

Motion

1983/84:317

Paul Lestander m. fl.

Utbyggnad av verksamheten vid Luleå hamn

Luleå hamn arbetar f. n. under en mycket pressad situation. Detta har flera orsaker. Djupet i hamnen innebär att för fartyg över 50 000 ton kan man inte utnyttja hela fartygets lastkapacitet. Vidare har leveranserna av järnmalm till Polen t. v. upphört. De sammanlagda samhällseliga avgiftspåslagen i Luleå jämfört med Narvik är mycket högre.

Nedanstående tabell visar skillnaderna:

Jämförelse hamnkostnader Narvik/Luleå 1983-11-30

Nettotonnage	4 500	13 000	22 000	28 000
Bruttotonnage	6 800	17 000	29 000	39 000
Dödvikt	10 000	30 000	50 000	70 000
Lastintag NARVIK	9 500	29 500	49 500	69 500
LULEÅ	9 500	29 500	45 000	55 000
NARVIK				
Lotsavgift	14 300	29 000	45 500	59 800
Hamnlots	3 700	890	1 300	1 700
Hamnavgift	3 500	10 800	18 100	25 300
Bogsering	6 400 (2)	15 600 (4)	22 000 (4)	41 100 (4)
Mäklare	3 140	4 810	5 560	6 330
Total NOK	31 040	61 100	92 460	134 230
SEK efter kurs =	32 980	64 919	98 239	142 619
LULEÅ				
Sjölots	4 744- 6 134	7 596- 9 822	9 024- 11 668	10 450- 13 512
Hamnlots	1 390- 2 085	2 226- 3 339	2 644- 3 966	3 062- 4 593
Bogsering	(0)	25 500- 45 900 (3)	34 200- 61 560 (3)	38 400- 69 120 (3)
Hamnavgift	8 704-10 880	24 140- 30 175	41 180- 52 250	55 380- 69 225
Fyravgift (12 t/y)	19 108	47 770	81 490	109 590
Mäklare	5 279	6 769	7 285	7 801
Total SEK	39 225-43 486	114 001-143 775	175 823-218 219	224 683-273 841
I Luleå tillkommer för LKAB				
Farledsvaruavgift	4 750	14 750	22 500	27 500
Hamnavgift för vara	238-855	738-2655	1125-4050	1375-4950

I klartext är avgifterna dubbelt så höga i Luleå.

Betydande förändringar ter sig absolut nödvändiga. En svensk handelspolitik med bilaterala avtal med Polen eller andra SEV-länder där malmköp kvittas mot exempelvis kolleveranser, där last och returlast ingår

som självklara transportförutsättningar, är ett sätt att öka Luleå hamns transportvolym. Produktion av handelsgödsel i Norrbotten skulle också ge en väsentlig ökning av transportbehoven vid hamnen. En upprustning av järnvägen mellan Gällivare och Luleå, det s. k. Södra omloppet, kunde bidra till en ökad rationalitet i malmhanteringen vid hamnen.

Om de mycket stora energimängder som nu omsätts i SSAB/Luleverken i en framtid kommer till användning i en industriell kemisk-teknisk produktion kommer också hamnens betydelse att öka.

Men det viktigaste skälet till att särskilt uppmärksamma problemen vid Luleå hamn är att minska nationens sårbarhet. Vår järnmalmsexport går i dag huvudsakligen via ett NATO-land. Sverige måste ha en beredskap för att i en eventuell avspärrningssituation kunna leverera järnmalm både till öst och väst. Malmkajen i Luleå ägs av LKAB och farleden av kommunen men är ur sårbarhetssynpunkt en nationell angelägenhet.

Att förbättra hamnens konkurrenskraft skulle sammanfattningsvis kunna göras genom handelspolitiska åtgärder, genom sänkning av det statliga avgiftsuttaget, upprustning av Södra omloppet och/eller satsning på industri som ger ökade transportmängder. De två alternativ som snabbast kan ge effekt är åtgärder för att få i gång östhandeln och en sänkning av det statliga avgiftsuttaget, alternativt ett sjötransportstöd för malmen.

Med hänvisning till det ovan anförda föreslås*

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av att sänka det statliga avgiftsuttaget vid Luleå hamn eller ett transportstöd för malmen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av upprustning av malmbanans södra omlopp.

Stockholm den 10 januari 1984

PAUL LESTANDER (vpk)

SVEN HENRICSSON (vpk) ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk)

*Se även motion 1983/84:422.