

# Motion till riksdagen

1987/88:T44

av Bengt Silfverstrand och Hans Pettersson  
i Helsingborg (s)

om trafikpolitiken inför 1990-talet  
(prop. 1987/88:50)

---

## Stöd till svensk sjöfartsnäring

I ovannämnda proposition — "Trafikpolitiken inför 90-talet" — understryker departementschefen bl. a. sjötransporternas strategiska betydelse för den svenska utrikeshandeln. Han framhåller vidare den ökade valfrihet för näringslivet som tillgången till sjötransporter innebär med lägre transportkostnader som följd och pekar på den viktiga länk som färjesjöfarten utgör för konkurrensen på transportmarknaden. Mot bakgrund av den hårdnande internationella konkurrens som den svenska handelsflottan under längre tid varit utsatt för, säger sig kommunikationsministern överväga åtgärder för att stärka den svenska sjöfartsnäringens ställning.

Situationen för sjöfarten är nu så allvarlig att sådana åtgärder snarast måste komma till stånd. Den strukturomvandling av svenskt näringsliv som följde i oljekrisens spår har i hög grad berört sjöfarten. Under den senaste tioårsperioden har vår handelsflotta — räknat i dödviktstonnage — minskat med två tredjedelar. Framför allt är det tank- och bulktonnaget som drabbats hårt.

Som sjöfartsnation har Sverige gått tillbaka. Det är en utveckling som vi i och för sig har gemensam med många andra länder med stolta sjöfartstraditioner. Bland de faktorer som ligger bakom denna utveckling förtjänar följande att särskilt nämnas:

- Övertonnage inom handelsflottan som en följd av överkapacitet inom den internationella varvsindustrin.
- Sjunkande fraktintäkter.
- Tendenser till ökad protektionism.
- Ökade driftskostnader som det är ytterst svårt att kompensera genom ytterligare rationaliseringar
- Sjöfartskrisen har varit långvarig, vilket kraftigt undergrävt rederinäringens ekonomiska bas.

Sett ur folkhushållets synpunkt är sjöfarten dock alltså en mycket betydande styrkefaktor. Svensk sjöfart omsatte 1987 17 mdr kronor och lämnade ett valuta-netto på i runda tal 7 mdr kronor. Av den totala import-exportvolymen på ca 100 miljoner ton fraktas ca 95 % på fartyg, varav ca 20 % på svenskt fartyg. Fraktintäkterna har hållit tämligen jämna steg med exportintäkterna.

Förklaringarna till att sjöfartsnettots bidrag till vår bytesbalans fortfarande är oförändrat positivt är flera, men den viktigaste orsaken är att våra rederier i ökad utsträckning hyr in utländskt tonnage. Betydelsen ur beredskapssynpunkt, sjöfartens bidrag till betalningsbalansen och sysselsättningsaspekterna utgör samman-

taget synnerligen starka skäl för att nu vidtaga skyndsamma åtgärder i syfte att vända den negativa utvecklingen för den svenska handelsflottan.

Mot. 1987/88

T44

Inte minst det behov av fartygstransporter som kommer att finnas vid avspärrning och kriser understryker vikten av att upprätthålla en svensk handelssjöfart. Den svenska handelsflottans primära uppgift under dylika förhållanden blir ju att transportera merparten av det gods som importeras eller exporteras. Dessutom kommer då i större omfattning sjötransporterna att utnyttjas längs våra kuster och på våra inre vattenvägar. Ett tungt vägande skäl är givetvis sjötransporternas energisnålhet, men också det faktum att landtransportmedlen saknar kapacitet för dessa transportbehov. Sett ur totalförsvarets synpunkt är behovet av hjälpfartyg till flottan och distributionen av strategiska varor inom landet stort. Redan dagens handelsflotta visar att tonnagetillgången inte motsvarar behovet vid en krissituation.

Närsjöfartsutredningen underströk redan 1981 det allvarliga i situationen: "Starka skäl talar för att vi nu nått en gräns under vilken totalförsvarets behov icke längre kan på ett rimligt sätt tillfredsställas". Därefter har flottan reducerats med 30 %.

Ur såväl miljö- som transportsynpunkt torde stora fördelar stå att vinna i att lägga över transporter av farligt gods från lastbil till kustsjöfarten. Det torde vara möjligt att genom statliga styr- och stimulansåtgärder befrämja en sådan utveckling för att stärka kustsjöfartens ställning.

Sammanfattningsvis kan konstateras att särskilda åtgärder måste vidtas för att bevara och utveckla den svenska sjöfartsnäringen. Vi noterar att regeringen avser att lägga en proposition under våren som behandlar de sjöfartspolitiska frågorna.

## Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att stärka den svenska sjöfartsnäringens ställning.

Stockholm den 1 februari 1988

*Bengt Silfverstrand (s)*

*Hans Pettersson (s)  
i Helsingborg*