

# Motion till riksdagen

1989/90:T637

av Kenth Skärvik och Leif Olsson (båda fp)

Kust- och närsjöfarten

---

I samband med tilltagande miljöproblem världen över har intresset för sjöfarten som transportmedel väsentligt breddats. Det förtjänar nämnas att ett miljövänligt transportsätt som järnväg förbrukar 30 % mer energi än sjöfarten. (Lastbilar förbrukar 254 % mer energi än sjöfarten). Att transportera gods, mätt i formen 1 ton per 1 km kostar:

Med lastbil 9–11 öre

Med järnväg 6–8 öre

Med fartyg 1–2 öre

Även i relation till luftföroreningar är sjöfarten det mest miljövänliga transportsättet.

De miljöpolitiska frågorna bör nu och framdeles väga tungt i vågskålen. Framför allt bör fjärrtransporter och specialgoods i betydligt större utsträckning än i dag kunna gå på köl.

Ser man till närsjöfarten från västsvensk synpunkt var detta transportmedel det viktigaste i Göteborgs och Bohus län fram till bilismens genombrott. Av den svenska handelsflottans kurstfartyg finns ca 50 % i länet per år 1988. Tyvärr har antalet fartyg gått ner från 238 år 1950 till 100 fartyg 1987. Kustsjöfarten omfattar nu ca 60 rederier/partrederier med fartyg på totalt 533 000 ton dw. I Skärhamn, Tjörns kommun, finns 24 rederier noterade, vilket är unikt och gör platsen till något av centrum för sjötransporter. Rederieringen är av stor ekonomisk betydelse för kommunerna och länet. Näringen redovisar ungefär 2 000 ombordanställda varav 500 med bostad i länet.

Ser man till sjöfartens betydelse i det större perspektivet, är det säkerligen överraskande för många att sjöfarten utför det mesta av transportarbetet i Sverige. I procent svarar sjöfarten för 41, resten fördelas på tåg, lastbil, m.m.

Trots oljekatastroferna i världen under senare år, är sjöfarten det säkraste och miljövänligaste sättet att transportera. Tyvärr hämmas överförandet av gods till köl av olika faktorer och inte minst av att landbaserade fraktformer är gynnade av stat och kommun. Därför råder inte konkurrens på lika villkor. Det är beklagligt då sjöfarten troligen är det transportsystem som utan alltför stora kostnader och påverkan på naturen kan ta hand om stora delar av fjärrtransporterna.

Nu har det ändå hänt en del positiva saker inom närsjöfartens ram, fram-

förallt de sjöfartspolitiska besluten år 1988. Tyvärr ligger konkurrentländerna ständigt före, inte minst våra broderländer Danmark och Norge, vilket för övrigt företrädare för folkpartiet anmärkt på i flera sammanhang. En ständigt återkommande fråga är också behovet av en anknypning till EG:s sjöfartspolitik. Under sommaren 1989 tog den svenska regeringen ett beslut vari kravet på ett svenskt internationellt register avvisas.

Som framgått tidigare upprepar vi iakttagelsen att det inte råder konkurrens på lika villkor inom fraktnäringen. Anpassningen på hamn- och stuverisidan släpar efter. Det behövs en rationellare last- och lossningshantering. Anlitas inte stuverierna så bör man slippa avgifterna.

I ett perspektiv framåt kommer anpassningen till dörr- till- dörrtransporter att fortsätta. Här gäller att samhället och industrin i förening deltar i en utveckling mot fartygstransporter som integrerad del av företagens planering. Finns bara viljan går det att skapa rationella transportkedjor med fartyg. Och sådana finns redan – och är på väg! Exempel är de s.k. Vänerskyttlarna som går mellan Vänerhamnar och Göteborg med bl. a. papper för destination till kontinenten. I Norrland har fem stora företag gått samman i en grupp för att föra över gods från lastbil till fartyg. Även på bohuskusten blir det aktuellt med kustskyttlar; troligen kan denna trafikform fortsätta till hamnar nere i Europa.

Färjetrafiken är också under expansion inte minst i Bohuslän. Det har också betydelse från miljösynpunkt genom att långtradartrafiken kan se färjan som ett alternativ till landsvägen.

Vi har i denna motion tecknat en i huvudsak positiv bild av närsjöfartens läge och framtid. Negativt är, som framgått, besvärande hamnavgifter, bristande teknisk och maskinell utrustning i hamnarna, ojämlig konkurrens på hemmamarknaden, och från utlandet. Andra frågor som måste ägnas uppmärksamhet finns, bl.a. utbildnings- och forskningssidan. Inom ungdomsskolan finns på några håll i landet utbildning i riktning mot yrken ombord på fiskefartyg och i handelsflottan. Sjöbefälsskolan i Göteborg har varit präglad av krisen inom sjöfarten. Elevantalet var 200 i början av 70-talet, men var 70 år 1988. Genom en ny undervisningsmodell har antalet elever nu ökat. Hur än konjunkturerna blir för sjöfarten framdeles står klart att en bristsituation står för dörren, framför allt när det gäller sjöbefäl. Det har också att göra med att medelåldern är något hög inom yrket.

Den utbildning som nu bedrivs i Sjöbefälsskolan, som är en del av Chalmers Tekniska Högskola, är inte garanterad någon fortsättning, beroende på ekonomiska orsaker. Trots att egenutbildning varit ett begrepp i alla tider inom fiske och sjöfart, ställer den nya tidens teknik helt andra krav, vilket är ett absolut motiv för att utbildningen långsiktigt måste vara kvar och ha en hög standard.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om konkurrensförhållandena på fraktmarknaden.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i mo-

tionen anförts om möjligheterna att trygga fortsatt Mot. 1989/90  
sjöbefälsutbildning.<sup>1</sup>) T637

Stockholm den 25 januari 1990

*Kenth Skårvik (fp)*

*Leif Olsson (fp)*