

## Motion

**1984/85:1988**

### **Sonja Rembo och Göran Riegnell Internationella godstransporter**

Till följd av sitt geografiska läge är Sverige för sin utrikeshandel extremt beroende av väl fungerande transporter såväl till lands som sjöss.

För att upprätthålla sin konkurrenskraft är det nödvändigt för svensk industri att de kostnadsnackdelar som följer med långa transportavstånd i största möjliga utsträckning elimineras. Kraven på transportkedjan mellan leverantör och kund är därför höga. För att såväl de direkta kostnaderna som kapitalkostnaderna skall kunna hållas på lägsta nivå måste transportflödet vara regelbundet, pålitligt och säkert.

Ur transportsynpunkt är Sverige att betrakta som en ö. 95 % av den svenska utrikeshandeln transporteras med lastfartyg eller färja. Ca 45 % av inrikestransporterna utförs av sjöfarten.

#### **Ett förändrat transportmönster**

Under senare år har transportmönstret förändrats såväl i Sverige som internationellt.

Kraven på snabba, regelbundna och säkra transporter har öppnat nya möjligheter för internationell sjöfart. Nya fartygsflottor byggs upp för jordenruntlinjer. Två sådana linjer har redan etablerats, en tredje är på väg. Detta innebär ett hot mot tidigare etablerad linjesjöfart och mot de nordeuropeiska och skandinaviska hamnarna.

Häri genom förstärks den förändring av transportmönstret som för Sveriges vidkommande redan ägt rum.

Svensk linjesjöfart har, vilket är väl känt, stora svårigheter att hävda sig. Svensk linjesjöfart är emellertid en förutsättning för direktanlöp på svenska hamnar. Ett bortfall av direktanlöp skulle medföra avsevärda merkostnader som skulle drabba inte bara den svenska utan hela den nordiska marknaden, eftersom en stor del av den nordiska utrikeshandeln transiteras över svensk hamn.

Ett bortfall av den transoceaniska direkttrafiken på Göteborg skulle enligt en studie som görs av en forskargrupp vid Göteborgs universitet innebära en merkostnad på minst 500 milj. kr. Andra uppgifter tyder på merkostnader på upp till 1 000 milj. kr. Den negativa effekten på betalningsbalansen uppskattas till 5 000 milj. kr. per år. En förutsättning för att de svenska fraktkunderna inte heller i fortsättningen skall behöva betala mer än i stort sett samma frakter som fraktkunderna på kontinenten är att den transoceaniska linjetrafiken på svensk hamn kan upprätthållas.

I Sverige har en förskjutning ägt rum från sjötransporter till landtransporter. Likaså har en förskjutning skett från Norrlands- och ostkusthamnarna till hamnarna på i första hand sydkusten. Färjetrafiken har ökat sin godsvolym kraftigt.

För kustsjöfarten har detta inneburit ökade svårigheter.

För hamnarna har det inneburit att överskottet på hamnkapacitet har accentuerats och konkurrenssituationen hårdnat. Lönsamheten för de svenska hamnarna har minskat. Enligt en sammanställning gjord av Svenska hamnförbundet visade endast 9 av 50 medlemshamnar vinst år 1983. Trots detta planeras nya investeringar i hamnkapacitet.

Konkurrensen om godset leder till ökande ansträngningar från kontinenthamnarnas sida att dra matartransporter från Norden med lastbil med framför allt järnväg. Det finns skäl att tro att fraktraterna i stor utsträckning är lägre än som skulle vara motiverat vid en strikt företagsekonomisk bedömning.

Detta innebär att godsmängderna över de sydsvenska färjehamnarna ökar med krav på utbyggnad av såväl färje- som hamnkapacitet. Härigenom har också intresset för en fast förbindelse över Öresund ökat.

För att uppnå ökad effektivitet i transportflödet mellan Skandinavien och kontinenten har en europeisk industrigrupp lanserat tankar på en utbyggnad av järnvägs- och motorvägsförbindelserna mellan Skandinavien och i första hand Nordtyskland, den s. k. Scandinavian Link.

### Konsekvensanalys

Det är uppenbart att den framtida utvecklingen av transportflödena mellan Sverige och våra viktigaste import- och exportmarknader kan väntas genomgå en omfattande strukturförändring. Detta kan komma att få utomordentligt stora konsekvenser för såväl svensk sjöfart som för svenska hamnar och transportnätet i övrigt. I den hårdnande internationella konkurrensen är det nödvändigt att de möjligheter till effektivitetsförbättringar som finns i ett rationellt transportflöde tas till vara. Samtidigt är det uppenbart att utvecklingen medför mycket stora konsekvenser för den nuvarande transportstrukturen. Det är nödvändigt att den anpassning som torde vara oundviklig sker medvetet och på ett sätt som inte leder till onödiga kostnader för de företag och människor som verkar inom de berörda områdena. Fördelar och nackdelar med olika alternativ behöver analyseras och utvärderas.

Det är emellertid svårt att på basis av föreliggande material dra entydiga slutsatser av effekterna på de olika berörda områdena. En svårighet är att frågorna inom statsförvaltningen handläggs av olika departement och myndigheter.

Vi vill därför föreslå att en samlad analys kommer till stånd av den förväntade utvecklingen och dess konsekvenser för svensk sjöfart och svenska hamnar vid olika alternativ.

**Hemställen**

Vi hemställer

att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om en samlad analys av utvecklingen och effekterna på svensk sjöfart och svenska hamnar av en förändrad transportstruktur.

Stockholm den 24 januari 1985

SONJA REMBO (m)

GÖRAN RIEGNELL (m)