

## Nr 1676

av herrar Rosqvist och Bergqvist  
i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:64 angående finansiering  
av ett nytt stålverk i Luleå.

I propositionen 1974:64 angående nytt stålverk i Luleå anges tillgången av råvaror på nära håll liksom den relativa närheten till marknader för det framställda stålet vara en avgörande faktor vid bedömningen för beslutet. En väl fungerande transportsektor kommer att bli av stor ekonomisk betydelse.

Av råvarorna kommer malmen, 8,8 milj. ton, att transporteras till verket medelst järnväg, medan ytterligare 4 milj. ton kol och 1 milj. ton kalksten kommer att få transporteras sjövägen. Av den producerade varan kommer mer än 5 milj. ton att transporteras ut till köparna via fartyg. In- och uttransporter beräknas komma att ske i systemtrafik med fartyg som tar kol eller kalksten upp till Luleå och stål på nerresan till hamnar i Sverige eller Europa eller vidare.

Sjöfarten på Bottenhavet och uppe i Bottenviken kräver -- om den skall upprätthållas året runt -- kraftiga insatser av isbrytare och dessutom kraftiga isförstärkta fartyg. Trots detta torde det vara realistiskt att räkna med vissa avbrott i trafiken under strängare vintrar. Det behövs alltså specialtonnage för stålverkets transporter. Isförstärkta fartyg, som det här är fråga om, kommer jämfört med andra normalt klassade bulkfartyg ej att vara lika lönsamma under den isfria årstiden när en viss del av de isförstärkta fartygens större egenvikt gör att lastdrygheten minskar. Vintertid däremot blir detta en fördel genom att man kan åtaga sig frakter under svåra isförhållanden och normalt påräkna regularitet i transportererna. Fördelarna vintertid skall uppväga nackdelarna under resten av året. Icke isförstärkta fartyg kommer att kunna åtaga sig billigare transporter på denna trade till ett lägre pris maj--november, och det torde ej heller vara några större problem att under denna tid skaffa fram tonnage. Men behovet av året-runt-trafik med större fartyg för speciella laster gör att det för stålverkets del blir nödvändigt att få transportbehovet garanterat genom ett antal specialfartyg. Stålverkets transporter kommer att kräva nybyggnation av sådana fartyg. Stålverket kan genom att tonnage också *måste* finnas tillgängligt under en isperiod även vid en upphandling av sjöfrakttjänster för en längre tidsperiod komma i ett ogynnsamt förhandlingsläge.

Vi anser i detta sammanhang, där transportkedjan utgör en så viktig del i företagets existens, att samhället också bör engagera sig direkt i transportmedlen, i detta fall i egna fartyg för transporter för stålverkets behov.

Svenska cellulosa AB, ett privatägt företag inom skogsindustrin och

med behov av året-runt-trafik från Bottenhavskusten, genomförde för ett antal år sedan en rationalisering av sina sjötransporter och skaffade sig garantier för vintersjöfart genom att bygga egna större och isförstärkta specialfartyg som numera i huvudsak sköter transporter från Sundsvall och Holmsund. Idén med egna fartyg för transporter för egna produkter är således inte ny. Med det speciella tonnage som krävs för året-runt-trafik i våra nordliga farvatten är det kanske företagsekonomiskt nödvändigt.

Som en sidoeffekt av ett statligt engagemang i rederinäringen för transporter för NJA skulle också öppna sig bättre möjligheter till samhällelig insyn på olika sätt i frågor som rör hela den näring som heter sjöfart och som är av icke oväsentlig betydelse för många människor i vårt land.

Med hänvisning till det anförda hemställer vi

att riksdagen i anslutning till proposition 1974:64 angående nytt stålverk i Luleå uttalar att frågan om sjötransporter till och från stålverket blir föremål för utredning, syftande till en samhällsägdd flotta för transporter för stålverkets behov och därmed ett viktigt inflytande på hela transportsektorn.

Stockholm den 2 april 1974

BIRGER ROSQVIST (s)

JAN BERGQVIST (s)



