillsätts för att överse gällande regelverk för integrerade transporter och för att framlägga förslag om samordning av regelverket för de skilda transportformerna.

Stockholm den 27 januari 1987

Nic Grönvall (m)