

Torsdagen den 5 juni

Kl. 09.00

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Förhandlingarna leddes till en början av andre vice talmannen.

§ 1 Justerades protokollen för den 28 maj.

§ 2 Föredrogs men bordlades åter

Utrikesutskottets betänkande 1979/80:29

Utbildningsutskottets betänkande 1979/80:37

Trafikutskottets betänkande 1979/80:26

Näringsutskottets betänkanden 1979/80:74 och 75

§ 3 Vissa varvsfrågor, m. m.

Föredrogs näringsutskottets betänkande 1979/80:69 med anledning av propositionen 1979/80:165 om vissa varvsfrågor, m. m., jämte motioner.

I propositionen 1979/80:165 om vissa varvsfrågor, m. m. (industridepartementet) hade föreslagits att riksdagen skulle

1. godkänna de industripolitiska riktlinjer för svensk varvsindustri som föredragande statsrådet hade förordat,

2. godkänna de riktlinjer för stöd till svensk varvsindustri som föredragande statsrådet hade förordat,

3. godkänna den ändrade beslutsordning för handläggning av ärenden rörande stöd till varvsindustrin och till beställare av fartyg som föredragande statsrådet hade förordat,

4. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år 1983 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri och till beställare av fartyg hos svenska varv – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 23 665 000 000 kr.,

5. medge att tidigare lämnade bemyndiganden till fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garantier till Svenska Varv AB avseende förlusttäckning för kundfordringar och fartygsproduktion om sammanlagt 3 350 000 000 kr. fick utnyttjas till utgången av år 1984,

6. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att utfärda skuldebrev till Svenska Varv AB på 606 000 000 kr.,

7. till Lån till mindre och medelstora varv för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,

8. till Medelstillskott för Karlskronavarvet AB för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 75 000 000 kr.,

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

9. till Avskrivningslån till varvsindustrin för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 830 000 000 kr.,

10. till Räntestöd till varvsindustrin för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 300 000 000 kr.,

11. till Medelstillskott till Svenska Varv AB för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 844 000 000 kr.,

12. till Bidrag till Svenska Varv AB för vissa utvecklingskostnader för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 800 000 000 kr.,

13. till Bidrag till Svenska Varv AB för vissa personalkostnader på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1979/80 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett anslag av 26 000 000 kr.,

14. till Bidrag till Svenska Varv AB för vissa personalkostnader för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 240 000 000 kr.,

15. bemyndiga regeringen att besluta att kommun inom Landskronaregionen fick ingå i stödområde under viss tid,

16. medge att under budgetåren 1979/80–1983/84 regionalpolitiskt stöd fick beviljas med ytterligare 170 000 000 kr. utöver de 7 400 000 000 kr. som riksdagen tidigare hade medgivit för nämnda budgetår.

I detta sammanhang hade behandlats

dels de med anledning av propositionen väckta motionerna

1979/80:1978 av Rune Torwald och Christina Rogestam (båda c), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande åtgärder för att lösa vissa avvecklingsproblem för det s. k. P 80-projektet inom Svenska Varv AB.

1979/80:2013 av Margit Odelsparr m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna att tillräckliga resurser borde ställas till förfogande för att upprätthålla sysselsättningen och kapaciteten vid Lunde Varv vid minst nuvarande nivå,

1979/80:2017 av Bertil Fiskesjö m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen uttalade

1. att Öresundsvarvet som arbetsplats så långt det var tekniskt och ekonomiskt möjligt borde tillföras konkreta, meningsfyllda och utvecklingsbara arbetsobjekt i takt med strukturförändringen i nuvarande verksamhet,

2. att en centralhamn för kolhantering borde anläggas i Landskrona,

1979/80:2018 av Börje Hörnlund m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen med anledning av propositionen 1979/80:165 skulle ansluta sig till de i motionen redovisade allmänna principerna för samhällets närings- och regionalpolitiska stöd,

1979/80:2019 av Olof Palme m. fl. (s), vari hemställt att riksdagen skulle

1. godkänna de industripolitiska riktlinjer för varvsindustrin som förordats i motionen,

2. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts rörande utvecklingen vid Öresundsvarvet AB,

3. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts rörande utvecklingen vid Kockums AB,

4. som sin mening uttala vad som anförts rörande Skandiaverken,

5. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts rörande beläggningen vid Karlskronavarvet AB.

6. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts rörande det framtida isbrytarunderhållet,

7. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts rörande beställningar av militär bromateriel,

8. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts rörande utvecklingen vid Götaverken Sölvesborg AB,

9. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts rörande AB Finnboda Varf,

10. som sin mening uttala vad som anförts rörande Svenska Varv AB:s rederiverksamhet,

11. hos regeringen begära en inventering av utvecklingsländernas behov av varvsprodukter i enlighet med vad som angivits i motionen,

12. som sin mening uttala vad som i motionen anförts angående den svenska fiskeflottans förnyelse,

13. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts rörande Lunde Varv och Verkstads AB,

14. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att utfärda skuldebrev till Svenska Varv AB på 713 000 000 kr.,

15. till Avskrivningslån till varvsindustrin för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1 055 000 000 kr.,

16. till Medelstillskott till Svenska Varv AB för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 212 000 000 kr.,

17. till Bidrag till Svenska Varv för vissa utvecklingskostnader för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 900 000 000 kr.,

18. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om yrkesutbildningen vid storvarven,

19. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av särskilda insatser för att möta anpassningsproblem på varvsregionernas arbetsmarknader,

20. som sin mening uttala att den gällande anställningsgarantin vid storvarven borde förlängas till att omfatta även den nu förestående omstruktureringsperioden samt utvidgas till att gälla även Svenska Varvs enheter i Blekinge län.

21. begära att regeringen under hösten 1980 för riksdagen redovisade

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

förslag till dels reglerna för anställningsgarantin, dels organisationen av särskilda insatser för att underlätta den övertaliga personalens övergång till ny sysselsättning,

22. begära att regeringen under hösten 1980 för riksdagen redovisade ett handlingsprogram med förslag till industrietableringar och andra åtgärder för att skapa ny sysselsättning i varvsregionerna,

23. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om innehållet i handlingsprogrammet,

24. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om den verksamhet för stöd till konkreta industriprojekt, som pågick i varvsregionerna,

25. till Projektverksamhet vid de regionala utvecklingsfonderna under fjortonde huvudtiteln för budgetåret 1980/81 anvisa ett reservationsanslag av 75 000 000 kr.,

1979/80:2020 av Åke Persson och Hans Petersson i Röstånga (båda fp), vari hemställts att riksdagen skulle

1. besluta om åtgärder för bibehållande av driften vid Öresundsvävet enligt de riktlinjer som angetts i motionen,

2. besluta om anställningsgaranti vid varven i Malmö, Landskrona och Göteborg i enlighet med vad som anförts i motionen,

1979/80:2021 av Ulla Tillander och Bertil Fiskesjö (båda c), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande angelägenheten av en anslutning av järnvägens sträckning från Landskrona till Västkustbanan,

1979/80:2022 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari hemställts att riksdagen skulle

1. avslå proposition 1979/80:165,

2. godkänna i motionen anförda riktlinjer till industripolitik för varven innebärande att inga nedskärningar eller nedläggningar inom varvsindustrin fick ske,

3. hos regeringen begära förslag i enlighet med motionen om att nuvarande kapacitet och sysselsättning vid varven skulle användas som en offensiv faktor i förnyelsen av svensk industri och transportväsen,

4. uttala att varvens finansiella situation borde lösas i enlighet med i motionen angivna riktlinjer, innebärande att varven skulle erhålla det stöd som var nödvändigt för deras förnyelse och för att täcka kortsiktiga underskott av rörelsen,

5. hos regeringen begära ett förslag till långsiktig plan för varven om minst 20 år i enlighet med de principer motionen anförte,

6. hos regeringen begära att Svenska Varvs nuvarande koncernledning ersattes med en demokratisk besluts- och arbetsorganisation i enlighet med motionens förslag.

1979/80:2024 av Pär Granstedt (c), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen anförts om att Svenska Varv aktivt borde pröva möjligheterna att finna en lösning i samverkan med landstinget och berörda kommuner som innebar att en industriell verksamhet vid Finnboda Varf kunde tryggas.

dels de under allmänna motionstiden vid 1979/80 års riksmöte väckta motionerna

1979/80:1405 av Alexander Chrisopoulos och Marie-Ann Johansson (båda vpk), vari hemställts att riksdagen skulle

1. hos regeringen anhålla om en samordnad industriplanering som innebar

a) att varvens, rederiernas och hamnarnas verksamhet skulle ingå i en samhällsplan för utrikeshandel och transporter.

b) att handelsflottan skulle bevaras och utvecklas genom en aktiv statlig rederiverksamhet.

c) att inrikessjöfarten skulle byggas upp och utvecklas,

d) att hänsyn skulle tas till den tunga industrins förnyelsebehov av anläggningar som framkallades av kostnadsläget, miljöproblemen och energisituationen,

2. uttala att inga nedläggningar, nedskärningar eller avskedanden vid varven kunde accepteras. förrän en sådan plan som tryggade sysselsättningen förelåg och hemställa hos regeringen om åtgärder i enlighet härmed,

1979/80:1438 av Lennart Pettersson m. fl. (s) såvitt avsåg hemställan att riksdagen uttalade att AB Svenska Varv inom ramen för detta samarbete utvecklade sin teknik för byggande av flytande metanolfabriker (yrkande 5) och

1979/80:1450 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde förslag till en ny varvspolitik, innebärande

a) stopp för nedläggningar och reduceringar.

b) en ny, demokratisk och teknisk progressiv ledningsorganisation,

c) utveckling av varvens inneboende kapacitet,

d) stöd åt varven genom utvecklingsprogram för inrikessjöfart, energianläggningar, processindustriplantläggningar och maskinindustri.

Utskottet hemställde

1. beträffande avslag på propositionen i dess helhet att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:2022 yrkandet 1,

2. beträffande grundläggande utgångspunkter för varvspolitiken att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:1405, yrkandet 2, motion 1979/80:1450 yrkandet a och motion 1979/80:2022 yrkandet 2,

3. beträffande mål för strukturförändringarna inom Svenska Varv AB att riksdagen skulle

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

a) avslå motion 1979/80:1405 yrkandet 1, motion 1979/80:1450 yrkandena b–d och motion 1979/80:2022 yrkandena 3–6.

b) med anledning av proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del och med avslag på motion 1979/80:2019 yrkandet 1 i ifrågavarande del som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört,

4. beträffande Öresundsvarvet AB att riksdagen med anledning av proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del och med avslag på motion 1979/80:2019 yrkandet 1 i ifrågavarande del och yrkandet 2 samt motion 1979/80:2020 yrkandet 1 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. beträffande Skandiaverken i Lysekil att riksdagen med anledning av motion 1979/80:2019 yrkandet 4 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

6. beträffande Kockums AB att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del och med avslag på motion 1979/80:2019 yrkandet 3 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

7. beträffande Cityvarvet AB att riksdagen med anledning av motion 1979/80:2019 yrkandet 7 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört om beställning av militär bromateriel,

8. beträffande Götaverken Aluminium AB att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

9. beträffande rederiverksamheten inom Svenska Varv att riksdagen med anledning av proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del och motion 1979/80:2019 yrkandet 10 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

10. beträffande anslag för lån till mindre och medelstora varv att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 7 till Lån till mindre och medelstora varv för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,

11. beträffande nyproduktion av fiskefartyg att riksdagen med anledning av motion 1979/80:2019 yrkandet 12 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

12. beträffande AB Finnboda Varf att riksdagen med anledning av proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del och motion 1979/80:2024 samt med avslag på motion 1979/80:2019 yrkandet 9 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

13. beträffande anslag för utvecklingsarbete inom det plastteknologiska området att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 8 till Medelstillskott för Karlskronavarvet AB för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln skulle anvisa ett reservationsanslag av 75 000 000 kr. och därvid som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört,

14. beträffande marin beläggning vid Karlskronavarvet AB att riksdagen med anledning av motion 1979/80:2019 yrkandet 5 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

15. beträffande riktlinjer för upphandling av isbrytarunderhåll att riksdagen

gen med anledning av motion 1979/80:2019 yrkandet 6 och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anför.

16. beträffande Götaverken Sölvesborg AB att riksdagen med anledning av proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del och med avslag på motion 1979/80:2019 yrkandet 8 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anför.

17. beträffande Lunde Varv och Verkstads AB att riksdagen med anledning av motion 1979/80:2013 och motion 1979/80:2019 yrkandet 13 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anför.

18. beträffande industripolitiska riktlinjer i övrigt beträffande svensk varvsindustri att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del godkände de industripolitiska riktlinjer beträffande svensk varvsindustri som förordats i propositionen i den mån de ej omfattades av utskottets hemställan under mom. 1–17.

19. beträffande ändring av stöd till beställare av fartyg att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 2 i ifrågavarande del godkände de riktlinjer för stöd till svensk varvsindustri som angetts i propositionen.

20. beträffande garantier till svensk varvsindustri och till beställare av fartyg hos svenska varv att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 4 bemyndigade fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år 1983 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri och till beställare av fartyg hos svenska varv – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 23 665 000 000 kr.,

21. beträffande anslag för avskrivningslån till varvsindustrin m. m. att riksdagen med anledning av proposition 1979/80:165 mom. 9 och med avslag på motion 1979/80:2019 yrkandet 15 till Avskrivningslån till varvsindustrin, m. m. för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 830 000 000 kr.,

22. beträffande räntestöd till varvsindustrin att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 10 till Räntestöd till varvsindustrin för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln skulle anvisa ett reservationsanslag av 300 000 000 kr. och därvid som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anför.

23. beträffande fartygsexport till utvecklingsländer att riksdagen skulle

a) med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 2 i ifrågavarande del godkänna de riktlinjer för stöd till svensk varvsindustri som angetts i propositionen.

b) med anledning av motion 1979/80:2019 yrkandet 11 som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anför om en inventering av utvecklingsländernas behov av varvsprodukter.

24. beträffande vissa anslag m. m. för finansiellt stöd till Svenska Varv AB att riksdagen skulle

a) med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 5 medge att tidigare lämnade bemyndiganden till fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garantier till Svenska Varv AB avseende förlusttäckning för kundfordringar

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

och fartygsproduktion om sammanlagt 3 350 000 000 kr. fick utnyttjas till utgången av år 1984,

b) med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 6 och med avslag på motion 1979/80:2019 yrkandet 14 bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att utfärda skuldebrev till Svenska Varv AB på 606 000 000 kr.,

c) med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 11 och med avslag på motion 1979/80:2019 yrkandet 16 till Medelstillskott till Svenska Varv AB för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 844 000 000 kr.,

d) med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 12 och med avslag på motion 1979/80:2019 yrkandet 17 till Bidrag till Svenska Varv AB för vissa utvecklingskostnader för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 800 000 000 kr.,

25. beträffande flytande metanolfabriker att riksdagen med anledning av motion 1979/80:1438 yrkandet 5 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

26. beträffande handläggning av varvstöd m. m. att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 3 godkände den ändrade beslutsordning för handläggning av ärenden rörande stöd till varvsindustrin och till beställare av fartyg som angetts i propositionen,

27. beträffande anslag till Svenska Varv AB för vissa personalkostnader att riksdagen skulle

a) med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 13 till Bidrag till Svenska Varv AB för vissa personalkostnader på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1979/80 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett anslag av 26 000 000 kr.,

b) med bifall till proposition 1979/80:165 mom. 14 till Bidrag till Svenska Varv AB för vissa personalkostnader för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 240 000 000 kr.,

28. beträffande anställningsgaranti för personal vid Svenska Varv AB att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:2019 yrkandena 19 och 20 samt 21 i ifrågavarande del och motion 1979/80:2020 yrkandet 2 samt med anledning av motion 1979/80:1978 och motion 1979/80:2019 yrkandet 21 i ifrågavarande del som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört,

29. beträffande handlingsprogram för åtgärder i syfte att skapa ny sysselsättning i varvsregionen att riksdagen med anledning av motion 1979/80:2017, motion 1979/80:2019 yrkandena 22 och 23 samt motion 1979/80:2021 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

30. beträffande stöd till konkreta industriprojekt i varvsregionerna att riksdagen skulle

a) avslå motion 1979/80:2019 yrkandet 24,

b) avslå motion 1979/80:2019 yrkandet 25,

31. beträffande yrkesutbildning på varvsorterna att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:2019 yrkandet 18,

32. beträffande det regionalpolitiska stödet att riksdagen med bifall till

proposition 1979/80:165 mom. 16 medgav att under budgetåret 1979/80–1983/84 regionalpolitiskt stöd fick beviljas med ytterligare 170 000 000 kr. utöver de 7 400 000 000 kr. som riksdagen tidigare hade medgivit för nämnda budgetår,

33. beträffande inplacering av kommun inom Landskronaregionen i stödområde att riksdagen med anledning av motion 1979/80:2018 och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 15 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört.

Följande sju reservationer hade avgivits av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Nils Erik Wååg, Thage Peterson, Rune Jonsson, Wivi-Anne Radesjö och Birgitta Johansson (alla s):

1. beträffande mål för strukturförändringarna inom Svenska Varv AB, vari reservanterna ansett att utskottet under 3 bort hemställa

att riksdagen skulle

a) (=utskottet)

b) med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandet 1 i ifrågavarande del och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört,

2. beträffande Öresundsvarvet AB, vari reservanterna ansett att utskottet under 4 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandet 1 i ifrågavarande del och yrkandet 2 samt motion 1979/80:2020 yrkandet 1 och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört,

3. beträffande Kockums AB, vari reservanterna ansett att utskottet under 6 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandet 3 och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört,

4. beträffande AB Finnboda Varf, vari reservanterna ansett att utskottet under 12 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandet 9 och med anledning av proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del och motion 1979/80:2024 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört,

5. beträffande Götaverken Sölvesborg AB, vari reservanterna ansett att utskottet under 16 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandet 8 och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

6. *beträffande anslag för avskrivningslån till varvsindustrin, m. m.*, vari reservanterna ansett att utskottet under 21 bort hemställa
att riksdagen med anledning av motion 1979/80:2019 yrkandet 15 och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 9 till Avskrivningslån till varvsindustrin, m. m., för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 1 055 000 000 kr.,

7. *beträffande vissa anslag m. m. för finansiellt stöd till Svenska Varv AB*, vari reservanterna ansett att utskottet under 24 bort hemställa

att riksdagen skulle

a) (= utskottet),

b) med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandet 14 och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 6 bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att utfärda skuldebrev till Svenska Varv AB på 713 000 000 kr.,

c) med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandet 16 och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 11 till Medelstillskott till Svenska Varv AB för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 212 000 000 kr.,

d) med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandet 17 och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 12 till Bidrag till Svenska Varv AB för vissa utvecklingskostnader för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 900 000 000 kr.

Följande två reservationer hade avgivits av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Thage Peterson, Lennart Pettersson, Rune Jonsson, Birgitta Johansson och Sture Thun (alla s):

8. *beträffande sysselsättningspolitiska insatser i varvsregionerna*, vari reservanterna ansett

dels att utskottet under 28 bort hemställa

beträffande anställningsgaranti för personal vid Svenska Varv AB att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:1978 och med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandena 19–21 och med bifall till motion 1979/80:2020 yrkandet 2 som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört,

dels att utskottet under 29 bort hemställa

beträffande handlingsprogram för åtgärder i syfte att skapa ny sysselsättning i varvsregionerna (=utskottet),

dels att utskottet under 30 bort hemställa

beträffande stöd till konkreta industriprojekt i varvsregionerna att riksdagen skulle

a) med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandet 24 som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört,

b) med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandet 25 till Projektverksamhet vid de regionala utvecklingsfonderna under fjortonde huvudtiteln för budgetåret 1980/81 anvisa ett reservationsanslag av 75 000 000 kr.,

9. *beträffande yrkesutbildning på varvsorterna*, vari reservanterna ansett att utskottet under 31 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motion 1979/80:2019 yrkandet 18 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anförde.

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande *beträffande Öresundsvarvet AB* av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Nils Erik Wååg, Thage Peterson, Rune Jonsson, Wivi-Anne Radesjö och Birgitta Johansson (alla s).

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Det beslut om varvspolitik som i dag skall fattas måste sättas in i ett större samhällsekoniskt perspektiv. Riksdagens uppgift är att göra en totalavvägning av samhällsinsatserna för att nå en ändamålsenlig struktur i varvsindustrin.

Ett riksdagsbeslut av denna dimension och av denna betydelse måste utgå från vad som är bäst för hela landet. Enskilda intressen eller partitaktiska hänsyn måste ge vika för det gemensamma bästa. De tillgängliga resurserna för näringspolitiska insatser är begränsade. Insatserna måste därför ske där den samlade nyttan är störst.

Det är två huvudförslag om färdriktningen som står mot varandra inför dagens debatt. Det ena förslaget innebär att lösningen av varvsproblemen i realiteten skjuts på framtiden. Frågan om svensk varvsindustris framtida omfattning lämnas för dagen därhän. De anställda lämnas i ovisshet om framtiden. Företagsgruppen, Svenska Varv, får inte de klara och entydiga besked om framtiden som är nödvändiga för att uppnå den effektivitet som vi måste eftersträva också inom denna sektor av näringslivet.

Den andra vägen innebär att vi ser verkligheten som den är. Vi utgår från vad alla uppenbarligen i realiteten är överens om, nämligen att varvsindustrin i vårt land är överdimensionerad, både utifrån dess roll i svenskt näringsliv och utifrån dess internationella marknadsförutsättningar.

Vi fattar nu ett beslut som visserligen är smärtsamt på berörda orter men som samtidigt ger branschen möjligheter till ett långsiktigt överlevande och till att på nytt uppnå internationell konkurrenskraft. För berörda orter ger regeringsförslaget maximala möjligheter till omställning för en bättre näringslivsstruktur.

Det är uppenbart att det samhällsekonomiska läge vi nu befinner oss i är gynnsamt för ett varvsbeslut enligt regeringens förslag. Högkonjunkturen är stark f. n., även om perspektivet är osäkert. Högkonjunkturen är nu betydligt starkare än vad de flesta bedömare har förutsett. Industriinvesteringarna ökar kraftigt i svenskt näringsliv f. n., och industriproduktionen nådde i slutet av fjolåret upp till tidigare toppnoteringar från början av 1975. Produktionstillväxten inom verkstadsindustrin, som i detta sammanhang är speciellt intressant, uppgick till hela 10 % under 1979, och utvecklingen under innevarande år visar att tendensen fortsätter.

Vi kan också glädjande nog notera att arbetslösheten nu är rekordlåg. Inte

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

under hela 1970-talet har vi haft lägre siffror. Industrins efterfrågan på arbetskraft är mycket stor f. n. Detta gäller naturligtvis även för de berörda varvsregionerna, där vi i allmänhet har välutvecklade industriorter. Om man t. ex. ser till Landskrona, som har fokuserats i den här debatten, finner man att denna ort har ett gynnsamt arbetsmarknadsläge. Av landets samtliga 270–280 kommuner ligger Landskrona på tjugonde plats när det gäller antalet lediga jobb i förhållande till invånare i produktiv ålder. Det är ett bättre läge än det man har t. ex. i Stockholm, Göteborg eller Malmö, och det är naturligtvis ojämförligt bättre än läget i t. ex. Värmlands eller Norrbottens kommuner.

Om strukturplanen följts skulle 1 000–1 100 personer årligen få övergå till annan sysselsättning och lämna Öresundsvarvet och Kockums under tiden fram till 1984. Det motsvarar ca 2 % av omsättningen på arbetsmarknaden inom Malmöregionen. I realiteten är det alltså inte fråga om några dramatiska omställningar på den arbetsmarknad vi här diskuterar.

Kravet på förändringar i en invand industristruktur känns naturligtvis tungt för de människor och orter som närmast är berörda. Detta krav drabbar emellertid fortlöpande många människor och många orter, vilket dagligen omvittnas i debatterna här i kammaren. Om riksdagen vill undanta vissa orter från att delta i denna nödvändiga, hela nationen omfattande anpassningsprocess, så går detta ofrånkomligen ut över andra människor och andra orter. Vi har i dag varken finansiella resurser eller marknadsmässiga möjligheter att göra undantag i den vägen, i synnerhet som detta skulle gå ut över orter som i allmänhet – det är jag förvissad om – har sämre förutsättningar att på sin arbetsmarknad klara motsvarande åtaganden.

Det är inte bara det samhällsekonomiskt gynnsamma läget med låg arbetslöshet, god investeringsaktivitet etc. som talar för att regeringens förslag borde genomföras. Det gör också nödvändigheten av att förnya industristrukturen. Enligt en undersökning som industriverket företagit har svensk industri inför 1980-talet 150 000–300 000 sysselsatta i, som man kallar, föråldrade arbetsställen med stark branschkoncentration. Intäkterna från verksamheten vid dessa arbetsställen ger inte mer än i stort täckning för de rörliga kostnaderna. Inget blir över till investeringar och kapitalbildning. För att t. ex. kompensera försämringen under perioden 1975–1977 inom trävaru-, massa-, pappers-, järn-, stål- och maskinindustrin krävs enligt samma undersökning investeringar på 55–60 miljarder kronor. Även om man inte kan utgå från att investeringarna skall göras just i dessa branscher – det påpekar f. ö. industriverket – visar detta på ett i det närmaste gigantiskt investeringsbehov i den framtida svenska industrin.

Det är ett livsvillkor att denna förnyelseprocess genomförs med den målmedvetenhet som är nödvändig, om vi vill behålla vår position som ledande industrination. Mot den bakgrunden måste man konstatera att varvsindustrin inte tillhör de prioriterade områdena i fråga om industriinvesteringar.

Det skulle vara intressant att höra någon socialdemokratisk riksdagsledamot utveckla frågan om varför man förordar fortsatta investeringar i en

olönsam fartygsproduktion i stället för en satsning på ny industriell verksamhet som ger såväl bättre ekonomiska resurser till landet totalt som ökad trygghet på arbetsmarknaden. Det är den reella valsituationen, som jag tycker att utskottets reservanter nog skall överväga.

Det finns alltså en rad samhällsekonomiska skäl till att ett varvsbeslut enligt regeringen nu måste tas. Dessutom är Svenska Varvs strukturplan för koncernen baserad på omsorgsfulla analyser och utarbetad med anlitande av all den sakkunskap som finns inom området. Därtill kommer att den är utformad av den ansvariga ledningen för våra svenska storvarv. Det finns alltså ett personligt engagemang bakom strukturplanen som man inte kan bortse från när man värderar möjligheterna att få den genomförd.

Planen är, som jag ser det, en riskfylld och optimistisk satsning på framtiden. De nuvarande stora förlusterna skall enligt planen vändas till lönsamhet vid mitten av 1980-talet och därmed trygga sysselsättningen för de anställda. Flera förutsättningar måste uppfyllas för att dessa ambitiösa mål skall kunna uppnås. Effektiviteten vid varven måste öka. Nya produkter måste utvecklas. Efterfrågan måste öka. Det är alltså ett svårt och mödosamt arbete som krävs för att Svenska Varv skall lyckas med sin uppgift. Men det är en uppgift som den ansvariga företagsledningen och styrelsen har ansett sig kunna ta på sig. Och det bör man också värdera i det här sammanhanget.

Riksdagen måste mot den här bakgrunden besinna sitt ansvar och inte genom olika krav och restriktioner på koncernen försvåra detta arbete. För att planen skall kunna genomföras krävs också i fortsättningen stora insatser från skattebetalarnas sida – det är inget tvivel om det. Förutom de drygt 12 miljarder som satsats hittills behövs ytterligare drygt 3 miljarder. Regeringen har ändå ställt sig bakom planen. Trots riskerna tror vi att möjligheter finns att genom specialisering och produktutveckling åter göra de svenska varven konkurrenskraftiga och ledande på världsmarknaden.

De socialdemokratiska reservanterna vill i realiteten – det blir konsekvensen – riva upp planen genom att bibehålla varvsproduktionen vid Öresundsvarvet. För säkerhets skull underlåter man att redovisa de marknadsbedömningar som ligger till grund för förslaget. Inte heller redovisas några analyser av konsekvenserna för andra varv, varken inom eller utom Svenska Varv-koncernen.

Enligt ledningen för Svenska Varv innebär ett bibehållande av Öresundsvarvets varvsproduktion att strukturplanen måste omarbetas. Vad detta får för konsekvenser för varven i Uddevalla, Göteborg och Malmö är för tidigt att säga. Men eftersom marknadsutrymmet är begränsat kan besvärliga sysselsättningsproblem uppstå vid dessa andra varv som en följd av ett sådant beslut.

Även för de privata mindre och medelstora varven kan konsekvenserna bli synnerligen allvarliga. Låt mig illustrera detta påstående med några siffror.

Kapaciteten för produktion av handelsfartyg beräknas år 1983 uppgå till ca 1,8 miljoner timmar för denna grupp varv. Enligt kommissionen för de

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

mindre och medelstora varven innebär detta en överkapacitet på ca 15 %, som måste avsättas på exportmarknaden. Enligt det socialdemokratiska förslaget skulle Öresundsvarvet år 1985 ha en kapacitet på ca 700 000 arbetstimmar för fartygsproduktion. De närmaste åren skulle kapaciteten vara avsevärt större. Detta innebär alltså ett kapacitetstillskott med ca 40 % till en grupp varv som redan har allvarliga, svårartade överkapacitetsproblem. Och även om produktionen inte är direkt jämförbar är det ändå på samma marknad som varven måste arbeta. Konkurrensvillkoren kommer inte heller att vara likartade för de privata mindre och medelstora varven och Öresundsvarvet. Socialdemokraterna säger sig visserligen tro på den plan för Öresundsvarvet som utarbetats inom företaget. Tilltron tycks dock minska något när det gäller de ekonomiska beräkningarna. Enligt Öresundsvarvets plan skulle nämligen förlusterna åren 1980–1985 inskränka sig till 33 milj. kr. Socialdemokraterna har bedömt behovet av tillskott för att genomföra planen till 432 milj. kr. Det här är ungefär dubbelt så mycket som de privata mindre och medelstora varven får. De skall arbeta på samma marknad. Det är helt naturligt att den frågan anmäler sig om riksdagsmän från orter där de mindre och medelstora privatägda varven finns noga har övervägt de konsekvenser för sysselsättningen på dessa orter som kan uppstå om reservanterna vinner den förestående omröstningen.

Låt mig också få kommentera några andra punkter där regeringens syn skiljer sig från den uppfattning som socialdemokraterna redovisat i sin motion. Trots att socialdemokraterna uppenbarligen måste ha en mer optimistisk syn på marknadsförutsättningarna än Svenska Varv har, eftersom man tror att det finns ett marknadsutrymme för Öresundsvarvet, vågar man inte ansluta sig till Svenska Varvs lönsamhetsmål. Man är rädd att kravet på lönsamhet kan leda till att något storvarv avvecklas. Lönsamhetskravet är dock en väsentlig del av Svenska Varvs strukturplan och, naturligtvis, av regeringens proposition. De spelregler som gäller för näringslivet i allmänhet måste också gälla statliga företag och därmed också varven. Ett kravlöst accepterande från statens och ägarens sida av fortlöpande förluster i den skala som vi nu har vant oss vid inom varvsindustrin skapar inte precis de rätta förutsättningarna för varvens ledningar att i en hård internationell konkurrens öka effektiviteten vid varven.

Farhågor har rests för att strukturplanen skulle medföra problem för Kockums i framtiden. De farhågorna är enligt min mening överdrivna. Ett grundläggande drag i Svenska Varvs strukturplan och regeringens proposition är att inom de givna ekonomiska ramarna skall marknadsutrymmet avgöra kapaciteten vid enskilda varv. Det anges i propositionen att det är självklart att varje varv måste ha en sådan flexibilitet att marknadsgenombrott på varvens affärsområden till fullo kan utnyttjas. Det är också nödvändigt för att varvsledningen och koncernledningen skall känna inspiration och sporras att göra sitt yttersta för att få en lönsam och på sikt konkurrenskraftig varvsnäring.

Låt mig vidare ta upp några andra ekonomiska frågor i anslutning till varven. Den socialdemokratiska reservationen innebär att samhällets

kostnader för varvsindustrin väsentligen ökar. Det är oomtvistat. Enligt de beräkningar som Svenska Varv har gjort och redovisat för riksdagen innebär reservationens krav på fortsatt drift vid Öresundsvarvet att Svenska Varvs resultat försämras med drygt 350 milj. kr. Trots detta vill socialdemokraterna lämna 377 milj. kr. mindre i stöd till Svenska Varv. Det säger sig självt att en sådan ekvation inte går ihop. I realiteten skulle regeringen kanske redan i höst tvingas återkomma till riksdagen med förslag om ökade anslag till varvsindustrin för att verksamheten inom Svenska Varv skall kunna drivas vidare under någolunda acceptabla ekonomiska villkor. Detta skulle då ske samtidigt som vi vet att budgetunderskottet är alltför stort och måste minskas genom kännbara besparingsåtgärder.

Får jag sedan nämna att jag till nöds kunde ha förstått en kritik som innebär att vi går för långsamt fram med strävandena att omstrukturera varvsindustrin.

Det hade för mig varit lätt att avvisa en sådan kritik. Vi ställer som krav att näringslivets strukturomvandling skall ske i socialt acceptabla former. Det måste också gälla för varvsindustrin. Därmed har jag dock ingen som helst förståelse för socialdemokraternas kritik av vårt förslag. Ett naturligt krav är att sysselsättningen skall tryggas, och det innebär regeringens förslag. Vi lägger stor vikt vid just att garantera tryggheten för de anställda på de varv som drabbas av strukturanpassningen. Vi vill emellertid betona att detta åtagande inte nödvändigtvis behöver innebära fartygsproduktion vid varven. Men det innebär en trygghet i anställningen, vilket för den enskilde måste vara det väsentliga.

Regeringen föreslår att Öresundsvarvet skall finnas kvar som arbetsplats. Varför skulle vi inte kunna enas om detta? Varför inte samlas kring en ny produktion vid Öresundsvarvet, en produktion som har framtiden för sig? På så sätt tryggar vi på sikt sysselsättningen och ger kommunen och orten en rimlig chans att bryta beroendet av en stor och dominerande men mycket konjunkturkänslig arbetsplats; ger kommunen en chans att diversifiera sitt näringsliv, vilket är ett länge känt behov i Landskrona kommun. Varför ställer inte socialdemokraterna upp på denna viktiga tanke? Varför ger socialdemokraterna sitt stöd till en fortsatt osäker fartygsproduktion vid Öresundsvarvet i stället för denna framtidsytande omställning?

Socialdemokraterna är ju överens med oss om att en nedskärning av varvskapaciteten måste komma till stånd. Det ligger nära till hands att dra slutsatsen att man av rent taktiska hänsyn inte vill dra konsekvenserna av sin egen insikt. Jag vill inte tro det. Är så fallet, beklagar jag det.

Låt mig avslutningsvis konstatera att regeringens förslag i allt är väl underbyggt. Det har sin förankring i vad som sker i svenskt näringsliv i stort – nödvändigheten av att disponera de knappa resurserna på ett sådant sätt att vi kan säkra utvecklingen i svenskt näringsliv totalt, inte låsa oss vid en konserverad och dyrbar industristruktur, utan satsa våra resurser på de områden där vi bäst kan garantera sysselsättning för framtiden och där vi har de bästa utvecklingsmöjligheterna.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Jag beklagar djupt att samförstånd inte kan nås omkring detta viktiga och övergripande mål i näringspolitiken.

THAGE PETERSON (s):

Herr talman! Dagens riksdagsdebatt gäller en av de mest diskuterade näringspolitiska frågorna – en fråga som berör tusentals anställda och deras familjer och som är av avgörande betydelse för flera kommuner och regioner.

Jag vill som bakgrund till varvsfrågan säga några ord om det förfall som skett av den statliga industripolitiken under åren av borgerligt styre. Den har sedan 1976 kännetecknats av en famlande villrådighet och en dogmatisk ovilja att ingripa. Trots stora behov av kraftfulla insatser för att komma till rätta med problemen och av rejäla framtidssatsningar har passiviteten fått råda. Det gäller industriinvesteringarna. Det gäller det tekniska forsknings- och utvecklingsarbetet. Det gäller mycket annat.

I bransch efter bransch har regeringen stillasittande och stillatigande låtit problemen växa.

Skogsindustrin har hamnat i en allvarlig kris. Våra möjligheter på gruv- och mineralområdet utnyttjas inte. Den viktiga utrustningsindustrin får se order efter order gå till utlandet, trots att kunskaper och teknik finns hos våra företag. Samhällets organ, t. ex. statens industriverk, får inte de resurser som krävs för utredningar och planeringsinsatser. Det viktiga industripolitiska samarbetet med Norge ligger i händerna på stora svenska privatföretag och inte under industridepartementets ledning.

På ett närmast ödesbestämt sätt har regeringens industripolitik mest kommit att betyda neddragningar och avveckling, arbetslöshet och oro. Nästan aldrig har det varit fråga om utveckling och satsningar på framtiden. Det säger sig självt att den förda politiken på ett allvarligt sätt har skadat framtidstron i det svenska samhället.

Också när det gäller varven är regeringens förslag uttryck för en passiv industripolitik. Och efter att ha läst industriministerns uttalande i går i en TT-intervju vill jag tillägga att förslaget också är uttryck för en skrämsepolitik.

Självfallet rymmer varvsfrågorna många stora och svåra problem i sak. Erfarenheterna understryker det svåra i att göra prognoser för framtiden – konjunktursvängningarna går snabbt och de internationella förutsättningarna förändras.

Men varvsfrågan har varit svår också av den anledningen att regeringen presenterat ett högst otillfredsställande och otillräckligt beslutsunderlag. Jag vill dock, herr talman, inledningsvis ta upp en annan anledning. Det är mytbildningen kring varvsfrågan – en mytbildning som inte minst industriministern har deltagit i.

Det gäller påståendet att socialdemokratin vill bibehålla en otidsenlig och olönsam struktur inom varvsbranschen. Detta påstående är falskt.

Varvsbranschen har genomgått en kraftig omställning. Den har lett till mycket stora neddragningar av de svenska varvens kapacitet och till en

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

omorientering av produktionen. Kapaciteten har sedan 1976 minskat med över 40 %. Nya produkter har kommit att ersätta det traditionella standardtonnaget, och verksamheten vid sidan om det direkta båtbyggandet har ökat. I dag jobbar över 5 000 människor inom Svenska Varvs industrisektor, dvs. med helt andra arbetsuppgifter än traditionellt båtbyggande.

Denna omställning har haft ett aktivt stöd från socialdemokratin. Vi har accepterat kapacitetsneddragningarna men samtidigt – ofta mot en hård kritik – drivit fram satsningen på nyproduktion, t. ex. på offshoresidan. I dag spelar denna nya produktion en stor roll vid de svenska varven. I dag är Arendalsvarvet ett bra exempel på hur man kan lyckas, om man får stöd och förtroende, om man får chansen.

Inte heller i dag, när vi står inför ett nytt varvsbeslut, vill socialdemokratin slå vakt om en omöjlig verksamhet. Vi menar att varvsnäringen måste få en struktur och en produktionsinriktning som är konkurrenskraftig på lång sikt. Men det kräver uthållighet, och det kräver satsningar för att få fram ny produktion vid varven. Jag måste med beklagande säga att båda delarna saknas i regeringens förslag.

Jag vill hävda att det finns utvecklingsmöjligheter för svensk varvsindustri på olika områden. På en del sektorer är man redan nära marknadsgenombrott, på andra har man just startat och har längre väg kvar. Men det krävs tid och finansiella resurser. Ofta räcker inte ens det. Det krävs också att man får arbeta i en miljö där inte minst ägaren tror på ens förmåga, i en miljö där man slipper höra att man saknar framtid och är en belastning för samhället. Vi talar om, att vi tror på en utveckling inom svensk varvsnäring. Regeringen däremot verkar inte missa många tillfällen att tala om hur eländigt allting är i branschen. Och det gynnar verkligen inte en positiv utveckling på de sektorer där vi bör ha goda chanser. Industriministern borde verkligen ta sig en ordentlig funderare över de argument han i detta avseende använder.

Socialdemokratin är beredd att ge ordentliga resurser för utveckling av nya produkter och verksamheter vid varven. Det är industripolitiskt viktigt för Sverige att varvsnäringen får fortsätta sina ansträngningar att utveckla nya och tekniskt avancerade produkter. Vi måste gå vidare på denna väg. Svensk varvsindustri bör ha en framtid när det gäller avancerade specialfartyg, offshorebyggande och prefabricerade fabriksanläggningar. Vi får inte, herr Åsling, hur som helst avveckla industrikapacitet som har möjligheter att ge oss industriella framgångar och därmed välbehövliga jobb.

Det gäller så påståendet att de satsningar vi föreslår för varven hotar sysselsättningen i Norrland eller minskar möjligheten till insatser där. Också detta är ett falskt påstående.

De satsningar vi föreslår för att slå vakt om industrikapaciteten, nyinrikta den och göra den lönsam tar inte ett enda arbete från Norrlandslänen, från Värmland eller från något annat håll i vårt land.

I själva verket finns det i stället ett viktigt beroende av varven hos stålet och malmhanteringen, och det finns ett beroende av varven hos många underleverantörer också i dessa län. Det finns siffror och utredningar som

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

understryker detta, och det vet herr Åsling mycket väl om. Därför kommer satsningarna på varvsindustrin även andra delar av vårt land till godo. Den propaganda som industriministern för till togs med sådan hetta i dessa frågor ökar motsättningarna i vårt land genom att människor och regioner spelas ut mot varandra. Jag vill kalla det hela vid dess rätta namn: en upprörande cynism. Det hela är också unikt: aldrig förr har mig veterligt ett statsråd i Sverige på detta sätt ställt region mot region, löntagare mot löntagare.

Jag tänkte i går när jag läste herr Åslings TT-meddelande att han måste vara ordentligt ur balans som kan göra ett sådant uttalande, där budskapet var att i stort sett hela den övriga varvsbranschen skulle gå under, om ett reducerat Öresundsvarv fick vara kvar. Någon sans och måtta måste det väl ändå vara i argumentationen, även om syftet är att undvika ett smärtsamt nederlag i riksdagen.

I själva verket är sanningen den att krislänen i norr inte utarmas av att vi slår vakt om industrin i Syd- och Västsverige; de utarmas i stället av en passiv industripolitik. Och jag vill ställa en viktig fråga till industriministern: När stoppade vi senast i Sveriges riksdag ett industriprojekt som herr Åsling kommit med? Vad som är mig bekant har vi inte sagt nej till ett enda industriprojekt som herr Åsling föreslagit under sina år som industriminister.

Det gäller så påståendet att miljard efter miljard – 12 brukar nämnas – har pumpats in som direkt verksamhetsstöd i en dödsdömd bransch. Detta är också ett falskt påstående. Regeringen har nu i nytt material till näringsutskottet för sin del nyanserat propositionens uppgifter. Och det är ett steg i rätt riktning.

Men genom de här påståendena utmålas nära nog de anställda som en grupp tärande människor, som andra får hålla vid liv, en grupp som genom sin yrkesverksamhet är enbart en stor belastning för det svenska folkhushållet.

Det är djupt vilseledande att säga att varvsstödet i sin helhet är subventioner av den löpande verksamheten vid varven under åren 1977–1979. En mycket stor del av de 12 miljarder som nämnts uppkom då varven var i privat ägo och avser annat än driftsförluster.

Det gäller slutligen så påståendet att socialdemokraterna eftersträvat en partipolitisk strid för dess egen skull i varvsfrågan. Också detta är ett falskt påstående.

När vi presenterade vår varvsmotion förklarade vi att vi var öppna för diskussioner i näringsutskottet. Jag tror också att det hos flera borgerliga företrädare i utskottet fanns ett ärligt intresse och en vilja till en uppgörelse i varvsfrågan. Vi eftersträvade i varje fall en sådan. Men industriministerns, Gösta Bohmans och regeringens prestige sade nej till detta. På regeringens order förvandlades också varvsfrågan till hård och kompromisslös blockpolitik, vilket vi från socialdemokratiskt håll beklagar.

På ett tidigt stadium förde jag diskussioner med industriministern. Jag klargjorde då att det fanns ett villkor för en socialdemokratisk medverkan. Det var att propositionen måste innehålla klara och konkreta förslag till

åtgärder för att skapa sysselsättning för de människor som förlorar sina jobb på varvsorterna. Vi var aldrig för ett ögonblick beredda att släppa på det grundläggande kravet att de nödvändiga omställningarna skulle ske i socialt acceptabla former.

Vi trodde ett tag att regeringen skulle komma med sådana förslag, men när vi fick propositionen visade det sig att det fanns praktiskt taget ingenting, med undantag av en skönmålning av arbetsmarknadsläget i Göteborg och Malmö. Det regeringen hade att erbjuda var ju i stort sett arbetslöshet.

Det kan inte ha varit någon överraskning för industriministern att vi socialdemokrater inte kan godta detta. Hur skulle vi kunna acceptera att tusentals människor på varvsorterna kastas ut på gatan, i arbetslöshet, utan att samhället lyfter ett finger för att skapa nya jobb åt dem? Hur skulle vi kunna säga till de anställda vid varven: Ja, vi har gått med på regeringens förslag, för vi hoppas att regeringen hittar på något i höst. Det vore att visa ett litet för stort förtroende för en regering, som sannerligen inte har någon lysande meritlista när det gäller viljan eller förmågan att skapa nya jobb på krisorter. Det vet t. ex. människorna i herr Åslings egen hembygd, i Hissmofors.

Både i Göteborg och i Malmö har antalet industrisysselsatta minskat kraftigt under andra hälften av 1970-talet. Det är inte arbetsmarknader som utan vidare klarar nya kraftiga nedskärningar av sysselsättningen vid varven, som regeringen ger sken av. Och vad beträffar Landskrona: Man rycker inte undan hela den industriella basen för en kommuns existens utan att sätta något i stället.

När vi nu säger detta – egentligen ganska självklara – så spelar man indignerad från regeringens sida. Detta är bypolitik, säger man. Ja, om det skall kallas bypolitik att kräva vanlig anständighet mot människor som förlorar sina jobb, mot en kommun som hotas av katastrof, då får vi väl försöka leva med den etiketten.

Låt mig så något närmare gå in på utvecklingen vid några av de enskilda varven inom Svenska Varvs-koncernen, och det är naturligt att jag då börjar med Öresundsvarvet.

I denna fråga har industriministern tagit till de höga brösttonerna. Socialdemokraterna är oansvariga, säger han. Vårt förslag skulle störta hela den övriga svenska varvsindustrin i fördärvet. Detta är inget annat än ren skrämselpropaganda, och det är ett oblygt försök att på varvsnivån använda samma konfrontationspolitik som jag tidigare redovisat och som vi från socialdemokratiskt håll bestämt tar avstånd från.

Vi föreslår en mycket radikal omstrukturering och nedskärning av verksamheten vid Öresundsvarvet. Detta skall enligt vår mening ske enligt den plan som utarbetats vid Öresundsvarvet – en plan som de fackliga organisationerna inom hela varvsindustrin står bakom.

Vårt förslag innebär att sysselsättningen vid varvet dras ned med 1 000 personer. Neddragningen avser nybyggnationen av fartyg, dvs. den del av verksamheten som är förlustbringande. Nybyggnationen skall minskas till en tredjedel av dagens nivå, och den skall inriktas mot de delar av fartygsmark-

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

naden som dels passar varvet, dels inte ger konkurrens gentemot andra svenska varv. I dessa avseenden ansluter sig planen helt till grundfilosofin i Svenska Varvs strukturplan, nämligen att de enskilda varven skall specialiseras och ges klara ansvarsområden.

Öresundsvarvet skall vidare enligt vårt förslag satsa på fartygsreparationer och verkstadsproduktion. Inte heller på dessa områden blir det något avgörande hot mot andra varv. Vad gäller reparationsverksamheten har den samlade tillgängliga volymen för Skånevarven beräknats till 300 000 direkta produktionstimmar. Öresundsvarvet är redan i dag det största reparationsvarvet på sydkusten. Det är Öresundsvarvet som har utvecklat långvariga och förtroendefulla kontakter med de aktuella redarna, något som är helt avgörande för framgång på marknaden. Jag tror att jag kan säga att industriministern är så gott som ensam i sin uppfattning att den här aktuella reparationsverksamheten kan flyttas över till andra svenska varv. Kockums är inte lämpligt för denna verksamhet. Det understryks inte minst av företagets ledning. Cityvarvet i Göteborg är av geografiska skäl inte aktuellt. Resultatet skulle, om Öresundsvarvet läggs ned, bli att reparenterna söker sig till utländska varv. Därför är det osakligt att använda reparationsverksamheten som ett argument mot Öresundsvarvet.

Men nybyggnationen då? Betyder ett mycket kraftigt nedskuret Öresundsvarv att andra svenska varvs existens sätts i fara? Svaret är, som vi ser det, nej. De fackliga organisationerna vid alla andra svenska varv delar också här vår bedömning. Öresundsvarvet är belagt med nybyggnader, i enlighet med sin egen plan, fram till en bit in på år 1982. Är det denna beläggning som utgör ett hot mot de andra varven? Den som hävdar detta bör göra sig besväret att närmare redovisa vart dessa order skall flyttas och vilka ekonomiska konsekvenser detta i så fall får.

Eller är det verksamheten efter år 1982 som är hotet? Då har Öresundsvarvet, enligt sin plan, en produktionsnivå som motsvarar ett par fartyg per år. Även här är det nödvändigt att motståndarna till Öresundsvarvets utvecklingsplan ger konkreta besked. Att bara bolla med ospecificerade miljonbelopp kan inte betraktas som en särskilt seriös handläggning av en stor industripolitisk fråga.

Jag kan inte underlåta att ge kammarens ledamöter ett smakprov på den argumentering regeringen och Svenska Varvs koncernledning använder i debatten om Öresundsvarvet. Samma sak får i deras argumentering märkvärdigt nog två sidor, de liksom helgarderar sig. När vi socialdemokrater föreslår en mycket begränsad fartygsproduktion på ett kraftigt reducerat varv, blir förlusten, enligt deras agitation, flera hundratals miljoner kronor. Men när det gäller regeringens avvecklingsförslag, som också måste innehålla fartygsproduktion – därtill under ogynnsamma betingelser –, ger man sken av att det inte kostar ett enda dugg. Att man är medveten om att regeringens förslag kostar oerhört mycket pengar förtiger man. Att borgerliga tidningar gör det kanske hör till det politiska livet, men att Svenska Varvs koncernledning gör det tycker jag är direkt upprörande.

Vi får veta att den del av marknaden som vi menat att Öresundsvarvet

skulle arbeta på är på tok för olönsam. Slutsatsen borde bli att inte något annat varv heller kan ta den typen av produktion, eftersom den bedöms som katastrofalt olönsam. Men så är inte fallet. I stället får vi av industriministern veta att det är de privata småvarvens produktion som Öresundsvarvet tar. Å ena sidan säger man att den fartygsproduktion socialdemokraterna vill ha kvar på Öresundsvarvet kommer att skada de andra varven, å andra sidan säger man att den fartygsproduktion som regeringen och utskottsmajoriteten måste ha kvar på Öresundsvarvet inte kommer att skada de andra varven. Ibland heter det att en fortsatt verksamhet vid Öresundsvarvet inkräktar på de andra statliga varvens marknadsutrymme. Hela strukturplanen skulle äventyras. I Svenska Varvs strukturplan står det att specialtonnage, i första hand färjor och supplyfartyg, inte ingår i kapacitetsunderlaget för något av de andra statliga varven. Men då risk föreligger att Öresundsvarvet skall vara kvar, då innebär plötsligt en produktion av specialtonnage, dvs. mindre färjor och supplyfartyg, ett allvarligt hot mot Kockums, Arendal och Uddevalla. Helt plötsligt kan två båtar som skall produceras vid Öresundsvarvet komma att sänka alla svenska varv. Detta visar hur orimlig argumentationen mot detta förslag är från regeringens och concernledningens sida.

Industriministern späder på här i dag om stödet till privatvarven och vädjar till riksdagsledamöterna på småvarvsorterna. Men industriministerns uppgifter är icke korrekta. När han säger att vi socialdemokrater föreslår att Öresundsvarvet skall få dubbelt så mycket i statligt stöd som småvarven tillsammans är det inte korrekt. Vi vill ge de privata småvarven t. o. m. 10 milj. kr. mer än vad vi föreslår i varvstöd och förlusttäckning till Öresundsvarvet. Varför gör inte Nils Åsling en beräkning av skillnaden mellan stödet till privatvarven och sitt eget förslag i fråga om stöd till Öresundsvarvet? Det vore verkligen intressant att få veta vilka siffror han då skulle komma fram till.

Vi har, herr talman, ställt oss bakom Öresundsvarvets utvecklingsplan. Vi vill ge varvet chansen att visa att det kan överleva. Men vi säger i vår motion att den fortsatta verksamheten är ett risktagande. Det är ett risktagande här som i all annan industriell verksamhet. Utvecklingen kan bli en annan än vad vi tror i dag. Om satsningen skall lyckas finns förutsättningar för en fortsatt industriell verksamhet på varvet i Landskrona. Men då måste alla ställa upp, också Svenska Varvs concernledning i Göteborg.

Vi slår fast att Svenska Varv måste bli långsiktigt lönsamt. Detta krav ställer vi självfallet också på Öresundsvarvet. Om de åtgärder som vidtas inte visar sig tillräckliga måste ytterligare åtgärder till. Det står klart att detta kan innebära fortsatta kapacitetsneddragningar och nedläggning av hela verksamheten. Dessa beslut kan dock inte tas förrän omstruktureringsresultat kan utvärderas, vilket Svenska Varv har för avsikt att göra år 1984.

De borgerliga säger nu att de i stort sett tillstyrker regeringens förslag beträffande Öresundsvarvet. Vad man egentligen avser är emellertid minst sagt oklart. Utskottsmajoriteten talar om en "total omstrukturering av Öresundsvarvet". Vad avser man med detta? Vad är det som skall hända

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

med Öresundsvarvet? Omfattningen och inriktningen är höljd i dunkel. Man har icke redovisat några som helst kostnadsberäkningar för den fortsatta verksamheten enligt det borgerliga förslaget.

Låt mig så gå över till Kockums. Vi har i vår motion konstaterat att en så kraftig neddragning av kapaciteten som regeringen föreslår sätter hela varvets framtid i fara. Denna bedömning delar vi med företagsledningen och de fackliga organisationerna. I utskottsmajoritetens skrivning finns ingen kommentar till detta förhållande. Man godkänner utan erinringar regeringsförslaget.

Nu kanske någon hävdar att det är inget som hindrar att Kockums ligger kvar på en högre nivå, om man kan skaffa lönsamma order. Men detta är att bortse från sakförhållandena. För Kockums, lika litet som för de andra storvarven, finns det i dag order som ger full kostnadstäckning. Det är ju det som är problemet, och det är vi alla ense om. Vad saken gäller är att ge Kockums en chans att hålla produktionsapparaten tillräckligt intakt, intill dess man når de marknadsgenombrott som krävs för en långsiktig överlevnad.

Vi är för vår del beredda att nu ta ställning i den här frågan. Vi är också beredda att ställa resurser till Svenska Varvs förfogande för att möjliggöra den högre nivån vid Kockums. Situationen är inte sådan att vi kan hänge oss åt enbart förhoppningar att Kockums skall klara sig ändå. Det är mot den bakgrunden man skall välja mellan regeringens alternativ och vårt. Regeringens förslag är ett steg mot en avveckling av Kockums för att nå industriministerns och moderaternas omhuldade tvåvarvslösning. Varför inte erkänna det, herr Åsling?

När det gäller Öresundsvarvet och Kockums har det inte gått att i utskottet rätta till regeringens förslag. I flera andra frågor har detta dock varit möjligt. Utskottet har vidare enats om en rad kompletteringar av regeringspropositionen som vi föreslagit. Att så kunnat ske är självfallet mycket glädjande. Jag skall här peka på några områden.

När det gäller Karlskronavarvet har ett enigt näringsutskott ställt sig bakom vårt förslag. Utskottet slår fast att regeringen har ett särskilt ansvar för sysselsättningen och beläggningen vid varvet. Man tar därigenom klart avstånd från regeringens nonchalanta inställning, nämligen att Karlskronavarvet skall vara ett marint varv utan marina beställningar.

Ett annat välkommet klarläggande är utskottets syn på Svenska Varvs planerade försäljning av Skandiaverken i Lysekil. Enligt vår mening måste ett huvudsyfte med en eventuell försäljning vara att skapa en tryggad sysselsättning för de anställda.

Vidare har utskottet kraftigt markerat att Svenska Varv skall ges tillfälle att bedriva en rederipolitik enligt de riktlinjer som redovisas i koncernens strukturplan.

Ett ytterligare exempel är Lunde Varv i Ådalen där vi sagt att en sanering av företagets finanser är nödvändig och att staten bör medverka till att denna fråga får en lösning. Regeringen omnämnde inte ens denna fråga i propositionen. Så stor omtanke hade inte industriministern om de små

varven. Utskottet har däremot insett problemet och enats om att föreslå riksdagen att göra ett uttalande som vi begärt.

Utskottet har tagit klar ställning för att underhållet av de svenska isbrytarna, som vi föreslagit, fortsättningsvis skall ske vid inhemska varv.

En annan fråga som vi har aktualiserat och där vi nått framgång i utskottet gäller den nödvändiga moderniseringen av den svenska fiskeflottan.

Vi har också haft framgång med förslaget att underlätta export av varvsprodukter till utvecklingsländerna.

I ett par andra frågor har utskottet accepterat grundtankarna i våra förslag även om utskottsmajoriteten i sina beslut inte nått ända fram. Detta gäller bl. a. Finnboda Varf, där utskottsmajoriteten bestämt uttalar att det är angeläget att de nu pågående förhandlingarna leder till ett sådant resultat att en fortsatt verksamhet vid varvet säkerställs.

Det gäller också Sölvesborgsvarvet, där utskottsmajoriteten uttalar att det ankommer på Svenska Varvs koncernledning att se till att varvet får ekonomiska resurser för att säkerställa sin omstrukturering.

Vi vill för vår del tala klarspråk också när det gäller Finnboda och Sölvesborg. Vi har därför i reservation preciserat de ställningstaganden som vi anser att statsmakterna skall göra som ägare till dessa båda varv.

Även när det gäller kompletterande produktion vid Cityvarvet i Göteborg tar näringsutskottet en klart positiv ställning till vårt förslag.

Jag har i mitt anförande pekat på en rad frågor, som det är angeläget att det ges svar på i denna debatt. Låt mig därför herr Åsling nu upprepa några av dessa frågor:

Vilka industriprojekt är det som varvstödet omöjliggör?

Vilka industriprojekt har vi stoppat som skulle ha gett jobb, t. ex. i Norrlandslänen?

Hur tolkar industriministern uttrycket "total omstrukturering" som de borgerliga i näringsutskottet använder för Öresundsvarvet?

Vad kostar enligt industriministern utskottsmajoritetens alternativ beträffande Öresundsvarvet?

Är industriministern beredd att i enlighet med näringsutskottets förslag garantera den marina sysselsättningen vid Karlskronavarvet?

Är industriministern beredd att se till att förhandlingarna mellan Svenska Varv och Stockholmsregionen beträffande Finnboda Varf förs till ett positivt resultat?

Industriministern har nu i sina repliker rikligt med tid – två gånger tio minuter – att svara på dessa frågor. Jag har däremot mycket mer begränsad repliktid.

Jag vill, herr talman, avsluta med en fråga av vidare, mer principiell, räckvidd. Den föranleds av en lång rad oroliga samtal med människor, framför allt på de berörda varvsorterna. Man har sagt så här: Läget tycks vara klart. Med hjälp av ett par riksdagsmän från folkpartiet verkar chanserna att få igenom socialdemokraternas varvspolitik stora.

Om dessa människor har rätt får vi veta efter omröstningen. Och så har man sagt: Då sgrar ett förslag, som inte har regeringens stöd, som går på

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

tvärs med vad ledningen för Svenska Varv tycker och som koncernledningen kraftigt och offentligt motarbetar. Hur kommer det då att gå? Kommer inte Svenska Varvs ledning och regeringen att försöka sabotera beslutet för att i efterhand kunna säga: Se här, vi hade rätt? Vad var det vi sade?

Först, herr talman, blev jag något förvånad över dessa frågor. Men när de dök upp vid flera tillfällen, blev jag snarast oroad, ty de uttrycker en misstanke om att regeringen skulle ifrågasätta en grundläggande princip för vår demokrati. Därför har jag tillbakavisat oron. Jag har sagt: Ett riksdagsbeslut måste alltid följas, oavsett beslutets innehåll. Det är regeringens skyldighet. Kan man inte ställa upp på det får man avgå. Det är också myndigheternas och de statliga företagens skyldighet. Annars måste regeringen ingripa och se till att riksdagens beslut efterföljs.

Att dessa grundläggande principer noga följs måste naturligtvis svenska folket kunna lita på. Det skall de anställda vid Landskrona, Finnboda, Karlskrona och de andra varven inte behöva tvivla på. Ty tvivel på denna punkt skulle skapa en djup förtroendeklyfta och fördjupa misstron mot politikerna och politiken.

Därför blir min avslutande uppmaning till industriministern: Undanröj i dag allt sådant tvivel och ge ett klart besked om att regeringen med all kraft och efter bästa förmåga – mer begär jag inte – skall fullfölja riksdagens beslut om de svenska varvens framtid, oavsett vilken linje som i dag kommer att segra.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna 1–9 i näringsutskottets betänkande nr 69.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Får jag börja där Thage Peterson slutade och vitsorda att riksdagens beslut självfallet skall åtlydas av regeringen och berörda statliga företag. Det är en självklarhet som inte behöver påpekas. Det är även utgångspunkten för min debatt här i dag. Det socialdemokratiska förslaget vilar ju på lösan sand, och därför måste vi under denna diskussion försöka klarlägga konsekvenserna av ett eventuellt riksdagsbeslut enligt de socialdemokratiska reservationerna. Ett sådant beslut får förödande konsekvenser för svensk varvsnärings framtid och för våra möjligheter att bedriva en offensiv industripolitik här i landet. Varje ledamot av denna kammare bör alltså noga betänka vilka konsekvenserna blir av det beslut som kammaren senare kommer att fatta.

Thage Peterson sade att det finns en myt, odlad i den politiska debatten, om att socialdemokratin vill behålla en gammal industristruktur. Jag tycker i och för sig att hela hans plädering för de socialdemokratiska reservationerna är en bekräftelse på att denna myt har en verklighetsanknytning. Jag har i debatter i kammaren under denna vårriksdag gång efter annan haft anledning konstatera att socialdemokratin har övergivit ambitionen att föra en övergripande genomtänkt näringspolitik. I stället har man nöjt sig med ett uppehållande försvar för en befintlig näringsstruktur på ort efter ort, vilket sett över landet såsom helhet får förödande konsekvenser för våra

möjligheter att förnya näringslivet och svensk industri och skapa trygghet på arbetsmarknaden på lång sikt. Samma handlingsmönster präglar socialdemokratiens ställningstagande i varvsfrågan. Man har inget helhetsperspektiv, alltså väljer man att bevara det man har, att bevara en gammal invandstruktur, även om detta får förödande konsekvenser för våra möjligheter att utveckla näringslivet.

Den centrala frågan här, som kammarens ledamöter måste uppmärksamma, är att socialdemokratin säger nej till lönsamhetsmålet för varvsgruppen 1985. Det fundament som strukturplanen vilar på är ju att varvsgruppen skall uppnå lönsamhet 1985. Detta säger socialdemokratin emellertid nej till och därmed blir mycket av de förslag som man framställer egentligen bara tomma fraser. Det som skulle vara vägledande och inspirerande och pådrivande för varvsledningen och för koncernledningen är ju denna övergripande målsättning, att uppnå lönsamhet. Det gäller också alla andra svenska företag och arbetsplatser. I stället skall man omstrukturera alla fyra storvarven. Man vill ha dem kvar oavsett utfallet. Hur skall man då kunna åstadkomma tillräcklig kraft i de strukturåtgärder som är ofrånkomliga?

Thage Peterson kryper här bakom talet om offensiva insatser. Han talar vackert om offshore, satsningen på oljeteknologin, som nu är ett faktum vid Arendalsvarvet. Satsningen där är emellertid så maximal som det över huvud taget är realistiskt möjligt med hänsyn till marknadsförutsättningarna. Där finns ingenting mer att ta utöver det som vi är beredda att inom ramen för regeringens förslag ge varvskoncernen möjligheter till. Det finns alltså ingenting på det området som man från socialdemokratiens sida kan åberopa när det gäller att lösa problemen. Det gäller också satsningarna på andra områden med alternativ produktion inom den här gruppen. Där innebär strukturplanen och propositionen ett betydande risktagande, som får bedömas maximalt. Jag tror att man från socialdemokratiens sida inte kan anvisa så mycket mer utöver det som vi är beredda till när det gäller risktaganden för att strukturera om varvsindustrin och för att skapa möjligheter till alternativ produktion.

Thage Peterson säger också att socialdemokratiens förslag inte innebär någon risk för jobben i Värmland, i Norrbotten eller på andra orter med strukturproblem. Jag vet inte om Thage Peterson har haft något samtal med sin partikollega, landshövdingen i Värmlands län, Bengt Norling. Han har i en amper skrivelse till partiledarna talat om hur han upplever detta utifrån sin position som länschef i ett strukturdrabbat län med allvarliga arbetslöshetsproblem. Han upplever det som att vår satsning på varvsindustrin undrandrar resurser som skulle behövas i län med allvarligare problem. Motsvarande synpunkter möter mig ute i landet, och den hänvisning till underleverantörerna till varvsindustrin och deras betydelse för sysselsättningen ute i landet som Thage Peterson här gör kan betraktas som ett den obofärdiges förhinder. De samhällsekonomiska konsekvenserna av en fortsatt satsning på varvsindustrin är nämligen mycket betänkliga, därför att där är lönsamhetsproblemen så svåra. Där är det så svårt att få kostnadstäckning för produktionen att det innebär en direkt kapitalförstörelse, som självfallet

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

måste gå ut över våra möjligheter till satsningar inom offensiva sektorer, inom andra regioner i vårt land.

Jag vill inte spela ut regionerna mot varandra – det skulle vara mig främmande – men jag vill att kammarens ledamöter skall vara medvetna om konsekvenserna av att följa den socialdemokratiska linjen. Det måste stå klart att det skulle innebära att vi undandrar betydande resurser från andra regionala och näringspolitiska satsningar för att lägga dem i en icke lönsam fartygsproduktion.

Någon gång mot slutet av den här perioden skulle vi då ta emot fartygsbeställningar för 700 000 arbetstimmar per år vid Öresundsvarvet. Jag är medveten om att konkurrensen mellan Öresundsvarvet och de mindre varven inte i dag är det mest framträdande. Men var skall dessa 700 000 arbetstimmar i fartygsproduktionen tas när den internationella marknadsutvecklingen ser ut som den gör? Antingen får man ta dem hos de andra varven i gruppen, eller också hos de mindre varven. Det sannolika är att det går ut över hela den svenska varvsindustrin.

Thage Peterson beskyller mig för att fara med skrämselfpropaganda. Det gör jag inte. Jag vill bara att människor skall ha klart för sig konsekvenserna av de olika handlingsalternativen.

När Thage Peterson säger att den aktuella kommunen hotas av katastrof, är det kanske mer av skrämselfpropaganda än när jag varnar för konsekvenserna på arbetsmarknaden av en för stor varvskapacitet. Landskrona kommun hotas inte av katastrof om regeringens proposition går igenom, tvärtom. Vi har utfärdat en total sysselsättningsgaranti för de varvsanställda. Vi har också förklarat oss beredda till maximala insatser för att diversifiera näringslivet i Landskrona. Aldrig någonsin i svensk näringspolitisk historia har en så långtgående utfästelse utfärdats till en enskild kommun från den svenska staten.

Sedan säger Thage Peterson att kapaciteten inte får gå ut över andra. Jag får återkomma till det i en senare replik. Det väsentliga är vad jag sade inledningsvis: Man har släppt kravet på lönsamhet 1985, och detta får självfallet förödande konsekvenser i relationerna med andra.

THAGE PETERSON (s) replik:

Herr talman! Varför gjorde inte industriministern ett enda försök att svara på en enda av mina frågor?

Vad kostar regeringens alternativ beträffande Öresundsvarvet?

Vad är det för industriprojekt som vi har stoppat i Sveriges riksdag?

Har verkligen inte industriministern några industriprojekt med sig i dag, när vi diskuterar den stora och viktiga varvsfrågan?

Jag tackar industriministern för hans uttalande om respekten för riksdagens beslut. Jag tror att det var välbehövligt, inte minst mot bakgrund av den intervju som ordföranden i Svenska Varvs styrelse ger i det senaste numret av Veckans Affärer. Där säger han att Öresundsvarvet ändå läggs ned 1985 och att vi kör som om propositionen med strukturplanen har gått igenom.

Torsdagen den
5 juni 1980*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Industriministern resonerar som om vi inte skulle ha vare sig överlevandechanser eller möjligheter att komma in på nya områden och nya marknader. Han har ett statiskt tänkande när det gäller varvsindustrin som vi socialdemokrater inte vill ansluta oss till.

Den viktiga frågan i dag är naturligtvis *hur* vi vill att svensk varvsindustri skall utvecklas framöver. Vi har duktiga människor i varvsbranschen. De finns också i underleverantörsledet. Vi har kunnandet, och vi har produktionsanläggningarna. Utvecklingen kan ske genom att vi tar till vara de värden som finns vid varven i form av nedlagt arbete, inte minst på utvecklingssidan. Detta betyder att vi successivt lämnar de för vårt land olönsamma delarna av fartygsproduktionen och alltmer inriktar oss på specialtonnage och nya verksamheter, som offshore, flytande fabriker osv. Detta illustreras också av de nya åtaganden som från socialdemokratiskt håll föreslås för de olika verksamheterna, där merparten av stödet avser utveckling och introduktion av nya produkter. Det är alltså inte fråga om ett varvsstöd i snäv bemärkelse.

Varför vill vi inte redan nu fatta ett beslut om avveckling av varven? Jo, läget är det att vi nu skall fatta ett beslut om utvecklingen fram till 1984. Beslut om varvsnäringen därefter skall baseras på ett då aktuellt underlag. Vi vet att det i vissa kretsar anses att det är ett politiskt mandomsprov att visa att man är hård i nyporna, att man vågar fatta de svåra besluten. Men det är, herr talman, inget svårt beslut att i dag säga att man skall lägga ner en enhet om fem år. Det är i själva verket ett osedvanligt enkelt beslut att fatta i dag. Svårigheterna kommer när beslutet skall effektueras. Vi menar naturligtvis att Svenska Varv på lång sikt skall bli lönsamt – det kravet har vi också ställt oss bakom.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Som jag sade är egentligen den centrala frågan i hela denna debatt kravet på lönsamhet 1985. Jag fick inte riktigt klart för mig hur Thage Peterson ser på den frågan. Jag vet bara att socialdemokraterna i reservation 1 säger att man inte är beredd att ställa upp bakom det lönsamhetskravet. Det innebär att man rycker undan fundamentet för strukturplanen.

Det är, som jag ser det, ett renlighetskrav, ett krav på fair play gentemot alla inblandade, att vi ställer upp mål av den här karaktären. Det är inte fråga om att visa något slags hårdhet eller tuffhet, utan det är helt enkelt fråga om att ge ett mandat till Svenska Varv som företagsgrupp och till de anställda att inrikta arbetet på lönsamhet 1985. Fram till dess har man inom givna ramar statens stöd, och det ger en god chans att vrida utvecklingen in i rätta banor.

Hela detta mandat för varvsgruppen och för de anställda vill alltså socialdemokratin sabotera. Man tar bort detta mål och därmed också den stimulans, den uppfordran och den solidaritetsyttring gentemot de anställda i näringslivet i övrigt som ett sådant mål rimligen måste uppfattas som.

Om man ser till näringspolitikens fundamentala principer är det egentligen

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

upprörande – och det måste av anställda i andra statsföretag och i andra privata eller kooperativa företag upplevas som ganska upprörande – att staten där staten har ett ägaransvar är beredd att låta utvecklingen ha sin gång och inte vågar ta ställning till ett bestämt mål för utvecklingen av företaget.

Den plan som socialdemokraterna vill genomföra är väldigt löst grundad och har en mycket bräcklig kontakt med realiteterna på den internationella marknaden, och den kommer att föra ner Öresundsvarvet i samma storleksklass som Kalmar Varv och Oskarshamns Varv. Det är i den storleksgruppen de mindre och medelstora varven finns. Enligt socialdemokratins bedömningar kommer Öresundsvarvet vid slutet av den här perioden att ha en kapacitet på 700 000 timmar. Det är 40 % av gruppens kapacitet, och varvskommisionen har redan nu – utan att ha räknat med Öresundsvarvet – fastställt att överkapaciteten för de mindre och medelstora varven blir 15 %. Man måste ta hänsyn till realiteter när man går till beslut i Sveriges riksdag. Man kan inte nonchalera det faktum att vi på det här sättet får ett varv inom den känsliga sektor där de mindre och medelstora varven finns och där man med statsstöd måste gå ut och konkurrera om beställningar. Detta måste få konsekvenser. Ingen vet i dag vilka de blir, men det gäller att noga tänka över detta.

När det gäller anslagen har ju Thage Peterson själv i en skrivelse till näringsutskottet å den socialdemokratiska riksdagsgruppens vägnar sagt att man räknar med ett varvsstöd på 432 milj. kr. till Svenska Varv för fortsatt verksamhet vid Öresundsvarvet, medan stödet till de privata varven skulle uppgå till 230 miljoner. Självfallet försätts de mindre och medelstora varven i privat ägo i en omöjlig konkurrenssituation med det socialdemokratiska förslaget. Det är ingen skrämselfpropaganda. Det är en realitet.

Jag vill sedan övergå till frågan om Kockums – Thage Peterson ställde här en fråga i ett tidigare inlägg som jag inte hann svara på. Kockums har inte order, sade Thage Peterson. Nej, det är tyvärr så att marknadsläget är dystert. Vi ser ingen omedelbar, dramatisk förändring härvidlag, och det är långt mellan nya order. Men det är ju därför vi har gett mandatet till Svenska Varv att utnyttja marknadsförutsättningarna. Jag tror att Kockums, med den tekniska kapacitet och kompetens varvet besitter, har en rimlig chans till överlevnad inom de ramar som vi har angett och med de förutsättningar som Svenska Varv kommer att få om strukturplanen blir vägledande. Jag vill klart slå fast att det är helt felaktigt att jag, som Thage Peterson vill göra gällande, vill avveckla Kockums. Men överlevnaden måste naturligtvis säkras inom de ramar som har dragits upp i strukturplanen.

Thage Peterson ställde också en del frågor beträffande utskottsbehandlingen, men eftersom utskottets ledamöter kommer att ta till orda senare i debatten och utveckla bevakelsegrunderna för utskottets ställningstaganden har jag ingen anledning att gå närmare in på de frågorna.

THAGE PETERSON (s) replik:

Herr talman! Det beslut vi nu skall fatta gäller utvecklingen t. o. m. 1984. Det är den period som Svenska Varvs strukturplan avser. Och Svenska Varv har sagt att år 1984 skall man utarbeta en plan för den fortsatta utvecklingen. Då skall man utvärdera de åtgärder som nu vidtas. Då kan man bedöma vilken marknads- och konkurrenssituation som man står inför under 1980-talets senare hälft.

Vi hävdar att beslut om varvsnäringsens utveckling efter 1984 skall baseras på ett då aktuellt underlag. Enligt vår mening finns ingen anledning att i dag fatta ett sådant beslut. Besluten skall vi fatta först när vi har en hygglig uppfattning om de problem och möjligheter vi står inför.

Jag vill upprepa: Detta betyder inte att vi avvisar kravet på Svenska Varv att företaget skall bli långsiktigt lönsamt. Det kravet har vi ju ställt i vår motion.

Varför är herr Åsling så rädd för att svara på frågor när jag kommer in på konkreta industriprojekt? Jag tog fram ett par frågor. Vilka industriprojekt är det som varvsstödet omöjliggör? Vilka industriprojekt har vi stoppat som skulle ha gett jobb t. ex. i Norrlandslänen? Jag fick ingen antydning till svar beträffande de frågeställningarna, som han med sådan kraft har fört fram i den politiska debatten.

Jag hävdar att regeringens passivitet när det gäller ersättningsindustrier har skapat en djupt olycklig situation. Vi tvingas i dag att fatta beslutet om varven utan att ha hela bilden klar för oss. De anställda vid varven kommer ytterligare en tid att få vänta på besked om vad samhället vill göra för att ge dem en trygg försörjning.

Jag måste påpeka för industriministern: Regeringen har till uppgift att regera. Det är regeringen som till sitt förfogande har hela den stora kanslihus- och förvaltningsapparaten. Och det är regeringen och regeringen ensam som har den formella och därmed reella möjligheten att gå in i regelrätta förhandlingar med enskilda företag.

Vi kräver att ni utnyttjar dessa möjligheter. Det är en regerings skyldighet. Vi hörde i debatten i går, att regeringen haft förhandlingar på gummiindustrisidan. Det hade varit intressant att få en redogörelse på denna punkt.

Nej, herr Åsling, de mindre och medelstora varven skadas icke av att vi behåller ett begränsat Öresundsvarv. Den lokala utvecklingsplanen är lagd så att nybyggnadsproduktionen inte skall komma att skada de mindre och medelstora varven. Och inom Svenska Varv har man över huvud taget inte räknat med den produktion som avses äga rum i Landskrona.

Herr Åslings omsorg om de privata småvarven har inte varit så särskilt stor tidigare. Isbrytarunderhållet ville han ha utanför Sveriges gränser, och Lunde Varv glömde han helt bort i propositionen. Allt det har vi fått rätta till.

Sanningen om varvsstödet är också att det förslag som vi fört fram innehåller ett större stöd till de små privata varven än det som regeringen står för.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Därför kan vi säga: Vi står för en varvspolitik som tillgodoser också de små och medelstora varvens intressen.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Vad är egentligen varvsindustri?

Vad skall vi ha den till?

Textilindustri gör som bekant textilier. Verktygsindustri gör verktyg. Stålindustri gör stålprodukter – rör och plåt, billets och blooms.

Och varv gör givetvis fartyg. Men varv har också helt andra dimensioner. Varv har inte bara kapacitet för en viss klass av färdigvaror. Varv är en systembyggande industri, en sammansättningsindustri. Sammansatta produkter är något mer och annorlunda än enkla produkter som kläder, stålämnen och verktyg. Sammansättning förutsätter mångsidighet och bredd. Det förutsätter kombination av skilda slag av specialkunnande. Traditionell industri förutsätter specialisering. Systembyggande industri förutsätter mångsidighet. Sammansatta produkter och system är något som finns till sjöss och till lands. De finns som fasta eller flyttbara anläggningar. De finns för de mest olikartade användningsområden.

Industriell produktion förändrar sig. I förändringen kan man se vissa långsiktiga tendenser. En sådan är att industriella ekonomier i sina högre stadier mer och mer går över till komplexa, sammansatta typer av produktion och produkter – dvs. till system.

Vad säger oss allt detta? Det säger oss att de länder som har en god kapacitet för sammansättningsproduktion och systembyggande står sig väl för framtiden. De länder som medvetet rustar ner sådan kapacitet, gör en dumhet på sikt. De får betala sin kortsiktighet dyrt.

Därför säger vänsterpartiet kommunisterna till alla varvsanställda: Ni har rätt när ni försvarar era arbeten och er kapacitet. Varvens framtidsuppgift kommer att bli betydelsefull. Det är ett intresse för folket och nationens framtid att behålla den och utveckla den.

Men då får man höra: Det är ju så dyrt att hålla varven under armarna! Det har ju kostat så och så många miljarder.

Det stämmer inte. Det som kostat är inte varven som sådana, utan det är det faktum, att deras gamla ledningar inte i tid planerade för att tankerkonjunkturen skulle ta slut. Det är de gamla synderna som kostar. Det är inte underskotten på den löpande produktionen som är dyra. Det är tvärtom nedskärningarna och avvecklingarna som kostat pengar. Att rusta ned varven är faktiskt dyrare än att behålla dem. Det kostar inte bara pengar att rusta ned – det anstränger också personal och organisation på ett sätt som hindrar satsning på förnyelse.

Ta bort kostnaderna för det förflutnas dåliga planering. Ta bort kostnaderna för de nedläggningar som beslutats under 1970-talet av socialdemokratiska och borgerliga regeringar i skön blandning. Då blir det små belopp kvar.

Men då får man i stället höra: Det är orättvist att det satsas så mycket på varvsorterna. Tänk på Värmland och Dalarna, Norrbotten och Jämtland!

Låt mig säga till landshövdingen i Värmland, som har skrivit brev till oss alla: Du har fel.

Därför att en sak måste man lära sig när man lever och kämpar i arbetarrörelsen. Man skall aldrig medverka i att spela ut den ena arbetargruppen mot den andra. Spelar man ut varvsarbetarna mot folket i skogslänen – då kommer båda att lida nederlag. Slår man sönder sammansättningsindustrin – då slår man också mot avsättningen av Värmlands och Norrbottens stål. Och slår man mot Norrlands industri – då slår man också mot framtida avsättningsområden för en förnyad varvsindustri. Och om landshövdingen i Värmland tror att ett nedrivande av varven skulle betyda mer pengar för Värmland och skogslänen – då har han nog inte riktigt förstått vad det är för slags regering vi har i landet.

Och samma sak gäller inom varvsarbetarkåren. Man skall inte spela ut Malmö mot Göteborg eller Uddevalla mot Landskrona. Man måste stå tillsammans för den gemensamma saken. För kraven på arbete. För den framtida betydelsen av en stark varvsindustri. För nationens industriella framtid och utveckling.

Men då säger nedrivningsexperterna: Vi måste följa med i strukturomvandlingen. Vi kan inte behålla och bevara gammal industri. Vi måste acceptera förändringar. Ja visst. Men det är just de som säger så som är motståndare till det nya.

Just systembyggandets utveckling, just den avancerade produktionen av komplexa anläggningar utgör nämligen en av de viktigaste delarna av det nya i industrialiseringen. Därför skall man utveckla sådan kapacitet som är i stånd att följa med i detta. Det är bättre än att bygga kärnkraftverk, kalhugga ännu mer skog eller tillverka ännu flera sorters tandkräm.

Men då hör vi återigen varvens fiender säga: Men vad skall varven göra? Det är överskott på tankers. Fraktmarknaden är svag. Skeppsbyggnad blir aldrig vad den har varit. Nya varvsnationer tränger fram. Och visst ligger det mycket i det.

Men svaret är: ni tänker konservativt och inte skapande. Varven är inte bundna till fartyg. Med små eller måttliga nyinvesteringar kan de göra snart sagt vad som helst. De kan göra sådant som är viktigt i de nästa 25 årens industrialisering.

Den nivå regeringen räknar med 1985 motsvarar ca 16 000 årsarbeten. Den kan fyllas med fartygsproduktion av mer klassisk typ med s. k. offshore och med prefabricerade kemiska anläggningar.

Skall man bevara nuvarande storlek på varven måste man alltså ha rationellt arbete för ytterligare ca 10 000 årsarbetare. Går det?

Ja, det är både möjligt och önskvärt. Och det är väl förenligt med den förnyelse av transportväsen och industri som behövs i Sverige under kommande år. Detta bildar också bas för export av nya produkter.

De svenska varven är ju inte borta från fartygsmarknaden. Sjöolyckorna är ett svårt problem. Säkerhet och effektivitet till sjöss kräver avancerade konstruktioner. Därför finns där ett visst utrymme.

Progressiva utvecklingsländer har intresse av att handla med neutrala

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

nationer som kan erbjuda avancerad teknik. Det ger oss ett extra, mindre utrymme på fartygsområdet.

Sverige har ett intresse av att låta den inrikes sjöfarten ta dubbelt så många tonkilometer av det inrikes transportarbetet som nu. Det vinner miljön på. Det skulle man spara energi på. Det skulle ge större effektivitet åt transportsektorn. Det skulle ge underlag för drag- och pushfartyg, pråmar, system för lasthantering och anläggningar för lagring.

Fiskeflottans 3 800 fartyg måste stegvis ersättas. Fisket måste organiseras i högre samverkansformer än nu. Detta ger ett mindre utrymme, viktigt nog för de små varven.

Svensk färjetrafik ligger långt framme. För att hålla sitt försprång måste färjeflottan förnyas minst tre gånger under en 20-årsperiod. Det betyder minst 150 färjor. Det är ting som varven kan och som de förstår sig på.

I Sverige och i hela världen är lagring av olja, kemikalier, livsmedel ett stort problem. Nya plåtkonstruktioner, större isoleringseffekter, rörliga tak, allt detta spelar stor roll för lagringsekonomin. Bl. a. de nya patenterade membrantaken borde Svenska Varv för länge sedan ha förvärvat patentet på, om inte styrelsen varit så likgiltig och oduglig. Detta är ett produktområde med stora förutsättningar för export.

Inom 20 år måste stora delar av den svenska processindustrin ersätta sina gamla, slösaktiga anläggningar. Man måste spara energi. Man måste skärpa råvaruhushållningen. Man måste förbättra en dålig arbetsmiljö. Detta är nödvändigt om den klassiska tungindustrin i landet skall kunna hävda sig. Där finns behov av moderna skräddarsydda anläggningar, mer eller mindre kompletta. Med en smula tid och teknisk förnyelse är detta utmärkta fält för varven. Och det är inga små marknader. Bara i de tre typiska tungindustribranscherna finns i dag 179 anläggningar med över 200 arbetare och 75 med över 500 arbetare. Och behovet är sannerligen inte begränsat till Sverige.

Kompletta anläggningar behövs också i stor utsträckning inom energisektorn i framtiden.

Man kan naturligtvis inte utveckla alla dessa produktområden samtidigt. Man får välja. Och man får lägga utvecklingsstadierna efter varandra i tiden. I en 20–25 årsplan kan man realisera dem. Här finns utrymme. Och det är ett utrymme av största betydelse för utvecklingen av produktionsapparatusens samlade kapacitet i landet. Detta speglar varvens viktiga roll i den totala ekonomiska processen.

Svensk varvspolitik har aldrig hittills brytt sig om sådana perspektiv. Det är nu på tiden att det sker.

Under hela 1970-talet har varven drabbats av attacker och nedläggningar. Under detta årtionde har landet haft fyra regeringar. De har fört i stort sett samma negativa och kortsynta politik.

I dag har vi en borgerlig regering. Det gäller att försvara de återstående varven mot dess förödande politik, som ju ytterst syftar till att lägga ned all varvsindustri.

Men inte heller riksdagens socialdemokrater är några riktiga vänner av varven. Det var socialdemokraterna som lade ner Eriksberg, fattade

nedskärningsbeslutet våren 1976 och hjälpte folkpartiregeringens industriminister Huss att få majoritet för nedskärningarna 1978.

Från vpk säger vi i dag till socialdemokraterna i riksdagen: Det är en svag politik ni har. Ni borde göra långt hårdare motstånd mot den borgerliga regeringen, i stället för att gå den till mötes.

Att ni vill skära ner i Landskrona är naturligtvis inte bra. Det kan få menliga följder för varvet. Men det kan vi till nöds förstå, eftersom det där gäller att få med sig röster för att kunna slå regeringsförslaget på den punkten. Men nog är det klenkt att ni inte kan försvara de andra varven klarare. Nog är det svagt att ni i er egen motion kräver kapacitetsnedskärningar. Nog är det bedrövligt att ni i er reservation nr 1 särskilt understryker att det 1984 kan behövas en ännu större neddragning och nedläggningar av hela varvsenheter. Är det den enda skillnaden mellan er och industriminister Åsling – att han vill ge dödsstöten litet tidigare än ni? Och låt mig fråga vad också varvsarbetarna rimligen måste fråga sig: Vilka varv är det ni tänker lägga ner efter 1984?

Varför har ni gett er in på detta fördärvliga tänkande som P 80-projektet representerar? Projektet gör ju arbete till en sorts nådegåva. Åsidosätter trygghetslagarna, skapar klyftor mellan de arbetande och är osunt i hela sin grund.

Varför slår ni vakt om Svenska Varvs styrelse, som ju saknar all förmåga att leda varven och förnya dem? Varför vill ni inte skapa en ledning som har förtroende på de lokala varven, som är demokratisk och som väljs av de anställda?

Jag ställer dessa frågor därför att de har att göra med hela det sätt på vilket man möter och bekämpar den borgerliga politiken i samhället. Den politiken kan inte bekämpas genom att man bara fördröjer de borgerligas nedläggningar, accepterar deras utgångspunkter och spelar med i deras spel. Arbetarrörelsen måste föra en självständig, kvalitativt annorlunda och ny politik – en politik som innebär skapande arbete i stället för anpassning, utslagning och socialpolitik. På varven finns yrkesarbetare, tekniker och kontorsfolk. Deras förmåga skall mobiliseras i en ny industriell offensiv, inte begravas under ett tjockt lager av förtidspensioneringar, beredskapsjobb och nödlösningar.

Herr talman! Jag har under denna debatt att framställa ett särskilt yrkande, som lyder:

4. beträffande Öresundsvarvet AB

att riksdagen med anledning av motion 1979/80:2019 yrkande 1 i ifrågavarande del och yrkande 2 samt motion 1979/80:2020 yrkande 1 och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del som sin mening ger regeringen till känna följande:

Öresundsvarvets nuvarande kapacitet bör bevaras och utvecklas vidare. Nedläggning eller nedskärningar bör inte ske. Varvet har visat sig i stånd till snabba omställningar och avancerade tekniska prestationer på nya områden. Den nödvändiga omstruktureringsprocessen bör inte belastas med de kostnader och det organisatoriska merarbete som en kraftig nedskärning

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

innebär. Ej heller bör den vunna förnyelsen lättvindigt prisges genom en avveckling.

6. beträffande Kockums AB

att riksdagen med anledning av motion 1979/80:2019 yrkande 3 och med avslag på proposition 1979/80:165 mom. 1 i ifrågavarande del som sin mening ger regeringen till känna följande:

För ett storvarv av Kockums typ är skalfördelar viktiga. Nedskärningar av kapaciteten slår oundvikligen på kostnaderna och innebär därför en klar risk för varvets framtida existens. Förnyelsen bör i stället ta vara på storleksfördelarna. Nuvarande kapacitet vid Kockums bör därför bevaras.

Till sist vill jag säga till alla dem som arbetar ute på landets varv:

I dagens omröstning kommer regeringens nedrivningslinje att vinna på flertalet punkter. Men dess förverkligande är därför inte givet. Ni kan hindra den. Ni kan protestera. Ni har, om ni står eniga, fortfarande förmågan att tvinga politikerna att se varvens nödvändiga roll i det framtida Sverige. Ni kan kräva en annan ledning, som ni har förtroende för.

Politiker missbrukar ofta människors förtroende. Men de är känsliga för påtryckningar och makt. Skall vi rädda varven, måste ni visa dem er makt.

Vpk vill en helt ny varvspolitik, som kan förverkliga varvens rättmätiga roll i en skapande industriell utveckling. Vi anser varje nedskärning av varvens kapacitet oberättigad och skadlig på sikt. Den linjen borde ha varit hela arbetarrörelsens linje. Den linjen kommer vi att rösta för. Men vi röstar på varje enskild punkt också för varje yrkande som innebär minsta skillnad till det bättre jämfört med regeringsförslaget. Skall sådana yrkanden ha någon chans att vinna vid omröstningen, behövs även vpk:s röster.

Herr talman! Jag yrkar bifall till vpk-motionerna 1405, 1450 och 2022 samt till det särskilda yrkande som jag framställt under överläggningen och som utdelats till kammarens ledamöter.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jörn Svensson säger att det har funnits en benägenhet i varvsdebatten och vid utformningen av varvspolitiken att spela ut den ena gruppen mot den andra och den ena orten mot den andra. Jag reagerar starkt mot dylika påståenden, eftersom de inte överensstämmer med det verkliga förhållandet.

Men det måste finnas en rimlig balans och avvägning i ett lands näringspolitik. Man kan inte bara bygga upp den på fromma förhoppningar och önskemål. Det må vara att visioner av den karaktär som Jörn Svensson här ger uttryck för ligger långt fram i tiden, men vi har i dag att träffa beslut som gäller situationen i dag. Vi måste alltså utgå från de givna förutsättningarna. Vilka marknadsförutsättningar har man? Vilket behov finns det av den produktion som vi har vid varven. Det måste alltså finnas en rimlig bas för de näringspolitiska besluten och avvägningarna. Det finns enligt min uppfattning ingen annan rimlig och rättvis bas att träffa beslut utifrån än att ställa upp mål om lönsamheten, att kräva att företagen skall visa att

produkterna kan avsättas på marknaden. Detta är ännu mer angeläget i ett land som vårt som är så exportberoende. Det finns alltså ingen annan rättvisande bedömningsgrund för var staten-samhället skall disponera sina resurser. Det räcker inte att tycka. Marknaden blir inte bättre av de fromma förhoppningar som Jörn Svensson här ger uttryck för.

Det här är en fundamental brist i Jörn Svenssons bevisföring. Slutsatsen av hans argumentering blir att vi här i kammaren skall fatta beslut som skulle bestämma hur den framtida marknaden för de svenska varven skall se ut. Ingen vet detta. Det gäller att ställa upp mål som varvsledningarna och de anställda har att arbeta utifrån, dra upp ramar inom vilka man har att producera på bästa möjliga villkor och med målet att uppnå lönsamhet inom en rimlig tid. Det samhälleliga åtagandet är att garantera en övergångstid för att uppnå lönsamhet. Men lönsamheten måste komma. Annars löper man risken att de resurser man lägger ned i varven går ut över andra arbetstillfällen, andra industrier och andra orter. Det är en ofrånkomlig effekt, och när man säger detta är det inte att spela ut olika orter mot varandra. Det är bara att inse vilka realiteter man arbetar med inom den svenska varvsindustrin.

Men det här är egentligen ganska avslöjande för, låt mig kalla det, den socialistiska tankeoreda som Jörn Svensson ger uttryck för och som också Thage Peterson tidigare varit inne på. Det finns alltså enligt den filosofin inte en hållbar rättvis grund för att bedöma var samhället skall göra sina näringspolitiska satsningar. Det är bara fromma förhoppningar, fromma önskemål om en marknadsutveckling som vi inte vet någonting om och som i dag förefaller ha mycket litet kontakt med den bistra verkligheten.

JÖRN SVENSSON (vpk) replik:

Herr talman! Ja, det hjälper ju inte Nils Åsling hur mycket han än värjer sig mot beskyllningen att han spelar ut olika arbetargrupper och olika bygder mot varandra. Det var nämligen varken jag eller Thage Peterson som tog upp aktionen från landshövdingen i Värmlands län, utan det var Nils Åsling som först av alla berörde detta i den här debatten. Han måste väl ha haft något ändamål med att beröra aktionen.

Vilket var då ändamålet? Jo, det var just att ta fram skenbara motsättningar, att splittra en opinion som borde ha stått samman för att avvärja den borgerliga regeringens förödande politik, både i skogslänen och på varvsorterna. Nils Åsling får låta den beskyllningen torka på sig, eftersom han först av alla förde detta med Bengt Norling och hans aktion på tal.

Sedan till talet om lönsamhet. Ja visst – man måste vara anhängare av lönsamhet. Men man måste också klara ut vad som är lönsamt och vad lönsamhet betyder. Det finns saker som kan vara olönsamma på tre års sikt men som kan vara oerhört viktiga för lönsamheten och för ett lands industriella ekonomi på 20–25 års sikt eller rent av på 10 års sikt.

Man kan ju gå till väga på två sätt, när man försöker avgöra hur man skall fylla det kommande behovet i det moderna samhället av systembyggande och anläggningar. Antingen kan man göra så att man behåller kapacitet som man

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

redan har för den här sortens produktion och betalar för vissa underskott under några år. Man utvecklar och förnyar produktionskapaciteten och har den sedan i hand när den verkligen behövs.

Det är det ena sättet. Men det andra sättet är att man river ned kapaciteten nu, lägger ned den och tar en massa kostnader för avveckling och nedläggning. Sedan måste man ta en massa kostnader för alla sociala utgifter som kommer till för de människor som blir arbetslösa eller slås ut. Vidare måste man ta en massa kostnader för att om kanske 10–15 år bygga upp den kapacitet som man då kommer att behöva.

Jag kan inte se att det Åslingska perspektivet med nedrivning, utslagning och återuppbyggnad skulle vara mera rationellt och leda till större lönsamhet än det alternativ som innebär att man bevarar varven och ställer om dem för deras framtida uppgift.

THAGE PETERSON (s) replik:

Herr talman! Industriministern har plötsligt blivit så from. Han talar om fromma förhoppningar och fromma önskningar. Han återkommer till vår tidigare debatt om utvecklingen vid varven – vad det är för beslut som vi i dag skall fatta.

Jag menar att industriministern ger uttryck för sitt statiska tänkande när det gäller svensk industri. Den inställning som industriministern har till varven och till all annan svensk industri är farlig för vår industriella utveckling – inga möjligheter till nya marknader, inga möjligheter till ny produktion på olika områden, utan det som vi i dag redan har i våra näringsgrenar måste delas upp på de befintliga enheterna. Det är mot den bakgrunden industriministern i nästa andetag säger: Därför måste vi ha neddragningar, avveckling osv. Det är viktigt att komma ihåg att de svenska varvens verksamhet redan har skurits ned kraftigt, mer än 40 % sedan 1976. Det är antagligen, näst Japan, den kraftigaste neddragningen något land har gjort. Det är också viktigt att komma ihåg att en rejäl omställning inom varvsindustrin har ägt rum från standardtonnage till specialbåtar och offshore-byggnad.

När vi började tala om detta blev vi förlöjligade. Det var då också en kampanj mot socialdemokratin. Men vi fick rätt. Nu spelar denna nya verksamhet vid varven en stor roll. Det blev något av en epok för värvsindustrin. Jag vill uppmana industriministern att läsa en skrift som Arendalsvarvet gett ut om sin egen verksamhet, den heter Varvet fick chansen. Där står att utan det stöd man fått från statsmakternas sida hade produktionsvolymen vid varvet i dag varit annorlunda. Vi menar att det är denna väg vi skall gå vidare på och att svensk varvsindustri har en framtid när det gäller specialfartyg och avancerade produkter. Men skall detta framtidsperspektiv bli möjligt behövs tid och resurser att bygga upp en konkurrenskraftig industri. Det är vi socialdemokrater beredda att satsa. För oss får icke en strukturomvandling bara betyda nedläggning, det måste också få betyda utveckling.

Här skiljer sig åsikterna mellan socialdemokraterna och regeringen. Det är

lika bra att erkänna att vi har olika syn på saken. Men vi kan inte bygga vår industriella framtid på ett så statiskt tänkande, som industriministern visar upp genom att i nästan varje ögonblick säga nej till utveckling och mena att flera av våra industribranscher skulle vara dödsdömda och icke ha någon framtid. Med en sådan filosofi har heller icke Sverige någon framtid som industrination. Ett sådant resonemang befäster bara ytterligare många människors bristande framtidstro.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Industriministern NILS ÄSLING:

Herr talman! Jörn Svensson ville göra gällande att jag ansvarade för att motsättningsfrågorna förts in i varvsdebatten. Jag erkänner att jag i den här frågan återopade landshövding Norlings skrivelse till partiledarna. Jag tycker nämligen att den skrivelsen är ganska intressant. Det är en skrivelse från en socialdemokratisk f. d. regeringsledamot. Det är alltså en skrivelse från en man som vet hur politik fungerar, även sett från kanslihusets horisont. Han är länschef i ett län som drabbats av svåra strukturproblem. Jag tror det är fel att nonchalera en sådan opinionsyttring.

Vad han pekar på är just problemet att få en rimlig avvägning av samhällets trots allt relativt begränsade resurser för näringspolitiken. Som en kommentar till Jörn Svenssons inlägg tillät jag mig fråga Jörn Svensson – det är en fråga som också kan riktas till Thage Peterson – vilka objektiva grunder man tänker tillämpa för en fördelning av de näringspolitiska aktiviteterna när man underkänner lönsamhetskravet. Vad har man att sätta in i stället? Det är i det sammanhanget de fromma förhoppningarna om möjligheter till fartygsbyggnad i framtiden och Thage Petersons något överdrivna tro på offshoremarknadens möjligheter kommer i dagen.

Vi måste se till realiteterna, och vi måste i riksdagen försöka göra en någorlunda rimlig avvägning av de näringspolitiska insatserna. Då måste man också ha en hållbar grund. Därför är målet lönsamhet 1985 uppställt för varven. När varven inte detta mål får man ta konsekvenserna av det. Därmed finns garantier för att inte mer resurser än nödvändigt låses i varvsnäringen. Det är ändå fråga om en mycket generös offert från samhällets sida. Vi tolererar en ganska lång omställningsperiod, samtidigt som vi nödgas ransonera insatserna inom andra näringspolitiska områden till följd av den rådande budgetsituationen. Om man inte har detta mål utan bara låter det hela rulla vidare, som Jörn Svensson och Thage Peterson förordar, blir konsekvenserna förödande för samhällets möjligheter till insatser inom skogsindustrin, järnhanteringen, verkstadsindustrin och för de regionalpolitiska insatserna, eftersom vi med den budgetsituation vi har mycket strängt måste ransonera samhällets insatser.

Ni måste klara ut denna socialistiska tankeord. Det finns en fundamental brist i det resonemang på vilket ni bygger er näringspolitik i det här avseendet. Det inger inget förtroende och är en mycket bräcklig grund att fota ett så pass långtgående näringspolitiskt beslut som det om den framtida varvspolitiken på.

Får jag sedan till Thage Peterson säga några ord närmast som en

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

kommentar till hans tidigare inlägg, där han sade att det inte finns någon anledning att fatta beslut nu om lönsamheten och om den framtida varvsstrukturen. Han menade att man får vänta några år för att få mer fakta. Vad är det för fakta som Thage Peterson väntar på? Är det att flera mindre och medelstora varv skall läggas ned? Det är ju i hög grad den risk man löper. Är det det nya faktaunderlag som socialdemokratin behöver?

Thage Peterson gav det omdömet om min industripolitik att den skulle präglas av statiskt tänkande. Till det vill jag säga: Nej, tvärtom! Vi har lagt fram detta förslag för att dels få ett mål för varvspolitiken, dels få ett klart besked till de anställda och varvsledningarna. Dessutom blir det en sporre till effektiv produktion och till att spara resurser som kan styras över till andra och mer offensiva industrigrenar. När Thage Peterson säger att denna industripolitik är statisk vänder han svart till vitt. Regeringens förslag är ett uttryck för en målmedveten strävan till en satsning på utvecklingsdugliga industrier och inte till att konservera en befintlig industristruktur.

Sedan vill jag också säga – och på den punkten är Thage Peterson och jag överens – att det här förslaget grundar sig på en bestämd tro på Sveriges industriella framtid. Den ligger just i förmågan till förändring och till att använda resurser där vi har de bästa konkurrensförutsättningarna.

JÖRN SVENSSON (vpk) replik:

Herr talman! När nu industriminister Åsling ännu en gång håller en lång utläggning och lyfter fram brevet från landshövdingen i Värmlands län må vi väl en gång för alla kunna fastslå att han gör detta i syftet att splittra opinionen. Detta är ren taktik och icke någon omsorg om folkflertalets intressen.

Vi som har denna "socialistiska tankeoreda" har åtminstone den fördelen att vi tänker något på det som är bortom 1984 och på Sveriges industriella framtid. Hur orediga industriministern än tycker att vi är, så borde han inse att det är bättre att tänka litet grand än att som regeringen inte tänka alls. Att ni inte tänker alls bortom 1984–1985 beror på att ni i själ och hjärta inte vill ha någon varvsindustri i det här landet. Det är ju det som finns under ytan.

Naturligtvis måste man ha en marknad att avsätta saker och ting på. Men det är ju inte bara så att marknaden kommer av sig själv, av en slump. Marknaden är inte någonting som blir över när alla andra har huggit för sig av sitt marknadsutrymme, utan det finns ju möjligheter att på lång sikt utveckla, skapa och slå sig in på marknader. Om man satsar på en kraftig utbyggnad av den inrikes sjöfarten, vilken har stora transportpolitiska fördelar på 20–25 års sikt för det här landet, då skapar man därmed en vidgad marknad för en viss del av varvsproduktionen. Om man ser till att planmässigt förnya nedgångna anläggningar inom processindustrin skapar man också på sikt en marknad för en typ av anläggningar, i vars uppbyggande varven med en viss omställning kan spela en viktig roll. Om man skall behålla försprånget för den svenska färjesjöfarten måste man ha en snabb förnyelse av färjeflottan. Om man styr den processen i förtänksamma och planmässiga former, har man där ett utrymme för svensk varvsproduktion.

Torsdagen den
5 juni 1980*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Det finns alltså ett utrymme för planmässig framförhållning på sikt och skapande åtgärder. Man skall inte bara sitta och vänta på att det skall bli över något litet marknadsutrymme som de svenska varven till nöds skall kunna göra sig gällande på. Detta är två helt olika synsätt: det passiva och det aktiva. Om industriministern kallar det aktiva och offensiva synsättet för socialistisk tankeoreda, så må det stå för hans räkning. Jag tycker det verkar förnuftigt och framsynt.

THAGE PETERSON (s) replik:

Herr talman! Nu börjar vi kunna känna igen vår industriminister. Nu har han kommit in i debatten, nu talar han om tankeoreda, och alla hans vanliga uttryck – "rulla på" osv. – börjar plötsligt dyka upp från talarstolen. När han är i den formen hjälper det inte att hänvisa till fakta, för då lyssnar inte herr Åsling.

Jag har i mina inlägg sagt att socialdemokraterna ställer upp på det viktigaste i Svenska Varvs strukturplan. Det gäller specialiseringen av varvsproduktionen, ansvarsfördelningen mellan varven och kravet på lönsamhet. Vår inställning är klar: Vi måste få en sådan struktur- och produktionsinriktning på varven att vi uppnår en långsiktig konkurrenskraft. Men vi vill att varven skall få tid och resurser för den omställning som nu förestår. En strukturuomvandling – jag upprepar det – får inte bara betyda avveckling och neddragning. Den måste framför allt få betyda utveckling och satsningar på framtiden.

Vad hade hänt om riksdagen hade följt herr Åslings tankegångar då det var aktuellt att Arendal skulle läggas ned? Arendal fick chansen, och nu har Arendalsvarvet i Göteborg trots alla nedläggningshot och allt tal om att det är dödsdömt visat att man har satsat rätt. Varvet har fått stöd från riksdagen, och det kommer att betyda mycket för vår industriella utveckling. Varför kan inte industriministern erkänna detta?

Visst fortsätter Nils Åsling att ställa region mot region och människa mot människa! I replik efter replik går hans inlägg ut på det. Det var därför jag tog upp sysselsättningsfrågorna och sade att krislänen i norr inte utarmas av att vi slår vakt om industrin i väster och söder. Den utarmas i stället av den passiva industripolitik som bär Nils Åslings namn.

Eftersom jag vet att industriministern har flera repliker till sitt förfogande vill jag upprepa min fråga: När stoppade vi senast i riksdagen, herr Åsling, ett industriprojekt som herr Åsling föreslog? Vad är det för industriprojekt som riksdagen har stoppat och som skulle ha gått till krislänen eller som inte kan komma till stånd på grund av varvsstödet?

Nils Åsling tog igen upp frågan om Värmland. Han gör det t. ex. utan koppling till varven och underleverantörsledet, som är så betydelsefullt också för t. ex. Värmland. Det finns en studie som ligger i industridepartementet. Den gjordes 1977. Låt vara att alla varv ingick i den och att branschen då var avsevärt större. Den visade att alla varvs underleverantörer 1975 sysselsatte 16 000 personer.

Utvecklingsfonden i Värmlands län har i dagarna uppdaterat en något

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

gammal studie av detta problem. Man har funnit att 2 000 sysselsättnings-
tillfällen i Värmland är direkt eller indirekt beroende av varven. Kan inte
industriministern erkänna att det inte är så enkelt som att bara koncentrera
problemen till de enskilda varvsorterna? Varven har en betydelse för hela
vårt näringsliv i Sverige. Borde ändå inte en industriminister kunna se varven
i ett större sammanhang?

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jörn Svensson försökte förklara hur man i en socialistisk
planekonomi skulle kunna undvika att använda sig av lönsamheten i ett
företag såsom mått på en ändamålsenlig resursfördelning. Det heter alltså
"planmässig framförhållning". Jag skulle vilja fråga kammarens ledamöter:
Blir man mycket klokare av detta? Är det inte ett ytterligare belägg för att
denna diskussion egentligen rör sig bara om ord? Jörn Svenssons och vpk:s
agerande i fråga om varvspolitiken är fotat på fromma förhoppningar och löst
tal. Det finns ingen substans däri, och jag är ledsen att behöva säga
detta.

En pappersarbetare, lät oss säga i Ådalen, som är angelägen om att hans
massafabrik skall integreras mot papper och som väntar på en investering i en
pappersmaskin, förstår naturligtvis att svensk kapitalmarknad är begränsad
och att de resurser som vi har till vårt förfogande för näringspolitiska åtgärder
är begränsade. Nödgas vi lägga en miljard mer än nödvändigt på varven,
vilket det socialdemokratiska förslaget innebär, blir det en miljard mindre till
t. ex. integrationssträvandena inom skogsindustrin. Pappersmaskinen i
Ådalen kanske får vänta, inte bara ett par år utan fyra fem år till följd av detta
beslut. Även om pengarna inte är öronmärkta eller man kan se ett direkt
kontraktsbundet sammanhang, är detta den enkla och realistiska konsekven-
sen av det riksdagsbeslut i fråga om näringspolitiken som vi nu skall
fatta.

Massarbetaren i Ådalen måste fråga sig: Är detta en rimlig användning av
samhällets resurser? Vilken utgångspunkt har han då? Jo, lönsamheten i det
projekt som diskuteras. Han måste rimligen fråga sig: Vad är lönsamheten
eller avkastningen till samhället på miljarden till varven jämfört med
miljarden till pappersbruket? Det är den enda utgångspunkt han har för sitt
ställningstagande, och i realiteten är det den enda utgångspunkt vi har också
här i kammaren. Detta med planmässig framförhållning är socialistisk
tankeoreda och ingen bas för en framåtsyftande näringspolitik.

Thage Peterson sade att man ställer upp på det viktigaste i strukturplanen.
Det noterar jag, och det tycker jag är bra. Men min huvudanmärkning mot
socialdemokratiens förslag – såsom det framgår av reservationen 1 – är att
socialdemokratien inte ställer upp på det som verkligen skulle sätta
strukturplanen i funktion och göra att vi får kontroll över verksamheten inom
varvsnäringen också i ekonomiskt avseende, dvs. lönsamhetsmålet 1985.
Detta innebär att hela basen för varvspolitiken är undandragen.

Jag vill, Thage Peterson, gärna vitsorda att Arendals, både ledning och
arbetare, har gjort ett utmärkt jobb. Jag betraktar den framgång som man

har nått på offshoremarknaden såsom lovande. Därför bekräftas i propositionen att det risktagande som i strukturplanen föreslås bör få gå vidare. Men det är ett stort risktagande. Man skall inte, tror jag, dra några växlar på de långsiktiga möjligheterna, utan man bör låta Arendalsvarvet nu få arbetsro så att man kan göra vad som maximalt är möjligt inom det här området.

Thage Peterson tar åter upp frågan om det finns något industriprojekt som man från socialdemokratiskt håll har sagt nej till. Nej, men det fungerar faktiskt så, eftersom man normalt arbetar med ramar på kreditmarknadens villkor, att om man för över resurserna till ett område går det ut över möjligheterna till satsningar på andra områden. Jag förde nyss ett hypotetiskt men icke osannolikt resonemang beträffande en pappersmaskin i Ådalen, mot bakgrunden av en satsning på varven. Det kan också få vara ett svar till Thage Peterson. På den punkten måste socialdemokraterna skärpa sig och se till att de verkligen har en grund för sina beslut – man måste också ha ett svar att ge massaarbetaren i Ådalen när man nu går att gräva ned kanske en miljard för att konservera en näringsstruktur på ett område som inte har samma goda förutsättningar.

Andre vice talmannen anmälde att Jörn Svensson och Thage Peterson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

JOHAN OLSSON (c):

Herr talman! Ingen fråga av industripolitisk natur har väl krävt mer tid och mer anslag av riksdagen än varvsfrågan. Ibland har vi i Sverige kunnat sola oss i glansen av att vara tvåa bland världens fartygsproducerande nationer, och ibland har vi kunnat glädja oss åt avancerade nykonstruktioner och hög kvalitet på produkterna från våra svenska varv. Däremellan har vi dragits med ekonomiska bekymmer, strukturförändringar och neddragningar av kapaciteten med kännbara återverkningar för anställda, underleverantörer och berörda kommuner.

Det hade givetvis varit på sin plats att göra en historisk tillbakablick på de senaste två tre decenniernas utveckling för att få den rätta bakgrunden till dagens frågor, inte minst för dem som tar del av protokollen från vår debatt. Detta skulle emellertid ta för lång tid, och dessutom torde många av ledamöterna väl känna till utvecklingen när det gäller varvsfrågorna. Det långsiktiga skeendet i svensk varvsnäring får väl utvärderas i ett senare sammanhang. Frågan torde komma åter till riksdagen inom en inte alltför avlägsen framtid.

Den proposition som vi nu behandlar innehåller i huvudsak förslag som syftar till att omstrukturera verksamheten vid våra svenska varv, så att denna kan bli meningsfull och lönsam och ge överlevnadsmöjligheter på sikt. Förslagen syftar till att produktionen vid varven skall inriktas på delvis nya produkter och områden samt på att förlustbringande verksamhet skärs ner. Ett omfattande stöd till varven föreslås och vidare en omläggning och förändring av formerna för stödet. Även de mindre och medelstora varven

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

kan tillgodoräkna sig visst stöd.

Bakgrunden till propositionens förslag är att marknaden för varven successivt försämrats och att det inte finns rimliga utsikter att denna skall förändras i positiv riktning inom överskådlig tid. Detta har socialdemokraterna erkänt såväl i sin motion som vid behandlingen av frågan i utskottet.

En rad orsaker kan åberopas som anledning till varvskrisen: sjöfartsnäringarnas och rederiernas dåliga lönsamhet, förekomsten av en rad olika former av subventioner i flera länder m. fl. händelser. En avgörande betydelse har konkurrensen från varvsnationer som Japan och Sydkorea haft, som inneburit en skillnad i pris på 20–30 % till vår nackdel. De svenska varvens goda teknik och kvalitet har till en del kunnat kompensera denna prisskillnad men i längden har priskonkurrensen gett negativa utslag för våra varvsenheter.

Det är uppenbart – mot denna bakgrund – att man nu måste vidta åtgärder av den typ som föreslås i propositionen. De senaste tre åren har över 12 miljarder kronor av statsmedel fått anslås till varven i olika former. Över en halv miljard per anställd har anslagits under de senare åren. De nu föreslagna åtgärderna kräver ytterligare över 3,5 miljarder. Åtskilliga miljarder har också före 1977 fått pumpas in i varvsföretag och koncerner av skattemedel.

Det gäller nu att ta bestämda grepp, ge ansvar åt dem som har att driva verksamheten och bilda en grund att stå på som har förutsättningar att bli framgångsrik.

Svenska Varv AB har på regeringens uppdrag utarbetat en strukturplan för handlandet fram till mitten av 1980-talet. I detta arbete har deltagit ett flertal experter och konsulter liksom de anställda vid koncernen och ledningen för Svenska Varv.

Propositionen ställer sig bakom denna strukturplan i de väsentliga delarna. Det innebär också att ansvaret vilar i hög grad på Svenska Varvs ledning att genomföra de förslag man ställt och ansett nödvändiga och möjliga.

Utskottet har ägnat betydande tid och intresse åt varvspropositionen. Rätt omfattande kompletteringar och justeringar har utskottet förvisso gjort i propositionen, vilket framgår av de många tillkännagivanden vi föreslår att riksdagen skall ge regeringen.

En hel del av dessa kommer från väckta motioner, inte minst från den socialdemokratiska sidan. Jag vågar hävda att vi i utskottet varit generösa i våra diskussioner för att komma till gemensamma lösningar i många frågor. Jag vill påstå att när jag för precis tio år sedan hade anledning att diskutera varvsfrågor i första kammaren var det mycket svårare att komma till tals med den då befintliga majoriteten.

Ändå föreligger ett stort antal reservationer. Några av dem betraktar jag som onödiga. De får ses som ansatser till profilering från socialdemokraternas sida mer än hävdande av sakinnehållet.

Trots dessa tillkännagivanden så förändrar vi inte propositionens förslag i de stora frågorna. Vi föreslår inte högre anslag totalt. Vissa omfördelningar

kan bli följden av våra skrivningar, men det ankommer på Svenska Varv att bedöma och genomföra dessa omfördelningar. De merkostnader som i vissa fall kan uppstå och som vi inte nu kan beräkna kommer att bli begränsade.

Utskottet ställer upp på den viktiga målsättningen att nu ge klara besked om framtiden. Ovisshet är negativt i sådana sammanhang såväl för företagsledningar som för anställda och berörda orter. Det kan innebära handlingsförlamning. Vi menar också att det nu måste ges en klar ansvarsfördelning.

Därför understryker vi målsättningen att varven skall bli lönsamma till 1985. Socialdemokraterna vill tyvärr inte godta denna målsättning.

Deras förslag innebär en uppluckring av ansvaret som i vissa lägen kan innebära att man bortser från kravet på ekonomi – det är ju staten som står för kostnaderna, kan man tänka. Här går en skiljelinje mellan utskottsmajoriteten och socialdemokraterna.

Den andra stora skiljelinjen går i frågan om strukturplanens förslag om trevarvslösning – socialdemokraterna föreslår att alla fyra storvarven skall vara kvar.

Jag vill göra ett enda citat i mitt inlägg, och det kommer från Svenska Varvs strukturplan där jag citerar ur propositionen 1979/80:165 på s. 9:

”Svenska Varv framhåller, att den proportionella minskningen av produktionsvolymen vid vart och ett av storvarven under senare år har gjort att samtliga storvarv i dag har ett lågt kapacitetsutnyttjande. Detta har försämrat varvens konkurrenskraft. Fortsatta proportionella minskningar skulle ytterligare försämma konkurrensförmågan på ett sådant sätt att varje varv blir nedläggningshotat. Den starka minskning av produktionsvolymen som förutses är därför inte möjlig att genomföra genom ytterligare proportionella minskningar vid varje varv. Det blir därför nödvändigt att lägga ned en eller flera varvsenheter.”

Propositionens och utskottets förslag innebär att Öresundsvävarvet läggs ned. Motiven härför är bl. a. att strukturplanen i stort sett slås sönder, om man väljer fyravarvslösningen. Enligt vår åsikt räcker inte marknaden för samtliga storvarv, utan tillgängligt marknadsutrymme måste fördelas på de varv som finns kvar. Annars äventyrar vi för samtliga varv möjligheterna till överlevnad. Särskilt Kockums AB i Malmö skulle få större svårigheter, om Öresundsvävarvet blir kvar. De små och medelstora varven, även de privata, skulle få större svårigheter. Det går ej att bortse från detta, vilket man har gjort tidigare i debatten. I en bristsituation måste de varv som blir kvar givetvis också ta upp sådan verksamhet som den som nu förekommer vid Öresundsvävarvet. Man har faktiskt även diskuterat en tvåvarvslösning, som från företagsekonomiska synpunkter skulle vara den bästa, men med hänsyn till konsekvenserna för bl. a. sysselsättningen har man stannat för förslaget att tre storvarv skall vara kvar. Ett annat skäl för den trevarvslösning som vi förordar är att denna blir avsevärt mindre kostsam än en fyravarvslösning.

Vi hävdar att utsikterna för en tillfredsställande produktionsvolym vid alla

fyra varven är obefintliga. Därför skulle det av socialdemokraterna föreslagna uppskovet bara innebära en fördröjning av nedläggningen. Svenska Varv AB har uppskattat att kostnaderna för detta alternativ fram till 1984 överstiger kostnaderna för trevarvsalternativet med mer än 1 miljard kronor.

Det allvarliga är att hela strukturplanen skulle äventyras. Skulle socialdemokraternas förslag vinna här i kammaren, skulle det innebära mera förvirring och osäkerhet, och det skulle äventyra ansvarsfördelningen för uppnåendet av erforderlig lönsamhet till 1985.

I strukturplanen föreslogs avveckling till 1983. Propositionens förslag att avvecklingen skall ske successivt i den mån de anställda kan erhålla nya arbeten är, enligt vår åsikt, för vagt och skapar osäkerhet. Utskottsmajoriteten anser därför att strukturuomvandlingen vid Öresundsväret skall vara genomförd senast under 1985. Det är en tidsperiod på fem år. Denna anser vi vara tillräcklig för att det skall kunna finnas utrymme för omställning för de anställda och nya arbetsuppgifter.

Kostnaderna för avveckling av Öresundsväret – enligt propositionen – för tiden t. o. m. 1983, ca. 780 milj. kr., står kvar. De merkostnader som kan uppstå under tiden fram till 1985 torde vara omöjliga att beräkna f. n. Enligt vår åsikt är det inte uteslutet att man redan nu, efter besked om omstruktureringen, kan genomföra en sådan planering att omstruktureringen kan ske tidigare än 1985 och att kostnadsramen ändå kan hållas.

Som en konsekvens av utskottets ställningstagande har vi föreslagit att Svenska Varv bör pröva om en samordning mellan Öresundsväret och Kockumsväret kan ske under omstruktureringen. Detta torde, enligt vår åsikt, innebära att man på bästa sätt tillvaratar resurser såväl beträffande produktionskapacitet som i fråga om personal. Omvandlingen skulle också på flera sätt underlättas.

Självfallet skulle ett förverkligande av utskottets förslag innebära ett kännbart ingrepp på en ort som Landskrona. Detta har vi full förståelse för. Men vi menar att vi nu är i den situationen att vi måste fatta ett beslut om omstrukturering. Det är bättre för Landskrona och för dem som arbetar på väret att man så snart som möjligt går över till verksamhet med framtidsutsikter och lönsamhet. Att satsa ytterligare statsmedel på en uppehållande verksamhet är, enligt vår åsikt, till nackdel för orten och för de anställda. Det skulle bara rikta resurserna mot nya förluster i stället för framåt mot förhoppningar om ny verksamhet, som ger trygghet på längre sikt. Jag vill särskilt säga detta med tanke på dem som tvekar att i dag anta propositionens och utskottets förslag. Jag tror att det är mycket angeläget att man här inriktar sig på en omställning redan nu, så att det i framtiden blir en lönsam och meningsfull verksamhet i Landskrona.

Vi anser att det nu är rätta tidpunkten för omstruktureringen. I utskottet har vi sagt att man i samarbete med näringslivet i Sydsvrige och arbetsmarknadsmyndigheterna bör försöka finna vägar för att snabbt hitta ny företagsamhet och nya arbeten för de övertaliga arbetarna.

Arbetsmarknadsläget är nu sådant att näringslivet ropar efter arbetskraft.

Det är betydligt flera lediga platser än platssökande. En avsevärd förbättring har skett under den senaste tiden. Sveriges verkstadsförening visar i en undersökning att näringslivet utan svårighet kan ta emot den personal som under femårsperioden blir friställd såväl vid Öresundsvarvet som vid Kockumsvarvet. Det gäller i regel arbeten som har lönsamhet som grund.

Väntar vi fem år med nedläggningsbeslutet, har vi kanske en lågkonjunktur som omöjliggör en omstrukturering. Man tar alltså betydande risker, om man röstar på reservationerna.

Det bör också omnämnas att vi anser att man har stora möjligheter att bevara Öresundsvarvet som arbetsplats. Svenska Varv bör i fortsättningen försöka placera annan tillverkning vid varvet än tillverkning av fartyg.

Socialdemokraterna har kritiserat propositionen för att den inte innehåller konkreta förslag samtidigt som det beslutas om omstrukturering. Vi har i utskottet sagt att regeringen bör utvärdera alla de förslag som har lagts fram, förslag från bl. a. Malmö kommun, de fackliga organisationerna, i motionerna och eventuellt från annat håll.

Som en följd av denna bedömning bör regeringen kunna lägga fram erforderliga förslag i takt med att det krävs insatser. I första hand skall ju de medel som redan står till förfogande användas, såsom arbetsförmedlingarna, AMS och utvecklingsfonderna. Här finns det fortfarande outnyttjade resurser. Omvandlingen kräver inte heller åtgärder i dag utan successivt under de närmaste åren.

Socialdemokraternas förslag i reservation 1, om mål för strukturförändringarna, i reservation 2, om Öresundsvarvet, samt i reservation 7, om de ekonomiska konsekvenserna, innebär att man löser upp målet om lönsamhet till 1985, att man äventyrar strukturplanen och att man riskerar att samtliga andra varv får stora svårigheter att överleva.

Mot detta reagerar många företag och anställda i andra delar av landet. Företagen begär kanske någon miljon i garantilån för att kunna överleva, men får avslag på grund av brist på medel. Det är inte rätt av oss politiker att handla på ett sådant sätt med resurserna. Vi premierar eller konserverar olönsam verksamhet i stället för att satsa på framtiden.

I reservation 8 föreslår socialdemokraterna en utvidgning och fortsättning av anställningsgarantin, vilket skulle innebära en annan orättvisa, som också fördöms i andra delar av landet. Debatten om landshövding Norlings brev har tidigare berörts här i kammaren. Det är ett faktum att många ute i landet reagerar på samma sätt som landshövding Norling. Det här är inte att spela ut den ena gruppen mot den andra. Vi ställer bara frågan: Är det rättvist att vederbörande i ett fall då de anställda får lämna sin arbetsplats måste lita till de vanliga arbetsmarknadsmedlen och arbetslöshetsunderstöden, medan det i andra fall lämnas en anställningsgaranti som är långt gynnsammare? När människor drabbas av strukturomvandlingar skall man inte spela ut den ena gruppen mot den andra, utan alla måste behandlas på ett rättvist och solidariskt sätt. Jag skulle vilja fråga hur socialdemokraterna kan gå med på en så orättvis behandling som reservation 8 innebär.

Reservationerna kommer att behandlas av andra talare. Jag vill endast

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

nämna reservation 5 om Götaverken Sölvesborg AB. Här har vi i stort sett samma målsättning. Vi ger Svenska Varv möjlighet att, om så skulle erfordras, disponera om medel för att klara strukturomvandlingen, som alltså skulle kunna ge annan sysselsättning än den som fartygsproduktionen ger. Vi ställer hårdare krav än socialdemokraterna när det gäller tiden på att uppnå lönsamhet, vilket är i linje med de övriga krav som vi ställer i utskottsbetänkandet.

Beträffande AB Finnboda Varf, reservation 4, är skillnaden obefintlig. I princip är vi överens. Socialdemokraterna kräver ändå i en reservation att förhandlingarna *skall leda till resultat*, vilket vi anser är orimligt. Riksdagen kan aldrig förutsätta att förhandlingar skall gå i en viss riktning. Vi har emellertid uttalat en positiv målsättning. Skulle socialdemokraternas förslag vinna gehör, riskerar man att komma i konflikt med riksdagens beslut om att kommunalekonomiska konsekvenser alltid bör redovisas i betänkandet.

Beträffande Kockums AB menar vi att vårt förslag ger betydligt större möjligheter för företaget att överleva om vi går in för en trevarvslösning. Vi har därför inte velat ansluta oss till socialdemokraternas motion, som syftar till att höja kapaciteten nu. Däremot har vi antytt att det här finns en möjlighet att öka kapaciteten upp till nuvarande nivå, om det är möjligt att finna lönsam produktion. För dagen tror jag att detta är den bästa lösningen.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag på samtliga punkter.

JÖRN SVENSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag undrar om jag hörde rätt. Om Johan Olsson verkligen påstod att man hade lagt ut en halv miljard per anställd, bör han med det snaraste korrigera den siffran, för det var ju att dra till.

Vad är det som har orsakat de här stora kostnaderna, Johan Olsson? Det är ju inte de aktuella rörelseunderskotten, för de är bara en liten del av kostnaderna. Vilka är de stora posterna?

Under 1970-talet skedde en allvarlig försummelse från de dåvarande privata ägarna av varven. De förlitade sig kortsiktigt och utan perspektiv på att sjöfartskonjunkturen och särskilt konjunkturen för stortankers skulle fortsätta att vara gynnsam. Och det var ingen politiker, i all synnerhet inte Johan Olsson, som då någon gång sade: Det här är ju fel. Ni måste ha en bättre framförhållning. Ni måste förbereda för framtiden, annars kan det inträffa en kris.

De båda borgerliga regeringar där Johan Olssons parti har varit inblandat har tidigare varit med och fattat kortsiktiga varvsbeslut, där hela denna fråga om framförhållningen och omställningen egentligen inte har spelat någon roll.

Nu kommer ni och beklagar att er egen bristande framsynthet och det privata redarkapitalets bristande framsynthet har vållat så stora kostnader. Och så vill ni skylla socialdemokraterna eller vpk eller de varvsanställda eller vad ni kan hitta på för att det har blivit så. Det är ju ni själva som trots alla

varningar icke har haft någon framförhållning, icke har haft en planering. Ni har fört en låtgåpolitik, en anpassningspolitik som inte varit skapande, och det har vållat de kostnader som ni nu måste gälda.

Om man nu vill ha en effektiv kostnadskonkurrens från de svenska storvarven på de litet mer traditionella produkterna, på fartygsområdet – på andra områden också f. ö. –, vad är då riktigt att göra? Johan Olsson står här och klagar över att kostnadsnivån vid de svenska varven är för hög på många produkter. Men sedan gör han en kullerbytta – han föreslår att särskilt ett storvarv som Kockums, som är så känsligt för neddragningar av totalkapaciteten, skall dra ner ytterligare. Vad betyder det? Jo, det betyder att det slår omedelbart ännu mera på kostnaderna och att det blir ännu svårare.

Då vill jag fråga Johan Olsson: Är er politik ett uttryck för att ni vill att det skall bli så, så att ni skall få ett argument i nästa omgång för att helt lägga ner?

Förnyelsen av varven kräver tid. Om det skulle visa sig att lönsamhet icke till fullo uppnått 1985, tänker då Johan Olssons parti förorda nedläggande av alla storvarv?

THAGE PETERSON (s) replik:

Herr talman! Det har nämnts att det socialdemokratiska förslaget skulle kosta en miljard mer – industriministern använde den siffran också i sitt sista inlägg, när jag inte hade någon repliktid kvar. Den uppgiften är inte sann. Det finns inget underlag för ett sådant belopp. Det belopp som valsar omkring, en miljard kronor, grundar sig inte på någon som helst beräkning.

Vid en diskussion som fördes i näringsutskottet för bara någon månad sedan hade Svenska Varv-koncernen över huvud taget inte kostnadsberäknat Öresundsalternativet. Likväl uppgav man en miljard kronor – utan att ha någon faktabakgrund.

Det bör också upplysas om att inför näringsutskottet sade en representant för industridepartementet att regeringens förslag går över huvud taget inte att kostnadsberäkna. Vidare sade ekonomichefen i Svenska Varv-koncernen – också inför näringsutskottet – att man icke har kunnat börja kostnadsberäkna regeringens förslag för Öresundsvarvet.

Mot denna bakgrund är det anmärkningsvärt att man fortsätter att bolla med de felaktiga uppgifterna kring vårt Öresundsalternativ.

Jag vill, herr talman, mot bakgrund av utskottsbetänkandet ställa de avgörande frågorna till utskottets talesman: Vad skall de anställda vid Öresundsvarvet syssla med i det borgerliga alternativet? Är det fartygsproduktion fram t. o. m. 1985, då vad man kallar den totala omstruktureringen skall vara avslutad? Har man något begrepp om storleken på den arbetsplats som man hoppas att Öresundsvarvet även i fortsättningen skall vara?

Och så den verkligt avgörande frågan: Hur många hundra miljoner kronor utöver de av Svenska Varv beräknade 780 miljonerna för en total avveckling kommer det borgerliga alternativet att kosta?

Jag utgår ifrån att utskottets talesman måste kunna svara på dessa frågor.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

eftersom det gäller hans eget alternativ. Jag hoppas att han börjar med att svara på vad som menas med total omstrukturering. Är det bara ett vackrare ord för total nedläggning? Och vad kostar det hela? Kostar det kanske en hel miljard kronor utöver de 780 miljoner som Svenska Varvs ledning har räknat med?

Det finns i dag, herr Olsson, inte någon i regeringskansliet eller i koncernledningen som över huvud taget kan nämna ett belopp för vad regeringens och utskottsmajoritetens förslag kostar. Därför motser vi med stort intresse om utskottets talesman, när han nu äntrar talarstolen, i någon mån skall lyfta på förlåten i dessa viktiga frågor.

JOHAN OLSSON (c) replik:

Herr talman! Till Jörn Svensson vill jag säga att uppgiften om att de insatser som statsmakterna gjort de senaste åren har kostat över en halv miljard är beräknad i underkant. Det är bara att sätta sig ner och räkna. Det är givetvis inte bara driftsförluster, utan det är pengar som har gått till varven.

Jag vill vidare säga att målsättningen som vi har ställt oss bakom är att varven skall bli lönsamma till 1985. Man frågar: Kommer då alla varv att läggas ner? Det hoppas vi verkligen inte, men vi kan i längden inte driva en varvsverksamhet som kostar stora skattepengar, om den inte kan bli lönsam.

Därför måste vi ställa kravet nu, så att man kan inrikta politiken och handlandet efter den målsättningen. Då får man inte inrätta några "ventiler" som det går att förlita sig på – statsmakterna fyller ju ändå i luckorna, skulle det heta. Det har skett alltför många gånger tidigare.

Till Thage Peterson vill jag säga att uppgiften om att det kostar en miljard mer om man följer den socialdemokratiska reservationen har lämnats från folk som kan de här frågorna mycket väl och som står mitt uppe i arbetet. Det är ganska lätt att tro att den uppgiften är riktig, eftersom Öresundsvarvet har redovisat en förlust på 700 milj. kr. under de senaste tre åren, om man bortser från beställarstödet. Jag tror inte att det är så lätt att komma runt de här siffrorna.

Eftersom vi är överens om, Thage Peterson, att det inte finns marknad för dessa fyra varv, kommer ju ert förslag att leda till att vi endast skjuter upp nedläggningen och att vi får nedläggningskostnaderna efter 1985 om inte förr. Därför blir ert förslag, hur ni än räknar, dyrare i längden än vad utskottets förslag blir.

Vad de anställda vid Öresundsvarvet skall syssla med framgår av vad jag har sagt tidigare och vad som står i utskottets betänkande. Man skall så snabbt som möjligt försöka ställa om till annan produktion och försöka behålla varvet som arbetsplats. F. ö. hänvisar vi till den goda arbetsmarknad som nu finns i Sydsverige. Det finns möjlighet för de anställda att mycket snabbt gå över till annan verksamhet. Verkstadsföretagen erbjuder långt fler arbetstillfällen än som beräknas avgå från Öresundsvarvet den närmaste tiden. Vad kostar vårt alternativ? Ja, Thage Peterson vet mycket väl att vårt

förslag är att förlänga strukturplanens förslag till omstrukturering med två år, dvs. till 1985. Vi har sagt att det inte är möjligt att exakt beräkna den tiden, men jag har tidigare i dag sagt att om vi redan nu ställer in oss på en avveckling och vidtar de nödvändiga åtgärderna med hänsyn till marknads-läget i dag, så är det kanske möjligt att uppnå denna omstrukturering redan tidigare än 1985. och man kanske också kan uppnå den utan att det behöver bli några merkostnader. Det är en stor och svår uppgift för koncernledningen och regeringen, men den bör ändå inte vara omöjlig att genomföra. Även om förslaget kostar en del, blir det i varje fall avsevärt billigare att genomföra det än socialdemokraternas förslag. I propositionen beräknas 780 milj. kr. i omstrukturingskostnad för varvet, medan socialdemokraterna anser att det skall räcka med ett belopp som är ungefär 400 milj. kr. lägre att driva varvet t. v. Vi har alltså betydligt större ramar än vad socialdemokraterna har.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

JÖRN SVENSSON (vpk) replik:

Herr talman! Johan Olsson sade i sitt första anförande att varven hade kostat staten en halv miljard per anställd, men han måste väl ändå ha menat en halv miljon. Man får ju hålla reda på att det finns en viss skillnad mellan en miljon och en miljard, och det blir också litet lättare för oss andra i debatten, om Johan Olsson läser rätt i sitt manuskript.

På frågan vad som skall hända om regeringens krav på full lönsamhet vid alla storvarven 1985 inte är uppfyllt, svarar Johan Olsson: Ja, vi hoppas att vi inte skall lägga ner några stora varv. Men det är inget svar. Kom med ett ordentligt svar i nästa replik! Ni har satt en gräns vid 1985 för storvarvens uppnående av lönsamhet. Jag förmodar att ni inte har gjort det av en slump utan därför att ni har menat någonting med det. Då är min fråga: Om detta krav inte kan uppfyllas, om omvandlingen och förnyelsen av varven kräver något längre tid för att slå igenom, vad gör ni då? I utskottet och i regeringen måste ni ha tänkt på vad som skall inträffa i den situationen. Min fråga är alltså fortfarande inte vad ni hoppas på eller inte hoppas på, utan vad ni tänker göra, om kravet då inte har hunnit uppfyllas. Tänker ni då lägga ner alla storvarven?

Sedan till frågan om lönsamheten, som tydligen är en besvärlig fråga för utskottsmajoriteten. Det är inte så enkelt att man bara kan säga att det ena är lönsamt och att det andra inte är lönsamt. Att bedöma vad som är lönsamt kräver fördjupad granskning och analys, och det finns vidare olika slag av lönsamhet. En del av lönsamheten kommer fram om man bara tar hänsyn till den väldigt kortsiktiga kalkyl som en enskild företagsenhet eller en koncern ger uttryck för i sina räkenskaper. En annan sida av lönsamheten kommer fram i den del av kalkylen som består av kostnader för att avveckla, dvs. de sociala och arbetsmarknadspolitiska kostnader som kommer till och som man också måste ta med i beräkningen. Vidare finns det en sida av lönsamheten som berörs av huruvida den svenska processindustrin, som har så stor betydelse för Norrland, i ett visst framtida läge kan räkna med att den har en specialinriktad systembyggande industri som kan stå till tjänst med att

producera en god utrustning. Men om den inte kan räkna med det, vad gör den då? Det är också en lönsamhetsfråga.

THAGE PETERSON (s) replik:

Herr talman! Jag vill rikta mig direkt till utskottets talesman Johan A. Olsson. Vem eller vilka har lämnat Johan A. Olsson uppgiften om att beloppet en miljard kronor är fördyringen genom det socialdemokratiska förslaget? Är det herr Åsling som har hittat på det åt utskottsmajoriteten?

Får jag fråga: Var finns underlaget till detta belopp? Vi fick under näringsutskottets arbete klart för oss – såväl från industridepartementet som från Svenska Varvs koncernledning – att det inte hade företagits någon kostnadsberäkning av Öresundsvarvsalternativet. Var finns underlaget? Finns det hos Svenska Varv-koncernen i Göteborg, i industridepartementet eller i Johan A. Olssons skrivbordslådor? Vi är intresserade av att få veta detta. Man får väl ändå inte slänga omkring sig siffror på det slarviga sätt som utskottets talesman här gör.

Jag vill tillägga att det hade varit klädsamt om utskottets talesman hade ägnat något intresse åt frågan om vad det kostar att genomföra regeringens eller utskottsmajoritetens förslag – då hade kanske riksdagen också kunnat få åtminstone en föraning om kostnaderna för genomförandet av det förslag som Johan A. Olsson här har talat för. Vad vi vet i dag är att det skulle kosta 780 milj. kr. plus något obestämt ytterligare belopp. Hur stort är detta? Vi har icke fått reda på några uppgifter om det beloppet. Vi vet bara att regeringens eget förslag och utskottsmajoritetens förslag om Öresundsvarvet kommer att kosta stora pengar. Hur mycket skattepengar – för att använda Johan A. Olssons eget sätt att beskriva förslagen här – kostar regeringens och utskottsmajoritetens förslag?

Och jag frågar: Hur kan Johan A. Olsson bedöma kostnaderna för vårt förslag? Det kostar mycket mer än vårt eget, säger han. Men han känner ju inte till kostnaderna för sitt eget förslag. Varför är Johan Olsson så rädd för att lyfta på förlåten på kostnadssidan? Vad är det han döljer i kostnadsbeskrivningen av sitt eget och regeringens förslag?

Dessutom: Har ni inget underlag att åberopa, så tycker jag att ni skall sluta upp med att tala om den här miljarden för det socialdemokratiska förslaget. Oss veterligt finns inte några kostnadsberäkningar som ligger bakom detta belopp. Vi har i den socialdemokratiska motionen anvisat de pengar som behövs för att driva Öresundsvarvet enligt vårt alternativ.

JOHAN OLSSON (c) replik:

Herr talman! Jag gjorde mig skyldig till en felsägning när jag sade en halv miljard i stället för en halv miljon. Det ber jag om ursäkt för. De kostnader som har lagts ner på varven är alltså drygt en halv miljon per anställd.

Till Jörn Svensson vill jag säga att vi ställer krav på lönsamhet till år 1985. Då frågar Jörn Svensson: Vad händer om det inte skulle bli någon lönsamhet då? Skulle läget vara detsamma då som nu, hotar ju nedläggning av varven.

Men vi menar att de åtgärder som enligt utskottets förslag skall vidtas av regeringen rimligen bör leda till att detta mål skall kunna uppnås. Om man tar del av strukturplanen, finner man att allt tyder på att den förväntningen skall kunna infrias. Vi måste ställa hårda krav på att man här anstränger sig för att uppnå lönsamhet: sedan får vi se i vilket läge man är 1984. Självfallet får frågan tas upp till förnyad prövning i det läge som den då befinner sig i.

Till Thage Peterson vill jag säga att enligt de sifferuppskattningar som vi har fått skulle socialdemokraternas förslag komma att kosta en miljard mer än propositionens förslag. Det är mycket som tyder på att den uppskattningen är rimlig. Det har redan varit stora förluster vid Öresundsvarvet, och om man räknar med att nedläggningen av Öresundsvarvet blir fördröjd är det ganska självklart – hur Thage Peterson i sina inlägg här än redovisar sina siffror – att det blir en förlust av den storleksordningen. Men det måste vara bättre att fatta beslutet nu, när man ändå är så osäker över om det finns en marknad för de här fyra stora varven.

Sedan frågade Thage Peterson vilken kostnad det blir för att ha verksamheten i drift mellan 1983 och 1985. Vi har sagt att det är omöjligt att redovisa den kostnaden nu. Men jag har uttalat, och jag säger det på nytt, att det, om vi fattar beslutet nu och med hänsynstagande till marknaden, finns stora möjligheter att varvet kan klara sig inom den ram på 780 milj. kr. som har ställts till förfogande. Som stöd för detta vill jag återropa socialdemokraternas åsikt att man kan driva Öresundsvarvet med endast 33 miljoner i förlust. Då har vi, Thage Peterson, ett stort utrymme att spela med jämfört med era beräkningar, som ju rimligen måste vara orealistiska.

Jag vill understryka vad Svenska Varvs representant Bengt Tengroth har skrivit i ett brev till utskottets ordförande. Han skriver att ert förslag innebär att Svenska Varv får ungefär 700 milj. kr. sämre förutsättningar än om man följer propositionens förslag. Ni har bemött den uppgiften i ett svarsbrev, men ni har inte med en siffra gått i debatt om redovisningen, utan ni talar om andra saker i ert svar till Tengroth.

Andre vice talmannen anmälde att Thage Peterson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

HUGO BENGTTSSON (s):

Herr talman! De industripolitiska riktlinjer för svensk varvsindustri som dragits upp i den proposition som behandlas i näringsutskottets betänkande 69 syftar till, som det framhålls, att anpassa varvsindustrins kapacitet till efterfrågan och öka dess konkurrenskraft. I regeringsförslaget behandlas endast strukturfrågan någorlunda ingående, men man tycks nästan helt ha glömt bort sysselsättningsaspekten. Från socialdemokratiskt håll vill vi mycket bestämt framhålla, att eftersom dessa båda frågor intimt hänger samman måste de också bedömas och avgöras i ett sammanhang. Det går alltså inte att avgöra strukturen vid ett tillfälle och sysselsättningskonsekvenserna vid ett senare tillfälle. Det är som bekant detta som propositionen och

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

den borgerliga utskottsmajoriteten pläderar för. Jag skall strax återkomma till detta, men låt mig först se på marknaden och svensk varvsindustris möjligheter att hävda sig på denna marknad.

Bedömningarna av den framtida efterfrågan på varvens produkter i form av fartyg kan inte göras utan en hög grad av osäkerhet. Och oavsett vilka fackexperter eller konsulter man åberopar, så framhåller de alla den stora osäkerhet som ligger i deras prognoser och bedömningar. Det material som man grundar sina antaganden på är alltså kvalificerade gissningar. Det framgår ju också av propositionen att det material man byggt sina antaganden och ställningstaganden på emanerar från den s. k. Bostongruppens undersökningar, som lagts som grund för Svenska Varvs strukturplan. Konsultgruppen understryker att osäkerheten i bedömningarna är stor. Detta gäller såväl utvecklingen av den samlade världsefterfrågan som den marknadsandel som de svenska varven kan tänkas ta. Avgörande för de svenska varvens framgång och möjligheter att lyckas är i vilken utsträckning de lyckas ta fram nya fartygstyper, nya transportsystem och andra tekniska lösningar. Våra möjligheter ligger i om vi på hela transportsidan kan konstruera lösningar som ligger ett stycke före våra konkurrenters.

Vad man nu emellertid kan konstatera är att marknaden sedan någon tid tillbaka sakta men säkert är på väg uppåt – en trend som man givetvis hoppas skall fortsätta och också förstärkas. Mycket tyder just nu på detta, men vi vet av tidigare erfarenheter att snabba kast kan komma med mycket kort varsel, och vi vet också att de kan gå i båda riktningarna. Avgörande för vad man kommer fram till i sina bedömningar är vilka antaganden man gör när det gäller de svenska varvens andelar av världsmarknaden och givetvis hur stor denna bedöms bli. Varje procentandel betyder som bekant miljontals timmar för varven. I regeringsförslaget talar man om en nybyggnadskapacitet för de svenska storvarven på 4,9 miljoner direkta timmar för vart och ett av åren 1980–1984 och 6,5 miljoner timmar för vart och ett av åren 1985–1990. I det förslag vi presenterat från socialdemokratiskt håll har vi räknat med 0,7 miljoner nybyggnadstimmar för Öresundsvarvet, som vi föreslår skall finnas kvar. På grundval av vad jag nyss anförde menar jag att det ställningstagandet är lika trovärdigt som propositionens.

En grundförutsättning för våra överväganden har varit att ett strukturbeslut på detta område inte får baseras på de allra närmaste årens förväntade marknadsutveckling. Vi skall komma ihåg att varvsnäringen är en tung industri som inte kan utvecklas genom snabba kapacitetsförändringar eller produktionsomläggningar. Detta leder oss fram till att strukturuomvandlingen måste planeras noga, och den måste också vara långsiktig.

Vi accepterar, som Thage Peterson redan har framhållit, nödvändiga kapacitetsminskningar. Men vi hävdar samtidigt att neddragningarna skall ske på ett sådant sätt och i en sådan takt att de varken skadar företagens överlevnadsförmåga eller utsätter de anställda och berörda regioner för oacceptabla påfrestningar. Det är bl. a. dessa bedömningar och synsätt som lett oss fram till att Öresundsvarvet skall finnas kvar som nybyggnadsvarv – jag återkommer emellertid till den frågan.

Vi måste vara beredda att ge ordentliga resurser för utveckling av nya produkter och verksamheter vid varven. Gör vi inte det, slår vi undan möjligheterna för dem innan några beslut har fattats. Målet måste vara att ge vår varvsnäring en långsiktig och konkurrenskraftig produktionsinriktning och struktur. Men efter denna nödvändiga omställnings- och utvecklingsperiod måste företagen ha nått en sådan styrka att de kan bära sina kostnader.

Regeringen föreslår i propositionen att Öresundsvarvet i Landskrona helt skall avvecklas. Hur avvecklingen skall ske anger man emellertid inte. Detta verkar att helt bli en sak för Svenska Varv. I propositionen säger man endast att avvecklingen bör ske i den takt som nya arbetstillfällen kan skapas för de anställda vid varvet. I strukturplanen framhåller man emellertid att avvecklingen bör vara avslutad 1983. Industriministern binder sig dock inte tidsmässigt.

Den produktion som skall ske under avvecklingsperioden får inte skada andra enheter inom Svenska Varv eller övrig svensk industri, heter det vidare i propositionen. Man har faktiskt anledning att fråga industriministern vad man då skall syssla med. För mig är detta en gåta, eftersom man inte tycks få konkurrera med något företag inom landet.

Regeringen har räknat med att avvecklingskostnaden skulle komma att uppgå till 782 milj. kr. Jag tror att om detta alternativ skulle genomföras, så kommer kostnaderna att bli avsevärt större. Jag tror inte heller att det skulle bli möjligt att genomföra avvecklingen så snabbt som Svenska Varv har förutsagt.

Nu framhåller utskottsmajoriteten att det behövs klara besked med hänsyn till planering och annat, och man kommer så fram till att avvecklingen skall vara genomförd till utgången av 1985. Man framhåller också att samordningen med Kockums Varv skall tillämpas om det visar sig ekonomiskt och rationellt. Det förefaller mig som om utskottsmajoriteten inte riktigt vet vad den talar om, för i så fall borde den väl ha kunnat precisera sig.

Såväl industriministern som Johan Olsson har tidigare i debatten sagt att tillfället nu är lämpligt att skära ned vid varven och avveckla Öresundsvarvet därför att arbetsmarknadsläget är lämpligt. Och i Landskrona skulle det, jämfört med många andra kommuner i det här landet, vara särskilt lämpligt – om jag förstod dem rätt.

Jag kan för både industriministern och Johan Olsson och även för kammarens övriga ledamöter tala om hur arbetsmarknadsläget i Landskrona ser ut. Jag hade nämligen kontakt med arbetsförmedlingen där i går.

Man talar om att det finns 450 anmälda arbetslösa vid arbetsförmedlingen i Landskrona och att det finns 468 anmälda lediga platser. Men börjar man sedan titta på de 468 anmälda lediga platserna finner man att det bara är 170 av dem som är fasta heltidsjobb. 21 är fasta deltidjobb, och 106 av de 468 är vikariat på deltidjobb. Resten är huvudsakligen jobb som står till buds för ungdomar under sommaren.

När man sedan börjar se litet grand på vilka det är som efterfrågar arbetskraft och vad det är för typ av arbetskraft som efterfrågas, då

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

konstaterar man att Öresundsvarvet är ett av de företag som anmält behov av arbetskraft. Man söker inte mindre än 30 svetsare, 8 rörarbetare och ytterligare några. Det finns en annan industri i kommunen som efterfrågar ett par svarvare.

Så ser det ut. Och när Öresundsvarvet, som nu hotas av nedläggning, är ute på arbetsmarknaden och efterfrågar arbetskraft skall det ses mot bakgrund av vad företaget har utsatts för genom först den strukturplan för Svenska Varv som presenterats och sedan den proposition som kommit. Våldigt många har naturligtvis känt sin sysselsättning hotad. Personer som inte varit ortsbundna har så fort som möjligt försökt skaffa sig ett annat jobb.

Talet om att arbetsmarknaden skulle vara så väldigt bra vill jag med detta bestämt ha dementerat. Men Gösta Bohman har ju vid något tillfälle talat om att det finns gott om jobb för yrkesarbetare uppe i Småland, och det är kanske dit arbetarna skall flyttas – det är kanske tanken bakom era resonemang på den här punkten.

Företagsledningen vid Öresundsvarvet har i samverkan med de anställda utarbetat en egen plan för en radikal omstrukturering och nedbantning av varvet.

Planen innebär att den olönsamma delen av verksamheten vid varvet – nyproduktionen – skall skäras ner mycket kraftigt. 1980 års nivå på 1,9 miljoner direkta timmar skall dras ner till 0,7 miljoner timmar år 1985. Till en del förväntas denna neddragning kunna kompenseras genom ökade satsningar på industrisidan och inom reparationsverksamheten. Sammantaget innebär dock planen en minskning av antalet direkta timmar från drygt 2,2 miljoner till 1,3 miljoner. Härigenom skulle sysselsättningen vid varvet dras ner med omkring 1 000 personer till omkring 1 800.

Från socialdemokratiskt håll anser vi att såväl ekonomiska som regionalpolitiska och sociala skäl talar för att Öresundsvarvet skall ges möjligheter till fortsatt drift och därmed överlevnadsmöjligheter i enlighet med den plan som man där har utarbetat.

Jag är självfallet medveten om att den fortsatta verksamheten innebär ett risktagande. Men det är ett risktagande som finns i all industriell verksamhet och också inom övriga delar av varvsindustrin. Utvecklingen kan bli en annan än vad vi tror och önskar. Lönsamheten kan bli sämre än vad man har kalkylerat med, men den kan också bli bättre. Men om det vet vi givetvis i dag ingenting, det vet vi först när vi har facit i hand. Men jag vill ändå hävda att det inte finns någon anledning att tro att utvecklingen i detta avseende skulle bli sämre än i regeringens alternativ. Om satsningen lyckas finns förutsättningar för en fortsatt långsiktig industriell verksamhet vid Öresundsvarvet i Landskrona. Sannolikheten härför ökar genom att planen innebär en diversifiering av verksamheten.

Jag är medveten om att konkurrens de olika svenska varven emellan bör undvikas och att varje varvsenhet skall specialisera sig så långt som möjligt. Enligt den plan företaget har tagit fram, och som vi från socialdemokratiskt håll ställer upp på, skall varvet koncentrera sig på supplyfartyg, mindre och medelstora färjor och specialtransportsystem, där fartyget är en av länkarna.

De aktuella fartygen är inte av den typen att de har planerats in vid de andra varven, främst naturligtvis av den anledningen att de inte passar in där. En fortsatt verksamhet vid Öresundsvärvet enligt denna plan kommer inte heller att utgöra något hot mot de andra svenska varven.

Och jag vill bestämt framhålla att det resonemang som har förts från olika håll, om att 700 000 nybyggnadstimmar vid Öresundsvärvet skulle hindra ett genomförande av struktureringen av svensk varvsindustri, är något som man inte kan ta på allvar – det får ni ursäkta. Det framgår ju inte minst av vad jag tidigare anfört om prognosernas tillförlitlighet.

Jag måste dessutom säga att jag tycker att det är mycket underliga uttalanden och påståenden som Svenska Varvs styrelseordförande Per Ekström har gjort i Veckans Affärer av den 5 juni. Han säger där:

”Ska vi nu klara Öresundsvärvet, och det med så liten skada för dom andra varven som möjligt, måste vi ha ytterligare en miljard från staten – och Öresundsvärvet läggs ändå ner 1985.”

Det är kanske den miljarden som Johan Olsson har resonerat om tidigare. – Litet längre fram i samma intervju säger Per Ekström apropå Öresundsvärkets möjligheter att skaffa order, att Öresundsvärvet får skaffa sig order självt.

Jag skulle vilja uppmana ordföranden i Svenska Varv att sluta med att vid alla tillfällen vara negativ mot företaget. Arbeta för det i stället och ge företaget resurser så att det kan utvecklas!

När man sedan läser ett TT-meddelande från i går finner man att industriministern har gått ut och sagt att om Öresundsvärvet skall drivas vidare så kommer detta att innebära att alla de små privata varven – som också räknas upp – kommer att konkurreras ut. Och skall detta förhindras måste man skära ner i Uddevalla, Malmö och Göteborg.

Herr talman! Jag hade ändå föreställt mig att debatten i den här frågan skulle kunna föras på ett sakligt plan, men detta tycks nu vara fullständigt omöjligt. Ni har satt i system att försöka skrämja och också vilseleda människor i förhoppning om att ert förslag skall kunna bli genomfört. Jag kan mycket bestämt säga till människorna i alla de utpekade varvsorterna: Ni kan vara fullständigt lugna, Öresundsvärvet kommer inte att ta ett enda jobb från er.

Får jag så i korthet återknyta till det förslag som jag här tidigare har presenterat. Detta är i långa stycken identiskt med de förslag som SIAR-gruppen tagit fram, särskilt vad det gäller produktvalet.

SIAR-gruppen är ett konsultföretag vilket under 1978 och 1979 arbetade för företagets räkning och som det sistnämnda året överlämnade en rapport vilken godkändes av Öresundsvärkets styrelse och utgjorde underlag för Öresundsvärkets långsiktsplan 1979–1983. I denna förutsågs en viss ytterligare reducering av antalet anställda, samtidigt som styrelsen bestämde sig för att följa utredningens förslag till produktionsinriktning. Nu har det underliga inträffat att ordföranden i Öresundsvärvet, tillika VD i Svenska Varv, har ställt sig bakom företagets långtidsplan som fastställdes på sommaren i fjol men samtidigt i januari i år ställt sig bakom en strukturplan för Svenska Varv

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

där samma företag föreslås avvecklas. Jag har svårt att hänga med i svängarna, och min uppfattning att förslaget om Öresundsvarvets nedläggning rätt igenom är dåligt grundat förstärks allteftersom tiden går och uttalanden görs från olika håll.

Genom de spekulationer som under året pågått rörande Öresundsvarvets framtid har företaget utan tvivel hamnat i en känslig situation. Om varvet skall fortleva, vilket jag pläderar för och räknar med, så krävs det kraftfulla åtgärder för att snabbt återställa förtroendet hos såväl kunder som anställda. Den avtappning av kvalificerad arbetskraft som blivit ett resultat av strukturplanens och propositionens förslag om nedläggning måste omedelbart avbrytas. Jag kan nämna att hittills i år har 225 personer slutat eller sagt upp sig. Detta skall jämföras med en siffra på knappt 300 personer under hela förra året. Företaget måste snarast tillföras kvalificerade resurser för företagsledning, marknadsföring och utveckling i övrigt. Det är också nödvändigt att ett ömsesidigt förtroendefullt förhållande återskapas mellan företaget och koncernledningen. Det förhållande som i dag råder vill jag närmast beteckna som ett ställningskrig.

De konsekvenser dagens beslut i varvsfrågan kommer att få på sysselsättningen i berörda varvsregioner kommer att vara stora, detta oavsett om beslutet följer den borgerliga utskottsmajoriteten eller de socialdemokratiska reservationerna. Störst blir dock följdverkningarna på detta område om man följer den borgerliga utskottsmajoriteten, som tar till en större neddragning av varvskapaciteten än vad vi från socialdemokratiskt håll kan ställa oss bakom. Den stora skillnaden ligger som bekant i att vi inte kan ställa oss bakom propositionens och den borgerliga utskottsmajoritetens förslag om en avveckling av Öresundsvarvet.

Det mest anmärkningsvärda då det gäller sysselsättningsansvaret är den syn som kommer till uttryck i propositionen på dessa mycket känsliga frågor. Där avspeglas den borgerliga synen, som menar att statsmakterna har ett begränsat ansvar för sysselsättningen. I den mån sysselsättningsfrågorna över huvud taget tas upp, sker det i form av allmänna resonemang och utan att konkreta åtgärder anges. I några fall sägs att *om* förslag till åtgärder för den övertaliga personalen skulle behövas, återkommer regeringen i så fall senare.

Jag hade ändå förväntat mig att den borgerliga utskottsmajoriteten på ett mera påtagligt sätt skulle förstå situationen och ta tag i frågan. Men som framgår av majoritetsskrivningen hänvisar utskottet till vad det betecknar som den självklara utgångspunkten – att man skall anlita de medel som samhället redan har till sitt förfogande. Men så kommer det en liten brasklapp, då utskottet säger: Utskottet vill emellertid inte förneka att det kan finnas skäl till vissa särskilda insatser när det gäller varvsorterna med hänsyn till de omfattande friställningar det gäller. Utskottet kan tänka sig att man även prövar mera okonventionella lösningar för att på ett snabbt och praktiskt sätt skaffa arbeten åt övertalig personal. Och så avslutas det hela med uppgiften att regeringen har uppgivit att den till hösten ämnar

återkomma till dessa frågor, och därmed känner sig utskottsmajoriteten tillfreds.

Vi har i vår reservation 8 framhållit, vilket jag vill understryka, att den fortsatta omstruktureringen av den svenska varvsindustrin kommer att få allvarliga konsekvenser för sysselsättningen i varvsregionerna. Jag vill erinra om att vi i dessa områden redan i dag har en besvärlig arbetsmarknad med vikande industrisysselsättning. Och enligt länsstyrelsernas prognoser kommer denna utveckling att fortsätta under första hälften av 1980-talet. Det kan inte vara rimligt att riksdagen nu skall fatta beslut om varvsindustrins storlek och struktur utan att samtidigt få uppgifter om vilka åtgärder regeringen föreslår för att upprätthålla sysselsättningen och dämpa den sociala oron på de berörda orterna.

Om propositionens och utskottsmajoritetens förslag följs och Öresundsvarvet läggs ner, kommer konsekvenserna att bli förödande för Landskrona kommun och också för regionen. Varvet har till följd av det beslut om nedskärningar som fattades 1978 successivt dragit ner antalet anställda från då ungefär 3 500 till i dag strax under 2 800. För kommunen har detta kommit att innebära en befolkningsminskning under denna period med ca 1 200 personer. Detta är en hög siffra i en kommun med endast knappt 38 000 invånare. Och det kommunala bostadsbolaget i Landskrona har i dag över 400 tomma lägenheter.

Följer man nu utskottsmajoriteten, försvinner även de kvarvarande 2 800 arbetstillfällena. I propositionen lämnas inte något förslag beträffande nya sysselsättningsskapande åtgärder, och det görs f. ö. inte heller i utskottsmajoritetens skrivning. Intresset att hjälpa kommunens invånare och kommunen verkar minst sagt ljust. Kan det möjligen bero på att man i kommunen har en stabil socialdemokratisk majoritet? Det är en ful tanke, men jag har inte helt kunnat frigöra mig från den.

Vi upprepar i vår reservation 8 vad vi också framfört i motionen 2019, nämligen att det krävs ett handlingsprogram med förslag till statliga åtgärder och insatser för att skapa ny sysselsättning på varvsorterna. Regeringen bör alltså vidta åtgärder för att lösa de sysselsättningsproblem som blir följden av en oundviklig neddragning av kapaciteten vid Öresundsvarvet. Om riksdagen skulle besluta om en nedläggning av Öresundsvarvet vågar jag faktiskt inte tänka tanken till slut hur utvecklingen skulle bli i kommunen. Skall alla yrkesverksamma tvingas att lämna kommunen?

Inte heller våra förslag om ett tillskott av 25 milj. kr. till var och en av de regionala utvecklingsfonderna i Göteborgs och Bohus län, Malmöhus län och Blekinge län för att stödja konkreta industriprojekt som pågår i varvsregionerna ställer utskottsmajoriteten upp på. Jag måste säga att jag är minst sagt förvånad.

Vi har i vår motion 2019 tagit upp frågan om den yrkesutbildning som i olika former förekommer vid varven. Även med en krympande sysselsättning måste branschens behov av yrkesutbildad arbetskraft tillgodoses – detta givetvis inte minst av det skälet att varven står inför uppgiften att fortsätta omorienteringen av verksamheten mot nya områden. Vid verkstadsskolorna

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

ges som bekant utbildning för en rad olika yrken. Även om man givetvis tagit sikte på det egna behovet, så har de plåtslagare, svetsare, rörläggare, snickare och elektriker – för att nu nämna några av de yrkeskategorier som utbildats vid varven – i många fall efter genomgången utbildning kommit att fullgöra sin yrkesuppgift i andra företag än varven. Denna utbildning är alltså inte bara en varvsangelägenhet, utan den måste betraktas som ett allmänt samhällsintresse. Det är därför som vi i motionen och i vår reservation nr 9 framhåller det ytterst angelägna i att verksamheten får fortsätta.

Nu framhåller utskottsmajoriteten att utbildningen vid de stora varven kan vara en tillgång för att klara och överbrygga den nuvarande varvskrisens följdverkningar. Men man kan inte ens sträcka sig så långt som till att göra ett särskilt uttalande.

Vi kräver i vår motion att erforderliga åtgärder vidtas för att säkerställa en fortsatt utbildningsverksamhet. Vi har i alla sammanhang understrukt vikten av att ungdomar erhåller utbildning. Det kravet är minst lika stort i dag. Det är mot denna bakgrund som vi kräver att regeringen skall ta de initiativ som krävs för att säkra utbildningens fortlevnad. I varvsorterna har denna utbildning betytt en framtid för många ungdomar. Om denna möjlighet försvinner är risken att ungdomsarbetslösheten ökar verkligen stor på dessa orter. Vi kräver därför att riksdagen gör ett uttalande av denna innebörd.

Herr talman! Detta betänkande rymmer många andra betydelsefulla frågor – frågorna om Kockums varv och anställningsgarantin för att nu peka på några. Men andra talare efter mig kommer att belysa dessa frågor, varför jag nu nöjer mig med det anförda och yrkar bifall till de socialdemokratiska reservationer som fogats till utskottets betänkande.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

JOHAN OLSSON (c) replik:

Herr talman! Hugo Bengtsson berörde arbetssituationen i Landskrona. Jag har självfallet också tagit reda på de aktuella siffrorna, och jag vill något kommentera dem.

När det gäller Landskronaområdet, så redovisade man i april 691 lediga platser. Det är en utveckling som innebär att antalet platser är tre gånger så stort som för två år sedan – alltså en kraftig förbättring när det gäller antalet lediga platser i området. Antalet arbetsökande var 438, vilket är bara hälften av vad man hade för två år sedan. Det visar vilken förbättring arbetsmarknadsläget har genomgått den senaste tiden.

Jag kan nämna att för Malmöhus län ligger siffran för antalet arbetslösa i april på 1,4 % i relation till befolkningen i åldrarna 16–74 år. Det är en låg siffra – alla län norröver har högre siffror på exempelvis 1,8, 1,9, 2,2 och 4,3 %. Det är alltså en i jämförelse med landet i övrigt gynnsam bild man visar upp, och det styrker vår slutsats att tidpunkten är lämplig att fatta det här beslutet, som på sikt syftar till att skapa en bättre situation och en

lönsammare industri i Landskrona än vad fallet blir om man fortsätter den olönsamma verksamheten i fartygsproduktion.

Här återopade Hugo Bengtsson uttalanden från bl. a. Svenska Varv i kritiska ordalag. Jag skall inte ta ställning till de uttalanden som görs då och nu, men jag kan ha förståelse för att man inom Svenska Varv, som har det här problemet inpå sig och som har ansvaret, som har fått räkna med en förlustutveckling de senaste tre åren som uppgår till ungefär 100 000 kr. per anställd och år, är allvarligt bekymrad och verkligen har bemödat sig om att lägga fram en strukturplan som äntligen skulle ge bättre förutsättningar för framtiden.

Vad gäller sysselsättningen, så uttrycker sig ju utskottet konkret. Det må vara att man i propositionen kanske svävade en del på målet, men vi har sagt klart ut att om man fattar det här beslutet åligger det regeringen att efter hand utvärdera alla de förslag som ställts och även, har vi sagt, förslaget om bidrag till utvecklingsfonderna i området. Efter den utvärderingen får man lägga fram de förslag som är erforderliga för att möta omställningen och omstruktureringen vad gäller Öresundsvarvet.

JÖRN SVENSSON (vpk) replik: '

Herr talman! Jag sympatiserar med mycket i Hugo Bengtssons anförande, och det är inte min avsikt att onödigtvis söka sak med honom. Vi har ju ett gemensamt intresse och en gemensam fiende här i dag, och självfallet kommer vpk att rösta för alla yrkanden som på något sätt är bättre än regeringens. Men eftersom Hugo Bengtsson återopade en av de socialdemokratiska reservationerna vill jag ändå ställa en liten kritisk fråga.

Ni säger i reservation 1 när det gäller den utvärdering som Svenska Varv avser att göra 1984: "Det finns anledning understryka att det vid detta tillfälle kan komma att erfordras fortsatta kapacitetsneddragningar och/eller nedläggningar av hela varvsenheter. Utskottet föreslår ett uttalande av riksdagen av här angiven innebörd."

Varför skriver ni så? Är inte det så att säga att slå mot den långsiktighet som ni själva i ord säger är önskvärd? Är inte detta att skapa onödig otrygghet och osäkerhet ute på varven, där man kanske behöver längre tid på sig, mera tålamod och resurser för att genomföra omvandlingen? Är det verkligen nödvändigt att på det här sättet gå de borgerliga till mötes med detta tal och detta hot om eventuella neddragningar och nedläggningar?

Är det så att vi inom arbetarpartierna som opposition mot regeringen bara skall skilja oss från den borgerliga regeringen när det gäller tidpunkten för slakten så att säga, tycker jag skillnaden är alltför liten.

Jag vill fråga Hugo Bengtsson varför ni inte i denna principiellt viktiga reservation, som är er första, kunde ha markerat skillnaden klarare.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Hugo Bengtsson anförde att det skulle vara felaktigt att, när man fattar beslut i kammaren, skilja ut frågan om strukturen från den del av beslutet som rör effekterna på arbetsmarknaden. Det är en gammal

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

hävdudden princip på svensk arbetsmarknad att strukturbeslut skall kunna fattas utan att nödvändiga anpassningsåtgärder fördröjs till följd av att arbetsmarknadssituationen inte är klarlagd. Det är därför vi byggt upp det skyddsnet vi i dag har på svensk arbetsmarknad. I vårt förslag räknar vi med att dessutom göra en utfästelse om anställningsgaranti, vilket skulle göra det möjligt för den enskilde arbetstagaren på Öresundsvarvet att känna trygghet inför den nödvändiga omställningen. Med den ytterligare garantin är det naturligtvis ingenting som hindrar att man följer den hävdudda principen och fattar beslut om strukturen när det måste göras och att de arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna tas när situationen kan överblickas.

Sedan säger Hugo Bengtsson att marknaden inom skeppsbyggnadsindustrin är på väg uppåt. Visst finns det tendenser här och var på att det lättar. Det som sker på offshoremarknaden har också haft sin betydelse inom varvsindustrin, det är alldeles klart. Men överkapaciteten i världens varvsindustri är oförminskat mycket hög. Japan har stärkt sin ställning till följd av valutakursutvecklingen. Med tanke på vårt förestående varvsbeslut är det naturligtvis intressant att jämföra Sveriges relativa konkurrensläge med andra varvsnationers. Där måste man tyvärr konstatera, Hugo Bengtsson, att svensk varvsindustri inte haft en utveckling som gynnar våra marknadsförutsättningar. Dess värre är det den enkla sanningen.

Johan Olsson har kommenterat Landskrona som arbetsmarknad. Det intressanta här är hur Landskronas arbetsmarknad ser ut i jämförelse med arbetsmarknaden på andra orter. Som jag sade i mitt huvudanförande är faktiskt situationen i Landskrona, liksom i Malmöregionen, klart mycket bättre än i de flesta andra regioner i vårt land.

Hugo Bengtsson ställer en fråga direkt till mig: Vad skall Öresundsvarvet syssla med om det, enligt förslaget, med sin produktion inte får konkurrera med andra företag? Vi har ansett det nödvändigt att införa den spärregeln i vårt förslag. Skall en totalgaranti skapas för arbetsplatsens existens och dess konvertering till verkstadsindustri, vilket är det mest sannolika, och några egentliga gränser för de statliga åtagandena inte satts måste självfallet den begränsningen finnas att denna arbetsplats alldeles speciella mandat inte får utnyttjas för att slå ut andra arbetsplatser. Sådana regler är ofrånkomliga. Jag förstår Hugo Bengtssons reaktion. Vänder man på det socialdemokratiska resonemanget och försvarar ett bibehållande av varvskapaciteten vid Landskronavarvet på 700 000 arbetstimmar för nyproduktion till periodens slut, då förnekar man att det får konsekvenser för andra svenska varv. Här finns ett uppenbart samband. Socialdemokraterna reagerar mot att vi satt en begränsning i vårt alternativ till skydd för andra arbetsplatser – underförstått naturligtvis att de 700 000 arbetstimmar som skall vara kvar vid Öresundsvarvet inte kommer att drabba verksamheten vid andra varv. Det är naturligtvis en realistisk inställning. Men det är också mot den bakgrunden som man får se mitt uttalande t. ex. till TT i går.

Man måste ha konsekvenserna av de olika besluten klarlagda. Det är vi skyldiga våra valmän var och en på sin ort. Vi är också skyldiga att i kammardebatten klarlägga konsekvenserna av besluten.

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Det går inte att leda i bevis något annat än att en ökad kapacitet på ett varv med 700 000 arbetstimmar måste gå ut över något annat svenskt varv, eftersom den internationella marknaden är begränsad. Dessutom går ju produktionsinriktningen enligt Öresundsvarvets egen planering mot mindre specialfartyg. Det är exakt samma produktionssegment som de mindre och medelstora varven också måste vara med och slåss om.

Jag tycker att det är beklagligt att det finns en benägenhet att nonchalera konsekvensen av det socialdemokratiska alternativet. Det måste i sanningens intresse klarläggas att det socialdemokratiska alternativet kommer att få konsekvenser för andra varv här i landet. Det kommer med all sannolikhet att begränsa produktionsutrymmet för andra, mindre och medelstora, svenska varv.

HUGO BENGTSSON (s) replik:

Herr talman! Johan Olsson återkommer till påståendet att vi skulle ha en lysande arbetsmarknad nere i Skåne. Det är bara ett par veckor sedan vi i den här kammaren diskuterade regionalpolitiken, och jag vill påminna Johan Olsson om vad som då sades. Tre minuter räcker tyvärr inte till för att jag skall kunna läsa upp statistik o. d., men jag vill hänvisa till den statistik som fanns publicerad i det betänkande från arbetsmarknadsutskottet som låg till grund för debatten om regionalpolitiken. Titta på den statistiken, Johan Olsson! Då får ni en helt annan bild av situationen i Skåne än den ni i dag målar upp. I mitt huvudanförande gav jag en dagsfärsch bild av arbetsmarknadssituationen i Landskronaregionen. De siffror jag nämnde fick jag per telefon i går från arbetsförmedlingen i Landskrona, och de ger en helt annan bild än den ni nu försöker framställa.

Om man fortsätter som hittills kommer man att avlöva företaget genom att beröva det dess bästa arbetskraft. Det är vad som nu håller på att ske. Det påvisade jag redan i mitt huvudanförande.

Johan Olsson säger att man givetvis skall utveckla de förslag som lagts fram. I utskottet har anmälts en rad förslag om åtgärder som man skulle kunna vidta i Landskronaregionen. Vissa förslag berör också Malmö. Utskottet har emellertid nöjt sig med att räkna upp dessa förslag och stöder sig sedan på vad industriministern har sagt, nämligen att om det skulle visa sig nödvändigt, om det skulle bli övertalig personal etc., då skall man komma tillbaka till de här förslagen. Förstår ni inte att ni under mellantiden förstör möjligheterna för företaget, eftersom den bästa arbetskraften försvinner?

Industriministern sade att jag hävdade att det är fel att i ett beslut skilja ut den del som gäller strukturplanen från den del som gäller effekterna på sysselsättningen. Ja, jag har hävdat den uppfattningen, och det gör jag fortfarande. Ett sådant tillvägagångssätt är orimligt, för det skulle få de konsekvenser som jag pekade på alldeles nyss och som jag också pekade på i mitt huvudanförande. Många, framför allt sådana som tillhör den mest kvalificerade delen av arbetskraften och som inte är ortsbundna, kommer att ta sin Mats ur skolan, dvs. lämna företaget. Det försvårar möjligheterna för de övriga anställda.

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

JOHAN OLSSON (c) replik:

Herr talman! De uppgifter jag lämnade i min förra replik var hämtade ur den officiella arbetsmarknadsstatistiken för april. Till detta kan läggas Verkstadsföreningens uppgifter när det gäller Landskronaområdet – de innefattar ett pendelavstånd på tre mil. Om man räknar med den avgång från Öresundsvarvet som är föreslagen i propositionen och fördelar den på fem år, som det är fråga om, så innebär det att 584 personer skulle lämna varvet. Vi har en naturlig avgång – det blir 450 personer kvar. Samtidigt redovisar verkstadsföretagen inom tre mils pendlingsavstånd ett behov av arbetskraft på 545 personer för innevarande år. Detta visar att arbetsmarknadssituationen är ganska gynnsam vid det här tillfället.

Vi har i näringsutskottets betänkande sagt att man måste använda okonventionella metoder för att snabbt få till stånd övergången och få den att fungera på ett rationellt sätt. Vi tycker att man skall sätta sig ned tillsammans – företrädare för näringslivet i Sydsverige, facket, företagen och arbetsmarknadsmyndigheterna – för att finna vägar att snabbt lösa de här problemen.

Vi vill också understryka vad som har sagts om samarbetet med Kockums. Eftersom det är så kort avstånd mellan de här båda varven tror jag det bör kunna leda till att man på ett rationellt sätt tar till vara de möjligheter och resurser som finns i Landskronaområdet.

Till sist vill vi betona att man måste anstränga sig för att få till stånd verkstadsproduktion på Öresundsvarvet, så att man kan behålla varvet som arbetsplats. Vi tror att det utskottet föreslår är den riktigaste vägen för Landskronaområdet. Vi tror att den ger den största tryggheten för framtiden. Därför måste beslutet fattas nu och ge klara besked till dem som skall genomföra de omvandlingar som förestår.

JÖRN SVENSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag skall inte i onödan pressa och plåga Hugo Bengtsson när det gäller den fråga jag tog upp – han har mycket att göra med sina motståndare från regeringssidan. Låt mig bara avslutningsvis i den frågan säga att man faktiskt i reservation 1 kunde ha skrivit på ett annat sätt och låtit bli att tala om nedläggningar av hela varvsenheter.

Det är som sagt självklart för vpk att stödja varje yrkande som är bättre än regeringens, och vi kommer givetvis att stödja även reservation 1 i den voteringsomgången. Men med tanke på den av mig berörda formuleringen känns det inte särskilt bra – det vill jag säga ifrån.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Den här debatten, som i hög grad rör Öresundsvarvet i Landskrona, blir som jag ser det kanske väl negativ, väl syftande till att diskutera vad som har varit. Jag tycker att vi – och det är jag medveten om att Hugo Bengtsson också gärna vill – skall rikta blickarna framåt. Jag tror att det vore en fördel om vi gemensamt skulle försöka göra det.

Jag ser regeringsförslaget som den mest generösa och målmedvetna offert

Torsdagen den
5 juni 1980*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

till någon svensk kommun som någonsin har utfärdats för att hjälpa till med omstruktureringen av en kommuns näringsliv, en kommun som är väldigt beroende av en enda stor arbetsplats, som dominerar kommunens näringsliv, som är – det är vi väl alla överens om – extremt konjunkturkänslig, extremt beroende av vad som sker på den internationella fartygsmarknaden och som inte erbjuder de utvecklingsmöjligheter som t. ex. andra delar av svensk verkstadsindustri erbjuder. Utifrån detta faktum har kommuninvånarna att agera. Hur kommer kommunen bäst ut ur detta? Självfallet genom det föreliggande regeringsförslaget, som innebär en möjlighet för kommunen och bygden att bryta sitt ensidiga beroende av denna konjunkturkänsliga marknad.

Vi borde kunna enas om konstruktiva insatser och inte, vilket nu är faran med den socialdemokratiska reservationen, hålla kvar en näringslivsstruktur, som kommunen även fortsättningsvis med all sannolikhet kommer att få bekymmer med och som innebär att de anställda även framgent får känna oro för framtiden. Marknaden för fartyg kommer nämligen, så långt vi kan överblicka framtiden, att åka berg och dalbana och inte ge den trygghet för de anställda som vi alla borde eftersträva. Jag ifrågasätter inte det ärliga uppsåtet och den goda viljan, men jag är övertygad om att socialdemokraterna och reservanterna är på väg att göra Landskrona kommun en björntjänst, som innebär att kommunen på lång sikt får mycket sämre utvecklingsmöjligheter och en mycket ensidigare arbetsmarknad och att de anställda får mindre av den trygghet i arbetslivet som vi vill erbjuda dem.

HUGO BENGTTSSON (s) replik:

Herr talman! Johan Olsson åberopar vad Sveriges Verkstadsförening har sagt om behovet av arbetskraft i den skånska regionen. Minns jag rätt, finns detta redovisat någonstans i den proposition som ligger till grund för detta ärende. Men, Johan Olsson, om nu verkligheten är en annan än den som Sveriges Verkstadsförening vid något tillfälle har plockat fram, då får man konstatera detta. De initiativ som måste tas får tas utifrån den verklighet som vi lever i.

De 468 lediga jobb, Johan Olsson, som jag sade finns i Landskrona är i mycket stor utsträckning avsedda för kvinnor och de passar inte för varvsarbetare. Även en massa andra jobb passar inte för den arbetskraft som skulle bli ledig. Jag har litet att göra med sjukvård i denna region. Jag vet t. ex. att vi efterfrågar sjuksköterskor. De finns anmälda till arbetsförmedlingen och finns med i denna siffra. Jag skulle tro att det handlar om ett 15-tal. Allt detta skall tas in i bilden.

Johan Olsson hänvisar till vad utskottsmajoriteten har sagt i sin skrivning om att göra det lättare för de anställda vid Öresundsvarvet om företaget skulle läggas ned. Man skall samarbeta med Kockums. I mitt tidigare anförande sade jag att utskottsmajoriteten nogsamt har låtit bli att utveckla detta resonemang. Om det skall vara någon mening med de tankar ni för fram, borde ni ha utvecklat dem bättre. Det verkliga förhållandet är ju, Johan Olsson, att om riksdagen godtar det förslag som utskottsmajoriteten

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

står för, kommer man att göra neddragningar i rätt stor utsträckning också vid Kockums. Skall de arbetslösa i Landskrona pendla till de jobb som blir lediga, när man kastar ut folk från Kockums? Ni borde klara ut den biten. Sedan säger industriministern att man givetvis är beredd att göra en storsatsning för Landskronas vidkommande, att det är vad han avsett att göra.

Jag kan säga, herr industriminister, att om det blir som jag hoppas – att vi i dag beslutar att Öresundsvarvet skall vara kvar – behövs denna satsning detta till trots. Väldigt många människor har börjat flytta från Landskrona, därför att de inte kan få ett jobb som svarar mot deras yrkesutbildning. Det är alltså en vällovlig insats, herr industriminister, så sätt i gång med detsamma! Vi kan ta upp den här dialogen, och jag skall gärna hjälpa till.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag vill gärna vitsorda att vi självfallet, oavsett utgången av dagens debatt, är beredda till en fortsatt dialog med Landskrona kommun och företrädarna för länet beträffande de aktuella problemen.

Det säger sig självt att om man stannar vid ett beslut enligt den socialdemokratiska reservationen, vilket då inte bara rycker undan grunden för en målmedveten, långsiktig varvspolitik utan också – som är fallet med Öresundsvarvet – konserverar den industristruktur man har på orten, kommer industridepartementet och de arbetsmarknadsmyndigheter som skall medverka till att klara ut näringslivsstrukturen och sysselsättningen i Landskrona att ha mycket mindre möjligheter att göra detta. Detta uppbindande av samhälleliga resurser i varvet har rimligen den effekten att man inte helt opåverkat kan göra en maximal satsning i övrigt.

Dessutom ger naturligtvis strävan här att fasa ut fartygsproduktionen med annan industriell produktion de industrier som har intresse av att expandera sin verksamhet underlag för alldeles speciella arrangemang, som man inte kan åstadkomma om man här konserverar en befintlig industristruktur och ändå skall försöka komplettera den med annan sysselsättning på orten. Det finns verkligen anledning för riksdagens ledamöter att allvarligt tänka över vad man här ger sig in på. Jag vidhåller mitt omdöme, att den socialdemokratiska reservationen är en björntjänst på lång sikt när det gäller att ge Landskrona kommun den näringslivsstruktur och den arbetsmarknad som man eftersträvar.

SVEN ANDERSSON (fp):

Herr talman! Har man ingen marknad skall man inte heller producera några varor. Svensk varvspolitik har byggt – och bygger fortfarande – på antagandet att det trots allt kommer att finnas en marknad för ett antal svenska varv. Denna marknad kommer visserligen att se annorlunda ut, men man har ändå denna inriktning, trots sjöfartskris och uppkomsten av nya konkurrenter, vilka kan leverera samma båtar till ett väsentligt lägre pris.

Varvspolitiken har i många år baserats på en orimligt optimistisk utvecklingstro vad gäller svensk varvsproduktion. Såväl politiker som

varvsföretag har syndat. Också andra länder står inför samma problem – vi är alltså inte ensamma. Men det gör i det här fallet inte problemen mindre.

Vad det gäller är att hitta de speciella nischer, där svensk varvsteknik kan hävda sig. Ofta talas det om alternativ produktion, men självfallet är även vissa fartygstyper intressanta. Vad det vidare gäller är att hitta former för en industriell strukturomvandling som för de anställda är socialt acceptabla. Storleken av de berörda arbetsplatserna har ställt arbetsmarknadspolitiken inför ett helt unikt problem.

Detta är bakgrunden till näringsutskottets betänkande. Näringsutskottet har ställt sig bakom regeringens allmänna tanke att man för tre av storvarven skall satsa på att dessa år 1985 blivit internationellt konkurrenskraftiga företag, dvs. utskottet har skärpt den något suddiga formulering som propositionen har av detta krav. Vi föreslår ett tillkännagivande på denna punkt. Utskottet framhåller det som särskilt viktigt att ägaren – staten – klart markerar den tidpunkt då lönsamhetskravet måste vara uppfyllt. Siktet skall vara inställt på 1985, och Svenska Varv har att söka uppnå det målet.

Det finns naturligtvis en risk att vi här begår ett misstag liknande vad vi tidigare gjort oss skyldiga till, nämligen att vi gör en för positiv tolkning av marknaden och om några år får konstatera att ytterligare något eller några av storvarven måste läggas ned. Det finns emellertid även andra argument än sysselsättningsmässiga för att välja den kurs vi nu väljer. Bl. a. är satsningen i dag, långt mer än vid tidigare varvsbeslut, inriktad på andra produkter än det förhållandevis enkla båtbyggande som tidigare var varvens huvudsakliga uppgift. Svenska Varv höjer nu sin teknologiska nivå. Lyckas denna omstrukturering blir dessutom – samhällsekonomiskt sett – kapitalinsatsen inte så överväldigande. Vi slipper de stora nedläggningskostnader som annars skulle uppstå.

Att näringsutskottet sätter en tidsgräns vid 1985 innebär inte att vi kommer att "slippa ifrån" varvsfrågorna under åren fram till dess. Redan i höst är det ju enligt regeringen dags att diskutera sysselsättningspolitiska åtgärder, och då särskilt med anknytning till Landskrona. Men vi markerar ändå en strävan att få till stånd ett långsiktigt beslut som inte skall behöva justeras varje år.

Det är just på detta område – förekomsten av något så när klara och något så när långsiktiga besked från staten till anställda och företagsledning inom varvsföretagen, liksom till deras kunder och leverantörer – som jag tycker den principiella skillnaden går när det gäller socialdemokraterna och regeringspartierna.

Skall det vara någon mening med målet internationell konkurrenskraft måste staten – som både är ägare och svarar för de industripolitiska och arbetsmarknadspolitiska subventionerna – tala om för företagen var gränserna går både tidsmässigt och ekonomiskt. Men detta vägrar socialdemokraterna att göra. Man vill bara ha "erforderliga" resurser och "erforderlig" tid.

Även på en annan punkt illustreras skillnaden i synsätt mellan regeringspartier och socialdemokraterna. 800 milj. kr. föreslås i bidrag till vissa

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

utvecklingskostnader. 360 miljoner av dessa skall gå till prefabricerade processanläggningar, resten – 440 miljoner – till andra verksamheter. Här vill socialdemokraterna kräva en detaljstyrning av hur pengarna skall användas. Företagsledningen får inget större utrymme för egna bedömningar. Samtidigt är det med den socialdemokratiska uppläggningsen oklart vad konsekvenserna blir om företaget använder pengarna på ett otillfredsställande sätt. Majoriteten har i stället valt att tala om vad konsekvenserna blir men också samtidigt ge företagsledningen möjlighet att i vederbörlig samverkan med de fackliga organisationerna verkligen satsa på de saker man bedömer har de största förutsättningarna.

Innebörden i den tidsfrist man nu får är inte att varven fram till 1985 får fullmakt att förlora hur mycket pengar som helst. En viktig punkt i propositionen – som utskottet ställt sig bakom utan några invändningar – är denna: "I den mån förlusterna under omstruktureringsperioden bedöms öka utöver vad som nu förutses bör det åligga Svenska Varv att anpassa verksamheten till den av ägaren givna ekonomiska ramen."

Syftet är att nå långsiktig överlevnad för varven. Om något varv lyckas få ett kommersiellt genombrott har det inte bara tillåtelse utan snarare skyldighet att utnyttja detta för att öka sin produktion. I detta sammanhang har bl. a. Kockums Varv nämnts. Både Kockums Varv och Öresundsvarvet bör få ha flexibilitet att utnyttja marknaden.

Utskottet har föreslagit en del förändringar i förhållande till propositionen. Jag har redan berört det förtydligande – tillkännagivande – som vi gjort rörande den tidpunkt vid vilken varven förväntas vara konkurrenskraftiga. Vidare har utskottet ändrat utformningen av räntestödet till varvsindustrin. En svensk beställare av fartyg vid svenskt varv bör inte i räntehänseende ges sämre villkor än en utländsk beställare som köper samma fartyg. Att tillämpa en annan ordning kan ses som omvänt handelshinder, och propositionens förslag på denna punkt bör ändras. I något fall har näringsutskottet yrkat rent avslag på propositionens förslag. Så är fallet beträffande frågan om stödområdet i Landskrona.

Beslutet i dag innebär problem för många orter. Massmedia har noga följt utskottsbehandlingen. Små orter har ställts mot stora, norr mot söder. Låt mig bara när det gäller Finnboda Varf dementera uppgiften att vi "räddat" detta Stockholmsvarv. Överläggningarna mellan Stockholms läns landsting, Stockholms och Nacka kommuner berörs inte. Finnboda skall inte tära på Svenska Varvs budget.

Herr talman! Det är ju väl bekant att företrädare för alla utskottets tre icke-socialistiska partier lagt ned åtskilligt arbete på att få till stånd en ändring vad gäller Landskronavarvet. Redan innan propositionen lades fram kunde klarsynta betraktare lätt konstatera var en majoritet inom riksdagen befann sig. Ett flertal sammankomster hade visat detta. Och eftersom det på den här punkten förekommit en del yviga uttalanden om "bypolitik" vill jag göra några allmänna påpekanden.

Det är naturligtvis av värde om så här genomgripande förändringar i ett statligt företags verksamhet – vilka dessutom så kraftigt berör en enda

kommun – kan ske i bred enighet.

Att det blivit problem när det gäller Landskrona beror inte så mycket på saker som hänt här i riksdagen. Sannolikt finns det minst två andra orsaker. Den ena orsaken är att det blir problem för Landskrona om Öresundsvarvet läggs ner. Näringsstrukturen är mycket ensidig. Efter vad vi har hört här i debatten är sysselsättningsläget besvärande. Detta är ett strukturellt problem. Regionen har i och för sig goda förutsättningar att hävda sig men behöver hjälp till omvandling. Någon permanent inplacering i stödområdet har därför näringsutskottet – i likhet med arbetsmarknadsutskottet – inte kunnat förorda. Stödområdet skall reserveras för de permanent underprivilegierade områdena.

Men någon hjälp till omvandling har inte Landskrona fått i propositionen. Och detta är den andra orsaken till problemen som uppstått här i riksdagen. I propositionen saknas i stort sett förslag till konkreta åtgärder i Landskronaområdet. I huvudsak finns bara en hänvisning till ett nytt regeringsförslag om arbetsmarknadspolitiska åtgärder som skall komma till hösten. Hur dålig framförhållningen är inom Svenska Varvs ledning har också framkommit vid den hearing utskottet hade med just denna ledning. Uppdelningen i två olika propositioner har vi från utskottets sida fått acceptera, men låt mig understryka att jag tror det hade varit mer lyckligt om ett klart besked i endera riktningen från regeringen i själva nedlägningsfrågan hade kombinerats med konkreta förslag när det gäller de arbetsmarknadspolitiska åtgärderna. Förslag till en mer konkret utformning av dessa fanns ju också under propositionsarbetets gång. Preciseringen på dessa punkter har också betydelse för trovärdigheten i de övriga beslut riksdagen tvingas fatta. Som det nu blev, kombineras uppskovet med de arbetsmarknadspolitiska åtgärderna till hösten med ett uttalande om att nedläggningen av Landskronavarvet skall ske ”i en takt som bestäms med hänsyn till möjligheterna för de anställda att få nya arbeten”.

Som jag tidigare nämnt har utskottet här klart sagt ifrån. Det är absolut nödvändigt med ett klart besked om vilken tidsfrist som gäller. Vi föreslår – och detta innebär ju en ändring, eller snarare en precisering jämfört med propositionens förslag – att omvandlingen av Öresundsvarvet skall vara helt avslutad senast 1985.

Detta är den utformning näringsutskottets betänkande slutgiltigt fick.

Den lösning som företrädarna för utskottets borgerliga partier dessförinnan diskuterade innebar att man inte nu skulle fatta ett nedlägningsbeslut. Man skulle i stället ge detta varv en sista chans, och liksom rörande de andra varven skulle detta ha förenats med ett mycket klart besked om att det verkligen handlade om just en sista chans. Den lösning vi diskuterade och som förvisso var väl förankrad på Skånebänkarna, trots att det inte var någon odelat behaglig lösning för Öresundsvarvet, innebar att fartygsproduktionen vid varvet om tre år skulle vara reducerad med två tredjedelar av nuvarande kapacitet. Om lönsamhet då inte ansågs möjlig att uppnå, skulle också den resterande fartygsproduktionen avvecklas.

Det fanns de som gjorde gällande att vad vi utskottsledamöter i det här

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

avseendet sysslade med var att diskutera alternativ till propositionen som skulle ha inneburit ökade statliga kostnader. Jag vill säga att man inte kan vara så säker på den saken. Två argument talar mot en sådan tolkning. För det första skulle ju resultatet av "ett misslyckande" i utskottet lätt ha kunnat resultera i att den socialdemokratiska linjen vunnit här i kammaren. För det andra talar propositionens oklara utformning för att även nedläggningsalternativet skulle ha kostat staten utomordentligt mycket pengar. Omfattningen av de olika statliga stödåtgärderna skall inte bestämmas förrän till hösten. De oklarheter som propositionen har rörande den framtida nedläggningen kan också lätt resultera i att man vid varvet fortsätter att bygga båtar under en ganska lång tid utan att det sker någon anpassning till utvecklingen.

På en direkt fråga av mig till ledningen för Svenska Varv vid utskottets hearing, hur man skulle klara sysselsättningen, fick jag till svar: Vi har inga planer. Vi får väl bygga båtar som inte är lönsamma på Landskronavarvet. – Jag tycker att min fråga var befogad och att det var ett upplysande svar jag fick.

De som vill göra gällande att de inom utskottet under hand diskuterade lösningarna med säkerhet skulle ha blivit mycket dyrare för staten grundar sig endast på gissningar. Det enda vi vet med någon säkerhet är att ett beslut enligt den socialdemokratiska reservationen – vilket kan bli en direkt följd av att andra lösningar inte kunde uppnås – med största sannolikhet blir dyrare än ett beslut enligt regeringens förslag. Hur mycket dyrare vet vi inte. Den socialdemokratiska reservationen innebär ju att man beträffande Öresundsvarvet på en och samma gång yrkar bifall till två motioner, vilka på en central punkt inte har samma utformning. Den motion som väckts av två folkpartister innebär samma uppläggning som propositionen valt för de tre andra storvarven, nämligen att Öresundsvarvet senast 1985 skall vara i den kommersiella sektorn. Det innebär samma krav på lönsamhet som för de andra storvarven, även om tidfristen är längre än den vi diskuterade under hand i utskottet – vi satte ju gränsen till 1983. I den socialdemokratiska motionen saknas däremot anknytningen till en klart angiven tidsfrist.

Men varför har då utskottet utformat sitt betänkande på ett sätt som i sina praktiska konsekvenser lätt kan leda till ökade kostnader för varvspolitiken?

Ja, det är ju helt enkelt på det sättet att det måste finnas majoritet för en förbättring, om den skall kunna genomföras.

Att man i politiken tvingas föreslå sådant som är inte den bästa utan kanske den nästa bästa lösningen – och gör detta på grund av de politiska förutsättningarna för att nå ett beslut – är så vanligt att det hör till de grundläggande arbetsvillkoren inom politiken. Man kan därför bara konstatera att ett eventuellt regeringsnederlag på den här punkten tillhör de självförvållade nederlagen. När ett statsråd lägger propositioner med muntliga tillägg om att saker och ting får ordnas i utskottet – något som inte brukar förekomma och som kanske inte heller bör förekomma – hänger förutsättningarna för framgång förstås nära samman med om statsrådet i

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

fråga sedan är beredd att medverka till att man verkligen löser saken i utskottet. Jag kan bara tillägga att vi från utskottets sida, även om vi gjort åtskilliga förändringar i propositionen, också har gjort en hel del för att statsrådet skulle slippa just det här speciella nederlaget.

Vi hade inte gjort oss det besväret om vi inte hade varit övertygade om att den lösning vi diskuterade i vart fall var lika sakligt hållbar som det förslag i propositionen vi nu trots allt stannat för. Vi hade med andra ord inte möjlighet att välja det bästa förslaget, och jag yrkar därför bifall till utskottets förslag.

Herr talman! Den arbetsmarknadspolitiska delen av propositionen belyses här i debatten mer av våra kolleger i arbetsmarknadsutskottet. Jag har redan gjort kommentarer beträffande Landskrona. Rent allmänt kan sägas att näringsutskottet har samma uppfattning som arbetsmarknadsutskottet i fråga om den sysselsättningsgaranti som socialdemokraterna föreslagit och om hanteringen av det Projekt 80 som nu finns i Göteborgsregionen. Vid de kommande överläggningarna om sysselsättningspolitiska insatser vid varven får man väga den omständigheten att anställningsgarantin i dag finns vid vissa varv mot de invändningar som kan riktas mot systemet. Det är således tveksamt om statsmakterna för enskilda företag eller branscher i princip skall göra sådana åtaganden som P 80 innebär. Bl. a. kan anställda i andra branscher eller företag med problem anse sig ha rätt till samma garantier.

I den socialdemokratiska reservationen rörande P 80 framhålls det stora antalet äldre och begränsat arbetsföra inom projektets ram. Någon klar bild över hur kostnaderna fördelas har man inte. Det är just detta riksdagen skall få i höst, kan vi från utskottsmajoritetens sida då konstatera. Det är också mot den bakgrunden som näringsutskottet – lika litet som arbetsmarknadsutskottet – ser årsskiftet 1980-1981 som en stupstock för projektet. Eftersom höstens riksdagsbeslut kan väntas tämligen sent ser vi inga hinder för att P 80 får fortsätta en bit in på 1981. Utskottet har inte något att erinra mot att regeringen får besluta om att projektet får fortsätta någon tid in på 1981 om det bedöms lämpligt.

Arbetsmarknadspolitiska medel är till för att hindra arbetslöshet och för att få vår arbetsmarknad att fungera bättre. Problemen i det här fallet är mycket stora. Många människor är direkt berörda. Vi måste se till att vi får en konkurrenskraftig industri – ett näringsliv som kan exportera och ge oss de resurser vi så väl behöver i vårt nuvarande ekonomiska läge. Men tryggheten till anställning har ett värde i sig. Det är därför vi inom folkpartiet hårt har tryckt på det sociala ansvaret – en omvandling i acceptabla former. De förändringar vi från utskottets sida har föreslagit i propositionen har bl. a. detta till mål. Ge varven en chans, men ställ krav på dem! Se till att det finns ett skyddsnät, men verka för att det inte skall behövas!

PER WESTERBERG (m):

Herr talman! Orderstockarna vid världens varvsindustrier har nu sjunkit kontinuerligt t. o. m. 1978 från en mycket hög nivå som vi hade 1974. De stora orderstockarna sistnämnda är möjliggjorde under ett flertal år ett högt

kapacitetsutnyttjande – detta framför allt fram t. o. m. 1977. Därefter har kapacitetsutnyttjandet, i första hand i de svenska storvarven, sjunkit ganska kraftigt.

Bedömningar om orderingången till varvsindustrin under 1980-talet har gjorts av flera internationella organisationer inom varvs- och sjöfartsnäringarna. Gemensamt för dessa bedömningar är att en betydande överkapacitet kommer att råda inom varvsindustrin under hela 1980-talet.

Under förutsättning av ett framgångsrikt utvecklingsarbete inom Svenska Varv bedömer företagsledningen att den genomsnittliga årliga försäljningsvolymen under perioden 1980–1984, som dagens beslut skall beröra, motsvarar ungefär 4.9 miljoner direkta produktionstimmar. Under år 1980 uppgår den kapacitet som finns inom Svenska Varv till ca 10 miljoner timmar vid varven.

Riskerna för att inte tillräckligt framgångsrikt kunna genomföra detta nödvändiga utvecklingsarbete är förhållandevis stora inom samtliga affärsområden som Svenska Varv har tänkt sig att arbeta inom, möjligen med undantag för bulkfartygen. Det är därför osäkert om en lönsam volym av ca 5 miljoner direkta produktionstimmar per år kan uppnås, som Svenska Varvs strukturplan förutsätter.

Svenska Varv framhåller att den proportionella minskningen av produktionsvolymen vid vart och ett av storvarven under senare år har gjort att samtliga storvarv i dag har ett lågt kapacitetsutnyttjande med åtföljande lönsamhetsproblem. Detta har försämrat varvens konkurrenskraft. Fortsatta proportionella minskningar skulle ytterligare försämma konkurrensförmågan på ett sådant sätt att varje varv blir nedläggningshotat om det inte redan är det i dag. Den starka minskning av produktionsvolymen som förutses är därför inte möjlig att genomföra genom en ytterligare proportionell minskning vid varje varv. Det blir därför nödvändigt att lägga ned en eller flera varvsenheter.

Från näringspolitiska utgångspunkter är det väsentligt att varvens produktionsvolym anpassas till marknadsförutsättningarna. Skälen är naturligtvis flera. Statens kostnader för varvsindustrin har enbart under åren 1977–1979 uppgått till ca 12 000 milj. kr. Detta innebär kostnader – för skattebetalarna – som uppgår till ungefär 0,5 milj. kr. per anställd. Det är väldigt mycket pengar per anställd och år, satsningar som är tämligen unika i det svenska näringslivet.

Solidariteten mellan skilda landsdelar kräver också att samhällets insatser kan koncentreras till de delar av landet där behovet är störst.

Moderata samlingspartiet krävde i en partimotion för drygt ett år sedan – vid föregående års riksdag – en kraftig neddragning av varvskapaciteten till en nivå som då motsvarade marknadsförutsättningarna. Vi förordade en neddragning till 6 miljoner direkta arbetstimmar och nedläggning av två storvarv. Utvecklingen har i allt väsentligt gett oss rätt i de bedömningar som då gjordes i nämnda motion. Det måste vara ett oavvisligt krav i årets varvsbeslut att Svenska Varv kan uppnå lönsamhet 1985. I annat fall bör Svenska Varv avvecklas – efter det att oerhört mycket pengar under tio års tid

satsats på att rekonstruera företaget, satsningar som är unika i svenskt näringsliv och svensk näringspolitik.

Svenska Varv har i sin strukturplan med utgångspunkt i marknadsutrymmet bedömt hur stor kapacitet som kan behållas vid Svenska Varv. Svenska Varv har sedan sett hur olika varvsenheter kan kombineras för tillverkning av de båtar som marknaden kan ta emot och som man förhoppningsvis kan sälja till någorlunda rimliga priser. En viktig aspekt har då varit att varvsenheterna måste vara tillräckligt stora för att snabbt och säkert kunna leverera – en aspekt som återkommer i den partimotion vi avlämnade vid föregående års riksmöte.

Öresundsvarvet var den enhet som på grund av storlek och produktionsinriktning bedömdes som svårast att passa in i en förändrad struktur. Svenska Varv föreslog därför nedläggning av Öresundsvarvet. I den bedömningen kan jag instämma. Denna debatt borde snarare handla om ytterligare nedläggning av ett storvarv, dvs. tvåvarvslösning, än om behållande av samtliga fyra storvarv – som faktiskt i dag har diskuterats i denna kammare. Öresundsvarvet har inte gått med på Svenska Varvs bedömning om varvets nedläggning. Det är kanske föga märkligt. I en långsiktsplan visar man att varvet kan uppnå lönsamhet till 1985. Öresundsvarvets ledning har gjort en prognos för ett antal projekt, främst specialfartyg. Dessa skulle byggas med en reducerad kapacitet vid varvet. Varvet skulle dras ned till ca 70 % av dagens kapacitet. Andelen nybyggnad av fartyg skulle minska från 85 % till 54 %. Reparationsverksamheten skulle öka. Antalet anställda skulle minska från 2 500 innevarande år till 1 800 om fem år. Detta skulle ske huvudsakligen genom naturlig avgång.

Öresundsvarvet bedömer resultatet under perioden 1980–1985 så att det skulle bli förhållandevis begränsade förluster. Åren 1980–1983 skulle ge en förlust på 203 milj. kr., medan de två sista åren under perioden skulle ge ett överskott på 170 milj. kr., allt enligt Öresundsvarvets egna planer.

Prognoser för lönsamhet är självfallet beroende av vilken marknadsbedömning man gör. Öresundsvarvet konstaterar att det blir ganska betydande förluster på samtliga inneliggande order utom en. Prognosfartygen – som man inte har order på – skulle däremot gå med vinst enligt Öresundsvarvets prognoser. Det är en mycket, mycket optimistisk bedömning, som jag definitivt inte kan instämma i.

När det gäller specialfartygen nämns som konkreta projekt SSAB:s transportsystem och Weyerhaeuser. SSAB-projektet är inte aktuellt, då SSAB valt järnvägstransporter i stället. Trots detta bedömer fortfarande Öresundsvarvet chanserna till avslut som goda. Weyerhaeuserprojektet är ytterligt osäkert och kan möjligen realiseras i mitten på 1980-talet.

För att få den kostnadstäckning för färjor som Öresundsvarvet förutser måste prisnivån för färjor gå upp 50 %. Det är en ganska optimistisk bedömning. I övrigt nämns ett antal mycket lösliga möjligheter till nya marknader.

Optimismen i planen kan illustreras av prognosen för 1982. När planen gjordes trodde varvet att det skulle kunna få order på specialfartyg för

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

leverans 1982 med minst 85 % kostnadstäckning. Under våren har kontrakt tecknats för tre ytterligt standardmässiga fartyg som ger endast 75 % kostnadstäckning. Fartygen skall levereras till Holland 1982, och den leveransen innebär en förlust på ytterligare 90 milj. kr. Fartygen kommer att belägga halva kapaciteten på Öresundsvarvet.

Vidare byggde Öresundsvarvet fyra specialfartyg till Stena Line AB. Två båtar levererades under 1979, de resterande i år. Kostnadstäckningen för den första båten var endast 50 % – man fick alltså bara betalt för hälften av kostnaderna. Priset låg under materialkostnaden. En viss förbättring uppnås troligen för senare båtar genom serieeffekter, men denna förbättring kommer ändå att vara förhållandevis liten i jämförelse med de förluster det i detta sammanhang är fråga om.

De allvarligaste konsekvenserna av att Öresundsvarvet behålls kan kanske inte räknas i kronor och ören för skattebetalarna. De gäller i stället hur verksamheten på Öresundsvarvet kommer att inverka på de mindre och medelstora varven. Det är här de stora problemen egentligen ligger.

Öresundsvarvets plan förutsätter vidare att varvet får behålla sin reparationsverksamhet. Regeringen menar att denna verksamhet skall överföras till Kockums för att Kockums skall ges större möjligheter att klara sin volym. Kockums skall ju vara inriktat på att bygga mycket stora fartyg. Kapaciteten måste därför vara hög. Redan i Svenska Varvs strukturplan är det problem för Kockums att fylla ut nödvändig kapacitet under 1980-talets första år. Om reparationsverksamheten inte överförs från Öresundsvarvet, måste ytterligare pengar slussas till Kockums för att medge annan utfyllnadsproduktion, som inte ger kostnadstäckning.

Öresundsvarvets storlek och produktionsinriktning gör att det, som sagt, främst konkurrerar med mindre och medelstora varv, framför allt när det gäller byggandet av mindre specialfartyg. Det är svårt att se hur Öresundsvarvet skall kunna behållas utan att allvarliga konsekvenser uppstår för småvarven. Öresundsvarvet har lika stor kapacitet som övriga småvarv tillsammans. I den bedömning som gjordes av den kommission som undersökte de mindre varvens situation konstaterades att kapaciteten – efter nedläggning av ett par småvarv och Öresundsvarvet – ändå överstiger marknadsutrymmet med 10 %.

Om man antar att Öresundsvarvet i framtiden kan belägga kapaciteten med en produktion till 60 % kostnadstäckning, blir förlusten ca 200 milj. kr. per år under perioden 1980–1985, totalt ca 1 200 milj. kr. Det är mycket pengar för att man skall kunna behålla en förhållandevis begränsad sysselsättning. Det skall dock medges att bedömningen av procenttalet har gjorts av Svenska Varvs ledning och att den bedömningen kanske är något pessimistisk.

Vad beträffar Kockums varv kan jag inte se några bärande skäl för att en större nybyggnadsvolym – som föreslås i reservation nr 3 – skulle vara en förutsättning för att varvet skall kunna överleva. Möjligheterna att väsentligt öka volymen vid bättre marknadsförutsättningar kvarstår ju. Det finns möjlighet att där mycket kraftigt öka produktionen, om man kunde teckna

order till full självkostnadstäckning. Den möjligheten har utskottet lämnat öppen. Till dess finns det ingen anledning att hålla volymen på en hög nivå när det gäller en enligt min uppfattning olönsam fartygsproduktion.

Vad gäller reservation nr 4 kan det enligt utskottets uppfattning vara önskvärt att någon form av produktion vid Finnboda Varf kvarstår under förutsättning att detta inte ytterligare kommer att belasta Svenska Varv eller skattebetalarna. Att däremot, som reservanterna vill, låsa Svenska Varvs ledning tror vi skulle vara besvärande och kanske ödesdigert.

Trots den socialdemokratiska reservationen till förmån för en fortsatt fartygsproduktion vid Öresundsvarvet vill samma reservanter införa en generell anställningsgaranti inom Svenska Varv. Jag har ännu inte sett några som helst kostnadsberäkningar för en sådan anställningsgaranti. Men jag tror att vi kan vara säkra på att kostnaderna i varje fall inte kommer att bli små. Är det de socialdemokratiska reservanternas mening att samhället vid alla hot i framtiden om friställningar skall gå in med en form av anställningsgaranti? Det kommer att bli nödvändigt på många ställen i så fall. Finns det några ekonomiska beräkningar på kostnaderna för sådana anställningsgarantier, om de skulle bli legio och om man inom svensk näringspolitik skulle gå in med sådana så fort det blev problem med sysselsättningen någonstans? Man kan också fråga sig vad detta kommer att leda till i form av risker av en i det närmaste statisk eller stillastående samhällsutveckling och i form av ett visst slag av strukturomvandling? Eller utgör varvsregionerna något specialfall för reservanterna i utskottet? Varför skulle man i så fall prioritera satsningarna i Göteborgs- och Malmöregionerna framför alla andra delar av landet, där man inte är beredd att göra dessa mycket stora insatser?

Utskottets förslag möjliggör en minskning av varvens kapacitet och därmed även av personalstyrkan under socialt acceptabla former. Som tidigare har nämnts här i kammaren har omfattande åtgärder för att klara sysselsättningen under acceptabla former vid en sådan neddragning utlovats av regeringen. Jag kan inte finna något skäl för att vi med hjälp av skattepengar skall skjuta problemen framför oss.

När det gäller den penningtilldelning som behandlas i detta betänkande har det rätt en viss förvirring om hur mycket resp. förslag skulle komma att kosta. Så mycket tror jag dock är klart att det socialdemokratiska förslaget kommer att bli dyrbarare. Man har i jämförelse med regeringens förslag föreslagit en ökning av avskrivningslänen med 225 milj. kr., en ökning av skuldbreven med 107 milj. kr., ökade bidrag till utveckling med 100 milj. kr. och ökade anslag till utvecklingsfonder med 75 milj. kr. Däremot har man dragit ned på medelstillskottet med 632 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag. Det förutsätter att reservanterna hävdar att förlusterna på Öresundsvarvet kommer att bli mycket mindre än vad Svenska Varv och regeringen förutsätter. Det rör sig här om en skillnad på 440 milj. kr., som alltså inte på något sätt skulle gå till spillo om den borgerliga majoriteten i näringsutskottet skulle vinna och Öresundsvarvet skulle kunna klara någon form av lägre förluster under kommande år. Dessutom förutsätter vi från den borgerliga majoriteten att det blir nödvändigt att skriva ned Öresundsvarvets anlägg-

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

j ningsvärde mer än vad reservanterna vill. Man kan nämligen allvarligt ifrågasätta det ekonomiska värdet av dessa anläggningar.

Herr talman! Med hänvisning till vad jag här framfört ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan under samtliga punkter och avslag på reservationerna 1–9.

TALMANNEN:

Jag får meddela att anslag nu uppsatts om detta sammanträdes fortsättning kl. 19.30 efter sedvanlig middagsrast.

ERIK JOHANSSON (s):

Herr talman! Den fortsatta omstruktureringen av den svenska varvsindustrin kommer att innebära ytterligare friställningar i de berörda varvsregionerna. Då industrissysselsättningen i dessa regioner varit vikande under 1970-talet kommer förändringarna inom varvsindustrin att få allvarliga konsekvenser för sysselsättningen. För Göteborg och Malmö har industrissysselsättningen under andra hälften av 1970-talet minskat med mer än 10 %. Tyvärr räknar man med att den utvecklingen skall fortsätta även under första hälften av 1980-talet.

Mot denna bakgrund är det självklart för oss socialdemokrater att ägna sysselsättningsfrågorna stor uppmärksamhet i samband med förslagen om neddragning av den svenska varvskapaciteten.

Departementschefen anmäler i propositionen att han avser att under hösten återkomma till riksdagen med förslag till åtgärder på sysselsättningsområdet. Detta är helt otillfredsställande. Det kan inte vara rimligt att riksdagen skulle fatta beslut om den svenska varvsindustrins storlek utan att samtidigt få uppgift om vilka åtgärder regeringen föreslår för att upprätthålla sysselsättningen och dämpa den sociala oron på de berörda orterna.

I vår partimotion 2019 föreslår vi därför att riksdagen redan nu skall ta ställning till konkreta förslag för att hålla sysselsättningen uppe. Vi föreslår bl. a. att den nu gällande anställningsgarantin för de varvsanställda skall bibehållas under den kommande omstruktureringsperioden och utsträckas till att omfatta även varven i Blekinge. Vidare föreslår vi att ett handlingsprogram snarast utarbetas för att skapa ny sysselsättning på varvsorterna. Slutligen anser vi att de regionala utvecklingsfonderna i Göteborgs och Bohus län, Malmöhus län och Blekinge län skall tilldelas ett bidrag på vardera 25 milj. kr. för stöd till utvecklingsprojekt i varvsregionerna.

Herr talman! I mitt inlägg kommer jag att koncentrera mig på frågan om anställningsgaranti i varvsorterna i anslutning till reservation 8 i näringsutskottets betänkande. Arbetsmarknadsutskottet har beretts tillfälle att yttra sig över detta, och vi socialdemokratiska ledamöter har anmält avvikande mening. Mina partikamrater i utskottet, Bernt Nilsson och Hans Gustafsson, kommer senare i debatten att beröra även övriga frågor som vi tagit upp i vårt yttrande till näringsutskottet.

I samband med 1978 års varvsbeslut föreslog vi socialdemokrater att de anställda vid de berörda storvarven skulle omfattas av en anställningsgaranti.

Vi krävde att staten som arbetsgivare skulle ta sitt sociala ansvar, och detta krav kvarstår ännu i dag. Riksdagens majoritet biföll det förslaget. En särskild organisation, Projekt 80 AB, bildades i Göteborg för att ta hand om den övertaliga varvpersonalen. Ett huvudsyfte med P 80 var socialt, dvs. att undvika otrygghet och utslagning och svåra sociala problem. Ett annat var ekonomiskt: den återstående personalstyrkan vid varven skulle ges en sådan sammansättning att en fortsatt effektiv produktion skulle bli möjlig. Ett tredje motiv var att man genom intensiva anpassningsåtgärder ville åstadkomma en smidig – och därmed också från samhällsekonomisk synpunkt fördelaktig – överföring av övertalig personal till nya arbeten.

Herr talman! P 80 är en organisation inom ramen för Svenska Varv. För de personer som går över till projektet föreligger inte någon formell uppsägningssituation. En del av dem kan genom P 80, tillfälligt eller permanent, slussas tillbaka in i det ordinarie arbetet vid varven. En huvuduppgift för P 80 är olika typer av långtgående och individanpassade åtgärder för att underlätta övergången till annat arbete. Hit hör exempelvis individuellt anpassad och riktad utbildning. Den är ofta upplagd i samråd med blivande arbetsgivare. Hit hör också stöd till platssökande vid anställningsbesök hos nya arbetsgivare och bidrag till arbetsgivare vid anställning av svärplacerade. En annan uppgift för P 80 ligger i att, med utnyttjande av den till projektet anmälda personalen, bearbeta olika förslag som kan leda till en ny industriell verksamhet vid varvsorterna. Samverkan med arbetsförmedling, sociala myndigheter, fackliga organisationer och andra samhällsorgan utgör härvid värdefulla inslag.

Trots vissa problem är bedömningarna av den s. k. P 80-verksamheten positiva. Det måste konstateras att organisationen inneburit stora fördelar ur både mänskliga och företagsekonomiska aspekter. Farhågorna att projektet skulle verka hämmande på rörlighetsbenägenheten hos de anställda har inte besannats.

Som väntat har det emellertid visat sig att en del av den övertaliga personalen är svår att placera på den öppna arbetsmarknaden. Det finns flera orsaker till det. Varvsarbetet är till sin karaktär tungt och riskfyllt med förlitningar och skador som resultat. Den snabba neddragningen av varven i Göteborg under andra hälften av 1970-talet har vidare lett till en personalsammansättning inom varven som markant avviker från sammansättningen på arbetsmarknaden i stort.

Herr talman! Kostnaderna för garantin anges vara ca 266 milj. kr. Bakom de relativt höga kostnaderna för P 80 torde bl. a. ligga det stora inslaget av äldre och begränsat arbetsföra. Någon redovisning av hur kostnaderna fördelas på olika ändamål ges inte i propositionen. Enligt vad utskottet inhämtat har inte mindre än 115 milj. kr. av den totala summan använts till pensioner.

Utan en ingående analys av verksamheten och kostnadernas fördelning är det emellertid inte möjligt att göra en tillförlitlig bedömning av i vilken utsträckning kostnaderna för P 80 i realiteten ersätter andra kostnader, som skulle uppstått om inte verksamheten kommit till stånd. Det kan nämnas att

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

av de ursprungligen 1 600 övertaliga återstår nu ca 500 personer, som ännu inte har kunnat beredas nya arbeten. Härav är 240 personer 55 år och äldre, 75 personer villkorligt arbetsföra och 100 personer kan betraktas som socialmedicinska fall.

Från Göteborgs kommun har man pekat på att det redan med hänsyn till de människor som i dag omfattas av P 80 är motiverat att fortsätta verksamheten efter utgången av 1980. Om verksamheten avbryts riskerar man att en del av det anpassningsarbete som pågår inte kommer att leda till resultat. Eftersom de som omfattats av P 80 fortfarande formellt är anställda vid varven kommer de vid ett avbrytande av P 80-verksamheten att återgå dit. De kommer därmed att ingå i den totala personalstyrka som skall anpassas till en väntad krympning av varvskapaciteten.

Med förslaget om anställningsgaranti ville vi socialdemokrater i första hand värna om de äldre och handikappade, som har svårt att hävda sig på den öppna marknaden. Erfarenheterna av P 80 har visat att anställningsgarantin under den smärtsamma omstruktureringsprocessen inom varvsindustrin fyllt en viktig funktion för speciellt dessa kategorier.

Denna bakgrund kan ge svar till dem som varit kritiskt inställda till denna fråga. Vi är för vår del – med vetskap om P 80:s sammansättning – medvetna om möjligheten att skapa sysselsättning för människorna. När detta sker i samverkan med de fackliga organisationerna, med de sociala myndigheterna och övriga samhällsorgan har vi en garanti för att dessa människor skall få ett arbete. Det ger också möjlighet till att ingående pröva de olika vägar man kan beträda för att skapa sysselsättning. Det har varit vägledande och avgörande för oss reservanter.

Herr talman! Även om konjunkturen blivit bättre sedan 1978 är vi rädda för att främst de äldre och handikappade varvsarbetarna får svårt att hävda sig på den öppna arbetsmarknaden. Här krävs särskilda insatser, som ibland kan vara tidsödande, för att om möjligt föra över så många som möjligt av dessa människor till nya jobb. En organisation som P 80 har visat sig vara mycket lämplig när ett betydande antal personer på en gång skall gå över till annan verksamhet. Erfarenheterna av P 80 har också visat vad personella resurser inom exempelvis förmedlingsverksamheten kan betyda. Detta styrker oss socialdemokrater i vår uppfattning att det är samhällsekonomiskt motiverat att ge arbetsförmedlingen utökade personella resurser.

För att stilla oron hos alla dem som kan komma att drabbas av ett beslut om neddragning av den svenska varvsindustrin bör riksdagen redan i dag fatta beslut om anställningsgarantier i varvsorterna att gälla under hela omstruktureringsperioden.

Till sist, herr talman, vill jag knyta an till huvudfrågan om varvsnäringsens situation och utveckling. Man har i debatten påtalat den situation som från arbetsmarknadssynpunkt blir följden av en neddragning av verksamheten vid varven. Hugo Bengtsson har utvecklat detta när det gäller Öresundsvarvet. För egen del vill jag understryka att konsekvenserna inte bara drabbar varvsorterna i Skåne utan också en stor del av den övriga skånska arbetsmarknaden. Ett bifall till de socialdemokratiska förslagen skulle i hög

grad medverka till att lösa problemen på hela den skånska arbetsmarknaden. I de socialdemokratiska förslagen finns medlen anvisade för hur problemen kan finna sin lösning.

Med det anförda, herr talman, yrkar jag bifall till reservationen nr 8 i näringsutskottets betänkande.

PER WESTERBERG (m) replik:

Herr talman! Jag är litet förvånad över Erik Johanssons sätt att argumentera för anställningsgarantin. Att lösa problemen på arbetsmarknaden i Skåne genom att till varje pris hålla fartygsproduktion kvar vid Öresundsvarvet tror jag knappast är den rätta metoden. Tvärtom har ju Svenska Varvs ledning gång på gång klagat på att man har fått generella nedskärningar över samtliga varv, som kanske tillfälligt är lättare att klara sysselsättningsmässigt men som ger väsentligt sämre överlevnadsmöjligheter för samtliga fyra varv som skulle finnas kvar, om de socialdemokratiska reservationerna skulle bifallas.

Dessutom vill jag fråga Erik Johansson: Är Erik Johansson beredd att i alla andra fall på olika håll i landet där det kan uppstå sysselsättningsproblem – inte bara i Malmö- och Göteborgsregionerna – beredd att gå in med någon form av anställningsgaranti? Vilka ekonomiska konsekvenser tror Erik Johansson i så fall att det skulle komma att leda till? Och vilka konsekvenser skulle det få när det gäller att klara omstruktureringen i samhället?

Det är mycket viktigt att få svar på dessa frågor – framför allt för den breda allmänhet som inte bor i Göteborgs- och Malmömrådena.

ERIK JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Först och främst har vi från vårt håll tidigare i debatten i dag kraftigt understrukt att vi är beredda att medverka till en omstrukturering av varvsindustrin – vi ser det som en nödvändighet.

Vi har under åren byggt upp en hel rad arbetsmarknadspolitiska medel, som är utformade mot bakgrund av utvecklingens krav och anpassade till människorna. I arbetsmarknadspolitiken möts samhällsekonomin krav på effektivitet och kraven på att tillgodose de enskilda människornas förutsättningar och möjligheter. Anställningsgarantin är ett sådant arbetsmarknadspolitiskt medel.

De arbetsmarknadspolitiska medlen är okonventionella. Det sker bedömningar från fall till fall. Vi har från vårt håll gjort bedömningen att det här är en möjlig framkomstväg i den här situationen. Den är fullt motiverad med utgångspunkt från vår grundinställning om alla människors rätt till arbete.

PER WESTERBERG (m) replik:

Herr talman! Jag delar fullkomligt Erik Johanssons uppfattning att vi skall försöka skapa sysselsättning för samtliga människor som kan komma att friställas i varvsregionerna. Men att göra det genom någon form av anställningsgaranti tror jag väsentligt skulle komma att försvåra den

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

omstrukturering av varvsrörelsen som är absolut nödvändig för att kunna uppnå lönsamhet 1985.

Jag vill ånyo betona att vad Svenska Varvs ledning bl. a. har klagat över har varit att man skurit ned arbetsstyrkan jämnt över samtliga varv i stället för att plocka bort en eller ett par enheter. Att koncentrera sig på ett par varv skulle ge större slagkraft och större garanti för sysselsättning i framtiden. Då skulle man kunna få åtminstone ett par – helst tre – varv att överleva i framtiden.

Jag har ännu inte fått svar på frågan om Erik Johansson är beredd att gå in med anställningsgarantier i andra delar av landet, när det dyker upp sysselsättningsproblem där. Eller är det någonting unikt för Malmö- och Göteborgsregionerna att man skall gå in med denna typ av anställningsgaranti?

ERIK JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Förslaget i propositionen om en neddragning av varvsproduktionen skapar exceptionella och besvärliga förhållanden som är koncentrerade till dessa orter. Då har vi funnit att anställningsgarantier och P 80-verksamheten ger en bredd i möjligheterna att skapa sysselsättning för dessa människor. Arbetsförmedlingen har inte de resurser som skulle krävas för att klara det.

Självfallet är vi från vårt parti beredda att pröva olika vägar – det har vi med framgång gjort under de år vi haft en aktiv arbetsmarknadspolitik som vuxit fram med – det vill jag påstå – arbetarrörelsen som pådrivare. Vi har aldrig lämnat några enskilda människor eller regioner i sticket. Vi har valt att pröva medlen från fall till fall, och därvid har vi vägt samman såväl företagets och samhällets, ortens, som de enskilda människornas problem och förutsättningar. Målet är en progressiv utveckling av produktionen – däri ligger grunden för att kunna föra utvecklingen vidare i positiv riktning. Det har vi vid åtskilliga tillfällen bevisat.

Tal mannen anmälde att Per Westerberg anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! Vi har under 1970-talet fattat flera varvpolitiska beslut. Syftet har varit att dra ned produktionsvolymen och anpassa den till förändrade marknadsförutsättningar. Vi fick inte avsättning för våra produkter, och då måste vi antingen upphöra med tillverkningen eller försöka nå fram till alternativa produktioner. En omställning har skett av varvsindustrin från en expansiv sektor med stark ställning på världsmarknaden till en hastigt krympande industrigren med väldiga kapitalförluster. Den har ägt rum under en relativt kort tid. Det handlar om den kanske största strukturomvandling som vi har haft här i landet någonsin. Denna strukturomvandling har lett till en kris, och tyvärr ser vi inte slutet på krisen. Situationen är fortfarande mörk för varvsnäringen, och även om man kan se

vissa ljuspunkter, har vi inga garantier för att denna näring på nytt kan bli en slagkraftig verksamhet. Successivt har volymen dragits ned. Det regeringsförslag som vi i dag har att behandla går ett steg längre. Jag tror att det är nödvändigt.

Vad kan vi då göra för att förbättra läget? Det övergripande målet måste vara att föra över arbetskraften till nya expansiva sektorer. Från de aspekterna har arbetsmarknadsutskottet haft att bevaka två handlingslinjer, som är aktuella i sammanhanget. För det första gäller det åtgärder för att skapa en ny industrissysselsättning, och där kan regionalpolitiska insatser vara ett medel. För det andra måste strukturomvandlingen ske i socialt acceptabla former. Arbetsförmedlande insatser är viktiga inslag liksom åtgärder inom utbildningsområdet.

Utskottet tar inte ställning till i vilken omfattning och takt neddragningen inom varvssektorn måste ske, men vi konstaterar allt det råder en bred enighet om att varvsindustrin måste fortsätta att minska. Det är då som de sysselsättningspolitiska insatserna aktualiseras. Utskottet accepterar propositionens uppläggning, som innebär att regeringen till hösten skall återkomma med förslag dels när det gäller personalavvecklingen, dels för hur sysselsättningen i varvsregionerna skall främjas. En sådan uppläggning har kritiserats i den socialdemokratiska partimotionen. I en reservation säger socialdemokraterna att den är helt otillfredsställande.

Den metod som hittills har använts för att slussa över anställda vid Göteborgsvarven till andra branscher är Projekt 80. Inom ramen för detta projekt har den s. k. anställningsgarantin hanterats. Uppenbart har Projekt 80 haft både positiva och negativa sidor. Det borde vara förnuftigt att utan förutfattade meningar avvakta den utlovade utvärderingen. Socialdemokraterna begär just en sådan utvärdering av Projekt 80, och där har vi i arbetsmarknadsutskottet haft en samstämmig uppfattning. Nu kräver även socialdemokraterna att regeringen skall få i uppdrag att komma med förslag. Från den synpunkten upplever jag reservationen såsom omotiverad. Erik Johansson nämnde att man skall ingående pröva en sådan utvärdering. Då kan man fråga om det är klokt att binda sig, innan man har hittat en ny och bättre form. Det måste anses logiskt att avvakta en sådan utvärdering, innan man låser sig för olika förslag på det arbetsmarknadspolitiska området.

Den principiella diskussionen har rört både anställningsgarantin och det speciella Projekt 80. Det senare är något helt nytt för arbetsmarknaden och infördes i samband med varvsbeslutet 1978. Garantin gäller för de anställda fram t. o. m. 1980. I Göteborg finns, som här har nämnts tidigare, en särskild organisation för arbetsförmedlande verksamhet.

Utskottet har för sin del slagit fast att en sådan här form för arbetsmarknadsstöd innehåller svåröverblickbara och diskutabla inslag. Det finns starka principiella skäl mot att statsmakterna för enstaka företag eller branscher gör åtaganden av detta slag. Det rör sig ju ändå om insatser i en storlek av aldrig tidigare skådat slag. Företag i andra branscher och regioner kan med visst fog resa krav på liknande insatser. Det kan i konkreta situationer medföra svårigheter att göra avvägningar, som innebär att vissa delar av landet eller

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

någon region får en sådan garanti, medan andra delar får stora svårigheter näringspolitiskt eller på annat sätt.

Jag menar precis som socialdemokraterna i sin partimotion att det är svårt att analysera kostnaderna för Projekt 80. Många äldre och begränsat arbetsföra har berörts, vilket bör vara ett mycket tungt skäl för att avvakta utvärderingen av projektet. Det är ju på grundval av den utvärderingen som regeringen skall framlägga sin proposition i höst.

I det här sammanhanget bör dock noteras att arbetsmarknadsutskottet har föreslagit att Projekt 80 skall kunna fortsätta in på nästa år för att ge erforderligt handlingsutrymme – detta med tanke på att vi förmodligen först ganska sent i höst blir klara med ett riksdagsbeslut. Vi har för vår del förordnat att ingenting bör hindra regeringen, om den finner det lämpligt, att låta Projekt 80 dra över en tid in på 1981.

Utskottsmajoriteten ställer sig bakom propositionen i vad gäller uppläggningsen av de sysselsättningspolitiska insatserna. Å andra sidan kan hävdas att realbehandlingen återstår, eftersom de konkreta förslagen väntas föreligga i den kommande propositionen.

Beträffande det regionalpolitiska avsnittet har ett enhälligt utskott efter tvekan enats om att avstyrka den delen av propositionen. Det gäller förslaget om att placera Landskronaregionen i ett allmänt stödområde. Det har väckt mycket stor diskussion i samband med arbetet på den proposition som vi nu har att ta ställning till, inte minst därför att Landskrona så totalt domineras av sin storindustri, nämligen Öresundsvarvet.

Arbetslösheten i Landskrona är hög för att vara i den delen av landet. En nedläggning av Öresundsvarvet skulle därför drabba orten mycket hårt. Även om propositionens förslag har brister i analys och framförhållning har vi ändå ansett att den rätta lösningen inte kan vara att placera in kommunen i ett stödområde. Vi har hänvisat till att det regionalpolitiska stödet är till för de områden i landet som permanent har svårigheter. Det är då fråga om skogslänen och det norrländska inlandet, som har de mest varaktiga och djupa problemen. Det är där inte fråga om strukturomvandlingar utan om bristande förmåga att konkurrera på de allmänna villkor som gäller på marknaden.

Att låta Landskrona ingå i ett stödområde skulle strida mot de principer som riksdagen antagit i samband med den nya regionalpolitiska indelningen och stödformerna. Vi har hänvisat till att det, även om det skulle behövas mycket omfattande insatser, är möjligt att vid stödgivningen gå utöver de ramar som i dag tillämpas för stöd utanför stödområdena. Regeringen kan också inhämta särskilt bemyndigande från riksdagen. I övrigt bör man i Landskronaregionen kunna tillämpa samma principer som de som i allmänhet gäller för stöd utanför stödområdena.

Vi har dessutom lagt till att till de här frågorna finns det anledning att ha en mycket generös inställning. Med det ställningstagandet menar vi att vi har en fast principiell grund för när och hur en region skall kunna komma att placeras i ett permanent stödområde. Arbetsmarknadsutskottets förslag på denna punkt har fått anslutning av ett lika enhälligt näringsutskott.

När det gäller de medel som arbetsmarknadsutskottet har tillstyrkt skall kunna utgå, kan nämnas förslaget om att 170 milj. kr., som tidigare anvisats för regionalpolitiska insatser i varvsregionerna, nu skall föras över till den ordinarie regionalpolitiska anslagsramen – en förstärkning som kan komma till nytta.

Herr talman! I en så svår omställningsprocess som varvskrisen kräver, ställs unika krav på arbetsmarknadspolitiken. Därför är det viktigt att arbetsmarknadspolitiken får bli ett stöd för en mer aktiv näringspolitik. Det är viktigt att stödet kan överföras till produkter som inte bara tillverkas utan som det också finns avsättning för. Det är nu viktigare än någonsin att vi får en god näringspolitik som på sikt kan ge fler arbeten för att trygga välfärden i vårt land.

ERIK JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Utskottets värderade ordförande anförde när det gäller P 80 och anställningsgarantin att det inte finns anledning att binda upp sig innan erfarenheter har vunnits, att det var svåröverblickbart och att vi därför skulle vänta till hösten med avbrott som följd.

I mitt huvudanförande redovisade jag detta. Det är klart att det här är ett uttryck för en viljeinriktning, att det är ett blodprov – på hur stark viljan är att skapa arbete åt de människor som det här är fråga om och vilka medel man sedan skall använda. Som jag tidigare sagt har vi möjligheter till – och vi har även erfarenheter av – att med prövningar från fall till fall finna lösningar. Sådana har vi gjort med framgång. Om vi avbryter P 80-verksamheten återgår människorna, som jag sade, till sina arbeten, men har vi råd med detta? Vi reserverar anser att det är nödvändigt och ser det som en förutsättning för att kunna förverkliga den målsättning vi har satt upp: Arbete åt alla.

Vi bedömer det som både samhällsekonomiskt lönsamt och bäst för individen, eftersom det ger individen möjlighet att utvecklas och finna den tillfredsställelse ett arbete utgör.

När den här akuta situationen nu har uppstått har vi bedömt att just dessa åtgärder skulle vara lämpliga, och därför har vi förordat dem.

ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! För Erik Johansson blir jag tvungen att stryka under det jag sade i mitt huvudanförande: Det är inte fråga om att avbryta P 80. Vi har sagt att det kan få användas in på nästa år för att vi skall hinna avlösa det av andra och bättre metoder.

Min huvudinvändning mot den socialdemokratiska reservationen är att man gör en logisk kullerbytta. Man säger att man vill ha en utvärdering med företrädare för inte minst de fackliga organisationerna samt beställer ett regeringsförslag. Men samtidigt har man krav på att behålla den nuvarande anställningsgarantin och utvidga den till att gälla också Blekinge.

Varför skall man då ha en översyn med analys och förslag? Menar socialdemokraterna inte någonting med det? Menar de att det inte skulle leda

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

till någonting, eftersom de redan i dag vill binda upp sig?

Nu säger Erik Johansson att det mera skall ses som en viljeinriktning. En sådan förklaring kan väl vara försonande i sammanhanget. Jag vill ändå påstå att vi från arbetsmarknadsutskottet är beredda att ta ansvaret för sysselsättningen i dessa regioner. Det är min övertygelse att detta också gäller de socialdemokratiska ledamöterna. Min slutsats är att det är fel att föregripa det förslag vi har beställt, när man under tiden kan klara svårigheterna med det åtgärdsprogram som utskottet förordat.

ERIK JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Det är just där skiljelinjen går. Utskottets ordförande säger att man kan klara det med de medel man har. Det anser däremot inte vi reservanter, och därför har vi lagt vårt förslag.

Elver Jonsson sade vidare att man kan gå andra vägar. Jag är av den uppfattningen att vi behöver både-och. Socialdemokraterna har i utskottet och i motioner, både enskilda motioner och partimotioner, begärt förstärkningar av arbetsförmedlingarna för att kunna fylla dessa syften. Vi har den motiveringen att när människor befinner sig i denna situation är det ett tidsödande arbete att medverka till att få ut dem på nytt i arbetslivet. Det kan gälla att återge dem självförtroende, att ge dem en orientering om arbetslivet och nya arbetsområden, arbetsplatser osv. Till detta arbete har knutits, som jag sade tidigare, sociala myndigheter, läkare, fackliga organisationer, arbetsförmedling och liknande. Allt detta utgör en grundförutsättning. Men om arbetsförmedlingen hade fått dessa föreslagna resurser skulle möjligheterna ökat. De är inte tillräckliga i dag.

ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! När det gäller att klara sig med de medel vi har vill jag påpeka att vi ändå har sagt att vi behöver ytterligare resurser för att klara den svåra situation som kommer att uppstå när detta inträffar som vi är överens om nämligen att varvsnäringen måste reducera sin verksamhet. Vi säger i utskottet att vi kan tänka oss att pröva mera okonventionella lösningar för att snabbt och praktiskt skaffa arbete åt den övertaliga personalen. Det skall ske ett samarbete mellan arbetsmarknadsmyndigheterna, de anställdas organisationer och näringslivet i Sydsverige. Ett sådant samarbete måste komma till stånd.

Utifrån detta beställde vi ett förslag från regeringen, och denna beställning är också socialdemokraterna med på. Det är därför den logiska kollisionen uppstår när de å ena sidan beställer förslaget men å andra sidan vill föregripa det.

Jag vill ändå tolka det så att Erik Johansson menar att vi skall se det som en viljeinriktning, även om jag menar att det är en överloppsgärning att då skriva en reservation som man gjort här.

Talmannen anmälde att Erik Johansson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Herr talman! För 14 dagar sedan behandlade vi regionalpolitiken i denna kammare. Vi socialdemokrater var då starkt kritiska mot regeringens sätt att hantera sysselsättningsfrågorna. I går diskuterade vi näringspolitiken i flera timmar, och även vid det tillfället framkom samma kritik. I dag har vi ett nytt exempel på regeringens oförmåga i detta avseende. För en stund sedan var industriministern uppe i talarstolen och sade att socialdemokraterna har övergivit sin näringspolitik. Jag vet inte vad industriministern menade med detta, då vi ju har lämnat en utförlig motion med motiveringar. Men hur förhåller det sig med regeringens näringspolitik? Jo, den grundar sig på den enkla filosofin, att ger man bara företagen pengar, skapas också sysselsättning. Med andra ord, den borgerliga regeringen har aldrig haft någon näringspolitik, utan det är de privata företagen som skall sköta om det hela. Får företagen bara tillräckligt med pengar, kommer det också att skapas arbeten, menar man. Vi har sett hur det har blivit med den saken.

Så till den fråga som vi nu behandlar. En omstrukturering av svensk varvsindustri har pågått ett antal år och kommer väl att fortsätta ett tag till. Jag vill påpeka att omstruktureringen har varit nödvändig. Sedan kan man diskutera om det har vidtagits riktiga eller felaktiga åtgärder. Det är möjligt att bildandet av Svenska Varv AB var ett riktigt grepp – i varje fall blev det så. *Anställningsgaranti* har tillkommit för de anställda vid storvarven i Göteborg, Uddevalla, Landskrona och Malmö. I det sammanhanget har det talats mycket om alternativ sysselsättning – och det är just det som det här är fråga om. Det är så lätt att säga att det skall skapas alternativ sysselsättning, men det är betydligt svårare att lyckas med det. Vi vet att det på varvsorterna rör sig om ett mycket stort antal anställda, som på en gång kom i farozonen.

Situationen är vidare den att man på varvsorterna har en minskande industrisysselsättning liksom också en besvärande arbetslöshet. Där kan man, om man jämför de siffror som togs fram beträffande regionalpolitiken, peka på att exempelvis Malmö i dag har samma arbetslöshet som i Värmland.

Hugo Bengtsson har tidigare talat om situationen i Landskrona. Mycket tyder på att det blir en fortsättning.

Industriministern sade i dag att vi har högkonjunktur och bra sysselsättning. Men, som sagt, på varvsorterna tyder inte allt på detta. Industrisysselsättningen är vikande, och vi har en besvärande arbetslöshet även inom industrin.

Industriministern frågade varför vi skall behålla varven. Han menade att vi i stället bör se till att det skapas en ny industriell sysselsättning på orterna i fråga. Även Johan Olsson var inne på dessa tankegångar. Det hette också att sysselsättningen skall tryggas. Men då får man ställa frågan: Vad är det för goda cigarrer industriministern och Johan Olsson är ute viftar med? Vad är det för sysselsättning som skall skapas på varvsorterna? Man pratar ju runt utan att tala om vad det är fråga om att ta fram som ersättning.

Det har sagts här att det är naturligt att man skall trygga sysselsättningen på

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

varvsorterna. Det är propositionens innebörd, sade industriministern. Jaha, det är möjligt att det är. Jag skulle då vilja fråga utskottets talesman, eftersom industriministern inte är här: På vad sätt tänker man trygga sysselsättningen på varvsorterna, om regeringens förslag går igenom? Jag har inte förstått att det har kommit fram några konkreta alternativ i det avscendet.

I det här läget har regeringen i stället föreslagit att varven i Landskrona och Sölvesborg samt Finnbo i Stockholm skulle läggas ned. Det skall vidare bli stora nedskärningar vid varven i Malmö, Göteborg och Uddevalla. Dessutom säger regeringen att anställningsgarantin skall gälla bara några månader till, men utskottet har sedan gjort vissa korrigeringar på den punkten.

I samma andetag säger regeringen att det är först till hösten man skall tala om hur man skall skapa sysselsättningstillfällena. Det måste jag säga är häpnadsväckande, och vi har sagt i vår reservation att det är i högsta grad otillfredsställande att man framställer det på det sättet. Det är alldeles självklart att skall man fatta beslut om en strukturplan, måste man samtidigt lägga fram ett förslag till hur sysselsättningen skall klaras, dvs. hur en sysselsättningsplan skall se ut.

De båda planerna bör naturligtvis komma samtidigt, och den fråga som då uppstår är denna: Varför lägger man inte fram dem samtidigt? Om det nu är så som industriministern sade att sysselsättningen är så god f. n. att det inte skulle bli några problem att klara dessa frågor, borde det ju vara en enkel sak att ta fram planerna på en gång.

Jag tror nu inte att det är på det sättet, utan vi vet att varvsorterna har haft betydande svårigheter att skapa de jobb som hittills har tagits fram. Industriministern sade själv att offshore-verksamheten är på upphällningen, och det är säkert så. Jag tror att man kan arbeta en tid med sådan produktion, men den kommer inte att ge några stora pengar i det långa loppet. Då är man tvungen att göra rockader igen.

Samtidigt har man också påstått – det har sagts förut – att Karlskronavarvet skall ägna sig åt tillverkning och reparation av militära fartyg. I samma andetag konstaterar man dock att det saknas pengar till detta. Det finns inga militära anslag för det ändamålet. Då är frågan: Vad menar regeringen med det här? Hur vill man lösa de här frågorna? Kommer regeringen möjligen till hösten att föreslå att det skall anslås pengar till Karlskronavarvet?

Jag tycker att det här liknar en Münchhausenhistoria – varvet får självt lyfta sig i håret. Undra på att vi har det som vi har här i landet med den här regeringen!

I den socialdemokratiska reservationen nr 8 har vi begärt ett handlingsprogram för hur sysselsättning skall skapas på varvsorterna, och jag skulle som sagt vilja ställa frågan till utskottets talesman: Hur tänker man gå till väga? Här har två talesmän för regeringen stått och talat om att man skall klara de här frågorna. Det skall bli intressant att höra hur det skall gå till.

Vi kräver alltså att det skall upprättas ett sysselsättningsprogram för

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

varvsorterna som anger hur man skall kunna klara sysselsättningen och lösa de problem som finns där. I det sammanhanget vill vi kraftigt understryka att detta gäller också underleverantörerna till varven. Sådana åtgärder måste vidtas att de inte drabbas. Kommuner, fackliga organisationer m. fl. har redovisat en hel rad tänkbara projekt som bör utvärderas och prövas i den handlingsplan som vi kräver. Vi anser att regeringen själv måste ta tag i de frågorna i stället för att överlåta dem åt det privata näringslivet. Regeringen måste visa handlingskraft och vilja att skapa sysselsättning.

Anställningsgarantin är en fråga som har varit uppe till diskussion flera gånger, och jag skulle också vilja beröra den litet.

Vi har i arbetsmarknadsutskottet haft en hearing med ledningen för Projekt 80. Jag måste säga att det var intressant att få den kontakten. Vi har där också haft kontakt med det s. k. trygghetsrådet, som är ett organ mellan Privattjänstemannakartellen och Svenska Arbetsgivareföreningen. Det har därvid framkommit att man anser att P 80-verksamheten har övervägande positiva drag och att den har inneburit stora fördelar ur flera synpunkter.

Verksamheten har inte varit så rörlighetshämmande som man i vissa fall, även här i debatten, har velat göra gällande. Den har heller inte varit för dyr, om man tar hänsyn till vad pengarna har använts till. Klart är därför – i varje fall ser jag det så – att Projekt 80 är intressant av många skäl. Jag anser att projektet bör betraktas och utvärderas som en försöksverksamhet när kriser inträffar i större företag. Jag utesluter inte att man kanske i fortsättningen kan använda samma metod därest vi får kris i ett företag av samma storleksgrad som varven har haft tidigare. Av den anledningen är det utomordentligt viktigt att få en klar analys av hur verksamheten kommer att se ut i fortsättningen. Någon sådan redovisning har emellertid inte givits i propositionen. Regeringens uppfattning är att denna verksamhet skall upphöra i och med 1980 års utgång. Vi beklagar att vi inte har kunnat få del av den redovisningen. Vi anser på socialdemokratiskt håll att riksdagen av flera skäl, inte minst av utvärderingsskäl, bör få en klar redovisning av projektet. Därför bör också den här verksamheten fullföljas ända tills varvens problem blivit lösta eller i varje fall något så när lösta.

Elver Jonsson sade i sitt tidigare inlägg att utskottet påtalat att man vill ha en redovisning, men han sade också att utskottet anser att den här verksamheten *kan* fortsätta. Ja, det har utskottet visserligen sagt, men regeringens uppfattning är ju att verksamheten skall upphöra i och med 1980 års utgång. Det hade varit rejälare om utskottsmajoriteten sagt att den skall fortsätta t. v. eller åtminstone tills vi fått den utvärderad, så att vi kunde gripa oss an med frågorna. Enligt vår uppfattning bör regeringen få i uppdrag att redovisa den utvärdering som det är fråga om här.

Till sist skulle jag vilja säga att industriministern ett par gånger har stått här och talat om fundamentala brister och tankeoreda och allt vad det var för någonting. Efter Sven Anderssons inlägg i denna talarstol om propositionen, dess utformning och hanteringen av frågan i övrigt funderar man på var tankeoredan och de fundamentala bristerna finns någonstans.

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna som är fogade till näringsutskottets betänkande.

JOHAN OLSSON (c) replik:

Herr talman! Om Bernt Nilsson har läst utskottsbetänkandet bör han veta att vi har föreslagit att det skall göras en utvärdering av alla de förslag som har lämnats, bl. a. i motioner – även från socialdemokratiskt håll –, från departementet, från Malmö kommun och från fackligt håll. Vi har sagt att efter utvärderingen av dessa frågor bör regeringen lägga fram förslag till åtgärder för att klara den omställning som erfordras i Öresundsområdet. Vi anser att detta förslag är bättre än förslaget i reservationen på denna punkt. Reservationen är onödig – ett handlingsprogram skulle ju närmast försena handläggningen av dessa frågor. Vi menar att vad utskottsmajoriteten har skrivit innebär en tillräcklig trygghet för att åtgärder kommer att vidtas som ersättning för varvsomläggningen. Det är inte i dag som dessa åtgärder behövs, utan det är senare, när verkningarna börjar ge sig till känna.

Den andra punkten som jag på en direkt uppmaning vill kommentera gäller Karlskronavarvet. I fråga om detta varv är vi överens i utskotten. Regeringen föreslår en hel rad åtgärder, bl. a. att 75 miljoner anvisas för utveckling av plastteknologi. Utskottet har sagt att Karlskronavarvet skall vara ett marint varv, och det har även sagts i propositionen. Det förutsätter givetvis att varvet kan lägga en del av produktionen på export – man har de förhoppningarna.

Jag vill erinra om att det nu har blivit svårare att lösa frågan om den marina produktionen vid Karlskronavarvet sedan socialdemokraterna för någon vecka sedan röstade ned regeringens förslag om anslag till försvaret. Man bör kanske från socialdemokratiskt håll ta konsekvenserna av det när man diskuterar denna fråga.

Vi har nu fått utfästelser från försvarsutskottet – och vi är eniga på den punkten – om tidigareläggning av en del reparationer av vedettbåtar. Dessutom har vi sagt att 15 miljoner av varvstødet skall kunna användas för produktion vid Karlskronavarvet.

Vi tycker att vi har löst dessa frågor på ett efter omständigheterna tillfredsställande sätt, och det finns ingen anledning för Bernt Nilsson att komma med kritik på just den punkten.

BERNT NILSSON (s) replik:

Herr talman! Både industriministern och Johan Olsson talade om att vi har en bra sysselsättning och frågade varför vi skall behålla varven när vi kan skapa annan industriell sysselsättning i stället. Men om det nu är så enkelt att skapa annan industriell sysselsättning och vi har en god konjunktur i dag, varför inte i dag anvisa vägarna för hur detta skall gå till? Varför inte i dag tala om hur ett program för detta skall se ut? Det borde ni göra i stället för att i propositionen och utskottsbetänkandet säga att Karlskronavarvet exempelvis skall arbeta med militära beställningar i fortsättningen utan att det finns pengar till det. Om det är så lätt att skapa jobb som ni framställer det – gör det

då! Men vi har den uppfattningen att det inte är så lätt.

När vi har gått igenom regionalpolitiken och sysselsättningsfrågorna har vi sett att konjunkturen icke alls är så fin som ni vill påstå. Det framgick också av Hugo Bengtssons redovisning av arbetsmarknadssituationen i Landskrona.

Jag vet att Verkstadsföreningen har gjort en undersökning där man har kommit fram till att det finns vissa företag som vill anställa arbetskraft i Landskronaområdet och i Malmö. Jag vill emellertid påpeka att när det gäller den undersökningen så finns det för det första vissa dubbelförningar. För det andra vet vi vad dessa undersökningar är värda när det verkligen är fråga om att det skall anställas folk. Då passar helt enkelt inte bitarna ihop, dvs. de arbetslösa i förhållande till de lediga platserna. Det är alltså inte så enkelt som ni vill framställa det.

JOHAN OLSSON (c) replik:

Herr talman! Jag vill fråga Bernt Nilsson: Hur går det socialdemokratiska handlingssättet ihop, när man ena veckan talar för att man skall dra ner försvarsanslagen med miljarder och den andra driver en linje som går ut på att man kräver att regeringen skall lägga marina beställningar vid det varv som regeringen skall ha ansvaret för? Jag begär ett svar på den frågan.

F. ö. vill jag säga att vi har lagt fram förslag om en rad åtgärder när det gäller Karlskronavarvet, och vi har varit eniga om dem inom utskottet. Men Bernt Nilsson är ändå inte nöjd med de förslag som framförts för att lösa problemen där.

Vad det gäller Öresundsvarvet är det ju i dag som åtgärderna behövs. Socialdemokraterna begär att riksdagen skall fatta beslut om ett handlingsprogram, något som kanske tar ett halvår att få fram. När man sedan har fått det handlingsprogrammet, så skall frågan gå ett varv till, och först därefter skall man fatta beslut. Vi har sagt till regeringen: Kom igen med åtgärderna enligt de förslag som är fastställda, och ta gärna fram nya förslag till åtgärder! Lägg fram förslagen efter den tid och i den takt som krävs för att vi med dem skall kunna möta de svårigheter som uppstår!

Vi tycker också att det är viktigt att framhålla att vi har föreslagit att man i samråd mellan näringslivet i Sydsverige och arbetsmarknadsorganen, mellan facket och företagen, verkligen söker komma fram till de lösningar – gärna okonventionella sådana – som kan undanröja de svårigheter som Bernt Nilsson talar om. Lösningarna kan gälla utbildningsfrågor och annat, och de måste till för att man skall kunna motverka de problem som kan uppstå i en nedläggningsort.

Vi tror alltså att de förslag som utskottsmajoriteten tillstyrkt är tillräckliga och att de innehåller de åtgärder som är riktiga för att man snabbt skall få till stånd en förbättring här.

BERNT NILSSON (s) replik:

Herr talman! Självfallet är utskottsbetänkandet betydligt bättre än den proposition som vi fick i frågan. Det var också därför jag frågade hur det

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

kunde komma sig att industriministern stod här och talade om fundamentala brister och tankeoreda.

Men man måste ändå ställa frågan: Om ni nu inte tycker att det är bra som det är när det gäller sysselsättningsfrågorna och om det nu finns de möjligheter att skapa sysselsättning osv. som ni talar om, då borde ju regeringen i så fall samtidigt med att man presenterar strukturplanen i propositionen tala om hur sysselsättningsfrågorna skall lösas. Vi borde alltså ha fått en sysselsättningsplan samtidigt med att strukturplanen presenterades riksdagen. Det hade varit rimligt. Nu har ni i utskottet rättat till det här, och det är naturligtvis bra.

När det sedan gäller Karlskronavarvets beställningar är det ändå så att det hänvisas till att varvet skall leva på militära beställningar men att anslagen till detta över huvud taget inte finns med här. Att det sedan är så att den av regeringens riksdagsledamöter som känner till underlaget för det här förslaget inte hinner hit i tid för att delta när dessa frågor beslutas, det är en annan sak. Sådant kan vi inte ta hänsyn till, utan det får ni svara för själva. Men hade man verkligen menat någonting med det här förslaget, då skulle man ha sett till att anslaget funnits långt tidigare så att Karlskronavarvet kunde ha arbetat med de här beställningarna. Vi kände för det första inte till att varvet skulle ha pengar ur det militära anslaget, och för det andra har vi inte samma uppfattning om hur det militära anslaget över huvud taget skall fördelas som partierna i regeringsställning har.

STEN SVENSSON (m):

Herr talman! Förutsättningarna för att kunna bereda arbete åt alla måste baseras på ett konkurrenskraftigt näringsliv. Vår ekonomiska framtid beror på möjligheterna att göra oss gällande på världsmarknaden. Innovationer och produktutveckling är av avgörande betydelse för det svenska näringslivets förmåga att hävda sig i den internationella konkurrensen.

De åtgärder som riksdagen nu tar ställning till måste syfta till att minska de finansiella hindren för angelägna och oundvikliga strukturförändringar. Det måste bli fråga om omställningar vad gäller produktionsinriktning, teknisk uppläggning och arbetsorganisation. Företagens uppgift i en marknadsekonomi är att tillgodose den efterfrågan av produkter som existerar i verkligheten.

I sitt yttrande anför arbetsmarknadsutskottet att det finns starka principiella skäl mot att statsmakterna för enstaka företag eller branscher utfärda anställningsgarantier av det slag som socialdemokraterna begär i sin partimotion. Jag skall i det följande närmare kommentera vår syn på detta.

Statsmakternas finansiella engagemang i den svenska varvsindustrin har varit unik både genom sin omfattning och genom sin utformning. Dessa satsningar har av både ekonomiska och andra skäl på goda grunder ifrågasatts. Den nu föreslagna reduktionen av utgående stöd och därav följande nedskärning av varvskapaciteten är både nödvändig och rimlig.

Den i propositionen föreslagna nedskärningen av varvskapaciteten

Torsdagen den
5 juni 1980*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

innebär att de berörda varvens personalstyrka successivt skall reduceras. Industriministern har f. ö. uttalat att en förutsättning för att de presenterade kalkylerna skall kunna hållas är att personal successivt kan friställas utan att Svenska Varv åsamkas extra kostnader härför.

Nedskärningar av detta slag medför självfallet påfrestningar på de berörda regionernas arbetsmarknader. I samband med det senaste neddragningsbeslutet i december 1978 framkom stor oro för att man inte skulle kunna lösa arbetskraftsfrågorna på ett socialt acceptabelt sätt. På senare tid har emellertid varvsorternas arbetsmarknad genomgått en klar förbättring.

Utredningar visar att expansiva och lönsamma företag företrädesvis inom verkstadsindustrin har betydande svårigheter att rekrytera arbetskraft. Samtidigt kan den anställningsgaranti, knuten till varven, som den övertaliga personalen fick genom riksdagsbeslutet i december 1978 och det relativt höga löneläget ha inneburit att många anställda fortsatt sin anställning vid varven i stället för att övergå till de arbetsgivare som kan erbjuda alternativ sysselsättning. Dessa synpunkter kommer senare att utvecklas vidare av min kollega i utskottet, Bengt Wittbom. Jag hänvisar till den uppgiftsredovisning som han då kommer att göra.

Hittillsvarande insatser har sålunda inneburit stora kostnader för samhället utan att någon positiv sysselsättningseffekt på lång sikt har kunnat uppnås. I stället har en naturlig omstrukturering av företagsamheten från olönsam till lönsam produktion förhindrats eller fördröjts. Hittills har de utställda anställningsgarantierna inneburit kostnader för statsverket på sammanlagt 266 milj. kr.

Det finns anledning att stryka under vad ett enhälligt arbetsmarknadsutskott i annat sammanhang uttalade under fjolårets riksmöte, nämligen att det finns starka principiella skäl mot att statsmakterna utfärdar sysselsättningsgarantier. Det gäller varven liksom andra branscher.

I propositionen aviseras förslag under hösten 1980 rörande ytterligare arbetsmarknadspolitiska åtgärder med anledning av de konsekvenser som nu föreliggande förslag och de beslut som kommer att fattas här i dag kan föränleda. Mot bakgrund av hittillsvarande erfarenheter är det angeläget att dessa åtgärder utformas så att den planerade nedskärningen av antalet anställda underlättas.

Då mycket talar för att arbetsmarknaden under perioden 1980–1984 inom berörda områden kommer att kunna assimilera den förutsedda avgången från varven saknas enligt vår mening skäl att förnya eller förlänga hittillsvarande anställningsgarantier.

Socialdemokraterna vill ha en utvärdering av Projekt 80, vilket de även får. Vore det då inte logiskt, Bernt Nilsson, att vänta med beslut om fortsatta och utvidgade garantier till efter genomförd utvärdering av projektet? Varför denna veklagen nyss?

Man måste ha viss förståelse för att de omfattande insatser som är aktuella i varvsregionerna för att bereda dem som friställs vid varven nya uppgifter kan sättas i fråga i de län som traditionellt har de största problemen, nämligen skogslänen. Arbetsmarknadsutskottet har f. ö. i sitt regionalpolitiska

betänkande nr 23 pekat på de stora problemen främst i skogslänens glesbygder. I samband med beslutet rörande förlängning av det särskilda regionalpolitiska stödet till varvsregionerna gjorde f. ö. arbetsmarknadsstyrelsen vissa uttalanden i frågan.

AMS framhöll därvid bl. a. att även om näringslivet i varvsregionerna f. n. genomgår en omställning som medför stora problem på de lokala arbetsmarknaderna, är ändå förutsättningarna för att finna alternativ sysselsättning väsentligt bättre än i de ordinarie stödområdena.

I varvsorterna finns bevisligen åtskilliga alternativa jobb, som också Johan Olsson påvisat tidigare i debatten. Hur många alternativ har de friställda i exempelvis bruksorterna i Värmland och Norrland haft då för orterna livsviktiga enheter försvunnit? Varför – jag ställer frågan, Bernt Nilsson, och hoppas få ett svar – skall garantier omfatta Kockums i Malmö men inte Kockums enheter i glesbygdskommuner?

Om vi skall kunna höja produktionsförmågan i näringslivet, måste det också skapas förståelse för behovet av rörlighet på arbetsmarknaden. I dag anses en arbetstagare kunna göra anspråk på att få stanna kvar på sitt jobb och sin ort alldeles oavsett företagets lönsamhet och oavsett strukturförändringar i näringslivet. Man talar ibland vagt om att den företagsekonomiska förlusten vid fortsatt drift uppvägs av samhällsekonomiska vinster.

Men vad som är företagsekonomiskt fel kan aldrig vara samhällsekonomiskt riktigt på sikt. Priset för den minskade rörligheten är en sämre produktivitetsutveckling och sämre möjligheter för industrin att anpassa sig till nya förhållanden.

I den mån särskilda insatser utöver gängse arbetsmarknadspolitiska åtgärder ändå bedöms behöva ifrågakomma för varvsarbetare som lämnar sin anställning under de närmaste åren, är det angeläget att dessa utformas så att incitament att byta anställning skapas, samtidigt som reglerna inte ger de berörda varvsarbetarna bättre förmåner än vad anställda vid andra företag i situationer liknande varvens kan påräkna.

Åtgärderna bör sålunda utformas så att de inte åsamkar statsverket eller Svenska Varv större kostnader än vad som är oundgängligen nödvändigt för att klara de sociala hänsyn som arbetsgivare i dag har att iaktta. Detta bör vara en av utgångspunkterna för arbetet på den proposition om arbetsmarknadspolitiska insatser i varvsregionerna som aviserats till hösten.

Vid de framtida övervägandena om sysselsättningspolitiska insatser får man, som arbetsmarknadsutskottet anför i sitt yttrande, mot bakgrund härav "väga den omständigheten att anställningsgarantin i dag finns vid vissa varv mot de invändningar av praktisk och principiell innebörd som kan riktas mot systemet".

Emellertid betyder punktvis insatta stödotsatser i den nu aktuella varvsbranschen – liksom i alla branscher – stor risk för snedvridning av konkurrensen och att utslagningen av företag kan komma att ske på annat håll än där insatserna har gjorts. Detta är frågor som har stor regionalpolitisk betydelse.

De små privatägda varven har under tiden för den totala varvskrisen haft

sin marknad. De har inte begärt att få något statligt stöd. När de drabbats av den smittoeffekt som utvecklingen för de statliga storvarven uppenbarligen har åstadkommit, har de påpekat för statsmakterna det angelägna i att dessa företag behandlas så att de även i framtiden kan bevara sin konkurrenskraft. Det är orimligt om enheter ur den statligt subventionerade varvskoncernen till sig överför arbeten som nu görs med lönsamhet på annat håll.

Vid flera av de mindre statliga varven har en avsevärd del av kapaciteten använts för tillverkning av sektioner för storvarven. När denna sysselsättning fallit bort, har den ofta ersatts med objekt på den marknad som tidigare dominerats av de privatägda mindre och medelstora varven. Och detta har skett vid en tidpunkt när efterfrågan på mindre tonnage har varit svag.

Svenska Varv AB:s strukturplan rörande Cityvarvet i Göteborg, exempelvis, innebär att detta skall ändra inriktning från ett internationellt reparationsvarv till ett konventionellt reparationsvarv med tyngdpunkt på den regionala marknaden. Även om sysselsättningen vid varvet kommer att minskas från 2 miljoner arbetstimmar per år till 1,4 miljoner arbetstimmar per år kan detta medföra en kraftig ökning av konkurrensen på den marknad där varvet konkurrerar med de privata mindre och medelstora varven. Dessa driver i dag en lönsam reparationsrörelse och det är knappast troligt att Cityvarvet med lönsamhet kan konkurrera om reparationer av det mindre tonnaget.

Ytterligare exempel på åtgärder som snedvrider konkurrensen och orsakar indirekta följdverkningar inom andra regioner är sjöfartsverkets beställning av ett nytt tjänstefartyg. Efter sedvanligt offertförfarande har verket rekommenderat att beställningen läggs vid Falkenbergs Varv AB, vilket ägs av Thunrederier i Lidköping. Emellertid frångick man den affärsmässiga prövningen och föreskrev att fartyget skulle byggas på annat håll och till ett högre pris. Såväl de anställda som företagsledningen vid Falkenbergs Varv har på goda grunder reagerat kraftigt mot detta förfarande.

Åtgärder av de slag som nu föreslås kan sålunda medföra att problemen flyttas till andra i dag utvecklingsbara företag. Det kan röra sig om mindre varv – oftast på mindre orter – som, vilket industriminister Åsling mycket riktigt påpekade tidigare i debatten i dag, befinner sig i en sådan situation. De här åtgärderna kan också inteckna utrymmet för angelägna regionalpolitiska insatser som måste göras för att stödja lönsamma projekt på andra orter, där sysselsättning och utveckling måste värnas. Vi kan inte bortse från dylika regionalpolitiska följdverkningar när så stor del av samhällets resurser binds till den enorma insats som det selektiva varvsstödet innebär.

Från såväl sysselsättnings- som regionalpolitiska utgångspunkter måste staten ta på sig ansvar för vad som nu sker i varvsfrågan. De förändringar som stödåtgärderna syftar till får inte genomföras på ett sätt som skapar problem i andra företag, vilka i dag kan klara sig utan samhällets stöd.

De synpunkter som majoriteten i arbetsmarknadsutskottet anför är därför värda att beaktas i uppläggningsen av den fortsatta varvspolitik.

I föromdagen hörde vi från denna talarstol i den regionalpolitiska debatten ett stort antal socialdemokrater – Bernt Nilsson påminde ju om detta i

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

inledningen av sitt anförande – ge en dyster beskrivning av sysselsättningsläget på många håll i landet. Då frågar jag: Hur kan man i dag ställa upp bakom reservanternas miljonrullning till varven? Och inte nog med de enorma industripolitiska stöden – dessutom införande av anställningsgaranti?

Hur kan socialdemokraterna från Norrland och från Värmland vara med om detta? Hur skall Frida Berglund i Norrbotten, Sune Johansson i Värmland, Nils-Olof Grönhagen från Ådalen, Marianne Stålberg från Jämtland och andra socialdemokrater i arbetsmarknadsutskottet kunna förklara detta för hemmaopinionen – nämligen att problemen i glesbygdskommunerna inte är värda den generositet som socialdemokraterna visar varvsorterna?

Och jag frågar Bernt Nilsson: Vad är skälet till att man vill utfärda sysselsättningsgaranti för varvsarbetarna och inte för arbetarna på bruksorterna, i skogslänen och på andra orter som inte har samma tillgång till differentierade arbetsmarknader som faktiskt kännetecknar varvsregionerna? Hur förklarar Bernt Nilsson den prioriteringen för t. ex. en glasbruksarbetare från Kalmar län eller en anställd vid Uddcomb?

Jag ber att med det anförda få yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

BERNT NILSSON (s) replik:

Herr talman! Det är märkligt hur tvärsäkert både Sten Svensson och Per Westerberg uttalar sig och ställer frågor när det gäller anställningsgarantin. Sten Svensson säger exempelvis att anställningsgarantin inte har gett några långvariga jobb. Vad vet Sten Svensson om det? När ledningen för Projekt 80 besökte utskottet fick vi reda på att man hade en omfattande utbildning – kompletteringsutbildning osv. Kan inte den utbildningen ha givit långvariga jobb?

Allt talar för att den utvärdering som vi har krävt – ett krav som också utskottet så småningom har anammat – är av nöden, att vi bör få reda på hur denna verksamhet har utfallit. Jag ser den i viss mån som en försöksverksamhet, som måhända kan bedrivas även i fortsättningen när det på större arbetsplatser blir många friställningar på en enda gång.

Varför kunde anställningsgaranti ges vid Kockums i Malmö och inte i gleshygden? Man måste ju koncentrera denna garanti till just de stora arbetsplatserna. När vi fick anställningsgaranti var motiveringen att så många människor som fick de här sysselsättningsproblemen var koncentrerade på ett och samma ställe. Men, som sagt, utvärderingen får väl sedan visa vad det hela innebär.

Det är inte så att denna verksamhet varit rörlighetshämmande, som man här velat göra gällande.

Sedan är det så, Sten Svensson, att det inte bara är Svenska Varv som har fått det här stödet. Det har kanske inte alltid givits i samma form. När Oskarshamnsvarvet på sin tid hade problem gjordes omfattande insatser, även om det inte skedde i form av anställningsgaranti. De facto innebar ju de

insatser som då gjordes ungefär samma sak.

Jag tror inte att det kan vara fråga om någon snedvridning av konkurrensen därför att man ger anställningsgaranti. Därför menar jag att vi bör få den utvärdering som vi här begär. Först därefter kan vi börja diskutera och resonera kring dessa frågor.

STEN SVENSSON (m) replik:

Herr talman! Anställningsgarantin läggs, Bernt Nilsson, ovanpå de enorma industripolitiska stödåtgärderna.

Kritiken mot socialdemokraternas generositet är ingen isolerad företeelse. Tvärtom är den vida utbredd även inom socialdemokratins egna led. Ni kan inte vara omedvetna om den interna kritiken. Det är inte bara den förre socialdemokratiska kommunikationsministern Bengt Norling som har skrivit brev till Olof Palme. Jag skall citera ett brev från Bräcke socialdemokratiska kvinnoklubb. Där sägs bl. a. följande:

”Vi socialdemokratiska kvinnor i en typisk glesbygdskommun är förvånade över den generositet som socialdemokratiska riksdagsgruppen visar de så kallade varvsorterna.

Vi har förståelse för de problem som drabbar de som eventuellt blir arbetslösa på varvsorterna.

Vad vi inte kan förstå är den enorma ekonomiska satsningen partiet vill medverka till på varvsorterna, sammantaget cirka 15 miljarder sedan 1976, medan satsningen på regionalpolitiken sedan 1965 begränsar sig till cirka 4 miljarder kronor, och någon ’sysselsättningsgaranti’ har aldrig varit aktuell för arbetskraft i Norrland.

Det måste väl ändå i rimlighetens namn vara lika angeläget att satsa pengar i utsatta norrlandskommuner.

Den s m y g a n d e u t a r m n i n g som sker av norrlandskommunerna är politiskt mer dramatisk än problemen på varvsorterna.

Vi ber dig som partiordförande tänka på detta när nu riksdagen ska fatta beslut om varvpolitiken.”

Detta har alltså nyligen skrivits av Bräcke socialdemokratiska kvinnoklubb i ett brev till Olof Palme. Socialdemokraternas gruppledare måste väl snart svara på detta brev. Jag utgår från att man inom den socialdemokratiska gruppen här i riksdagen har ett samråd om vilka principer man skall handla efter. Jag kan inte tänka mig annat än att Olof Palme måste fråga sina kolleger i arbetsmarknadsutskottet till råds – det är ju de som skall företräda socialdemokraterna i sysselsättnings- och regionalpolitiska frågor. Jag frågar därför Bernt Nilsson vilket råd han kommer att ge Olof Palme. Vilket svar anser Bernt Nilsson att gruppledaren för socialdemokraterna här i riksdagen skall ge de egna partivännerna i Bräcke?

BERNT NILSSON (s) replik:

Herr talman! Jag kan tala om för Sten Svensson att jag i varje fall inte kommer att rekommendera Olof Palme att via riksdagens talarstol och Sten Svensson besvara denna organisations frågor. Detta kommer vi säkert att

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

klara upp inom partiet utan inblandning av er. Sköt ert, så skall vi klara vårt!

När det gäller anställningsgarantin ställer jag än en gång följande fråga: Hur kan Sten Svensson och Per Westerberg med sådan tvärsäkerhet uttala sig om att det förhåller sig så och så med anställningsgarantin? Det har ju icke gjorts någon utvärdering. Men vi har krävt att en sådan skall göras, för att vi skall få en grund att stå på i detta sammanhang.

Om anställningsgarantin inte är bra, borde regeringen själv ha tagit initiativet och talat om att det inte går att utfärda sådana här garantier. Men jag vet hur Sten Svensson och hans partivänner vill ha denna ruljans. Det är de anställda ute på arbetsplatserna som skall ta smällarna. Det skall inte finnas några garantier, utan när det inte finns jobb skall de anställda bara sparkas ut. Det är så det fungerar i det kapitalistiska samhället.

STEN SVENSSON (m) replik:

Herr talman! Det bästa sättet för oss alla att klara tryggheten på arbetsmarknaden är att se till att vi får en samhällsekonomi i balans. Det skall – mot bakgrund av dagens diskussion om sysselsättningsgarantier – bli intressant att i den finansdebatt som vi skall ha nästa vecka höra socialdemokraterna kommentera den ekonomiska situationen. Hur skall Bernt Nilsson kunna förklara för de anställda i t. ex. skogslänen att de måste vara med och på sin skattsedel betala till andras sysselsättningsgarantier, när socialdemokraterna inte är benägna att ge sysselsättningsgarantier till andra regioner? Skall det vara på detta sätt?

Det finns anledning att här citera det brev som landshövdingen i Värmlands län Bengt Norling skrev till Olof Palme – ett brev som också måste besvaras. Han skrev:

”Det är att märka att i varvsregionerna finns en arbetsmarknad utanför varven. I Värmland finns sällan andra arbeten att söka till på de orter där företag lägger ned eller minskar sysselsättningen.

Vad skiljer varvsnäringens strukturproblem från de värmländska basindustriernas strukturproblem? Våra industrier måste också bantas. Massa och papper, sågverken, gjuterier, bryggerier, verkstadsindustrin, det talas om kraftiga nedbantningar och friställningar under kommande år. Frågan är alltså vari skillnaden skulle kunna tänkas ligga. Det kan inte gälla antalet människor. Vi har i Värmland fler arbetare och tjänstemän med sysselsättningsvårigheter än vad som finns vid varven. Det måste finnas någon annan förklaring. Jag kan bara gissa tills jag fått Ditt svar.

Någon har sagt mig att den enklaste förklaringen är att det bor många väljare i varvsregionerna och att det gäller för alla partier att i ett politiskt jämviktsläge före nästa val söka visa sig från sin allra bästa sida i dessa områden, även om det blir dyrt för staten och orättvist mot andra områden. Jag har viftat bort denna förklaring som i det närmaste osannolik. Genom att ge mig det rätta svaret kan Du definitivt sudda bort denna näst intill konspiratoriska tanke.”

Så uttrycker sig alltså den tidigare socialdemokratiska kommunikations-

ministern Bengt Norling i ett brev till Olof Palme. Ja, han har skrivit till alla partiledare, även till Lars Werner i vpk.

Jag frågar mig: Vad är det rätta svaret? Kan socialdemokraterna ge det i den följande debatten?

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

MARGIT ODELSPARR (c):

Herr talman! I näringsutskottets betänkande 1979/80:69 har riksdagen att ännu en gång ta ställning till problemen vid omstruktureringen av varvsindustrin. Den svenska varvsindustrins framtid har diskuterats under hela 1970-talet, och de ekonomiska satsningarna på denna bransch är helt utan jämförelse. Den proposition och det betänkande vi i dag skall ta ställning till innebär ytterligare satsningar i miljardbelopp.

Det råder som bekant f. n. en betydande överkapacitet i fråga om varvsproduktionen i Sverige. Varvskrisen har medfört kraftiga nedbantningar på varven inte bara i Sverige utan även i t. ex. Japan och också i västvärlden i övrigt på grund av en vikande efterfrågan. När det gäller varvsproduktionen i Sverige har den inte i tillräckligt snabb takt anpassats till den vikande marknaden.

Industriminister Åsling föreslog år 1978 en nedbantning av varvsproduktionen med 30 % men folkpartiet och socialdemokraterna begränsade förslaget i riksdagen till ca 20 %. Detta gör att vi i dag har en ännu mer komplicerad situation än om man då hade följt industriminister Åslings förslag.

De senaste tre åren har varven kostat ca 12 miljarder i statsstöd i olika former, vilket gör över 500 000 kr. per anställd. Svenska Varv, som äger och driver storvarven, har lagt fram en strukturplan med åtgärder för den närmaste femårsperioden. Denna plan innehåller nedskärningar vid samtliga varv och övergång till annan produktion. Den innehåller också förslag om att Öresundsvarvet i Landskrona skall läggas ned. Regeringens förslag bygger i stort på denna strukturplan. I propositionen utlovas åtgärder av olika slag för att så snabbt som möjligt ge nya arbetstillfällen åt den arbetskraft som blir övertalig vid omstruktureringen.

I det yttrande som arbetsmarknadsutskottets majoritet har avlämnat accepteras propositionens uppläggning, som innebär att regeringen till hösten skall återkomma till riksdagen med förslag dels till åtgärder för att personalutvecklingen skall kunna genomföras på ett socialt acceptabelt sätt, dels om hur sysselsättningen i varvsregionen skall främjas. Utskottet har inte kunnat ställa sig bakom det socialdemokratiska kravet på en anställningsgaranti för de anställda vid storvarven. Utskottsmajoriteten framhåller att det finns starka principiella skäl mot att statsmakterna för enstaka företag eller branscher gör åtaganden av det slaget. En sådan garanti skulle motverka vad som från alla utgångspunkter är önskvärt, nämligen att arbetskraften går över till företag med goda utvecklingsmöjligheter. Enligt uppgift finns ett flertal lediga platser tillgängliga i varvsregionerna. Man kan inte heller bortse från rättvisesynpunkten, som leder till att anställda i andra branscher och i

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

företag på andra orter med problem också anser sig ha rätt till motsvarande garantier.

Som representant här i riksdagen för ett Norrlandslän kan man inte undgå att göra jämförelser med de satsningar som gjorts vid omstrukturering av industrin i skogslänen. Var fanns ekonomisk gottgörelse av detta slag att få för de jordbrukare, skogsarbetare och vattenfallsarbetare som tvingades flytta på 1960-talet? Ingenstans har detta tidigare varit fallet. Liknande synpunkter har f. ö. framförts i det brev som landshövding Bengt Norling, f. d. socialdemokratiskt statsråd, tillställt samtliga partiledare.

Enligt centerns uppfattning är det klart otillfredsställande att på det sätt som skett och så som fortfarande hävdas, t. ex. från socialdemokratiskt håll, isolera varvsfrågan från närings-, regional- och sysselsättningspolitiken i stort. Dessa synpunkter har framförts i en motion från Börje Hörnlund m. fl. centerpartister. En viktig och beklaglig konsekvens av hela den utdragna processen är att miljardbelopp bundits i regioner med ett efter svenska mått väldifferentierat näringsliv och en hög sysselsättningsgrad. Dessa satsningar har inneburit att en felaktig näringsstruktur i dessa orter bevarats, samtidigt som de verkligen utsatta delarna av landet undandragits möjligheter att få tillräckligt stöd. Den politiska debatt som har blossat upp kring regeringens varvsproposition visar på ett ganska avslöjande sätt hur lätt stora orter och stora företag har att i utsatta lägen göra sin röst hörd. Att sysselsättningsmässigt lika betydelsefulla småföretag på mindre orter tvingas till nedläggning på grund av förhållandevis obetydliga förluster uppmärksammas oftast mycket litet. Vi vill understryka det faktum att samtliga storvarv inkl. Öresundsvarvet ligger i tätbefolkade områden med goda pendlingsmöjligheter.

Skulle riksdagen ställa sig bakom det socialdemokratiska kravet på anställningsgaranti skulle det innebära att stora belopp ytterligare satsas i varvsorterna. Menar man allvar med att satsa på de svaga delarna i landet, kan man inte tolerera att dessa belopp skall satsas i ytterligare ett okänt antal år på en industri som inte har någon framtid och som ligger i en region med ett väl differentierat näringsliv. Att den enskilde varvsarbetaren kan uppleva den nödvändiga omstruktureringen som en tragedi är förståeligt, men kravet på arbete vid samma arbetsplats även i fortsättningen är tyvärr inte realistiskt.

Det är en självklarhet att de traditionella arbetsmarknadspolitiska medlen skall användas på ett effektivt sätt i varvsregionerna. Detta innebär då, jämfört med anställningsgarantin, en rättvisare behandling i förhållande till andra orter i landet. Utskottet är emellertid medvetet om att det finns behov av särskilda insatser i Landskronaregionen för att skapa nya arbetstillfällen. Därvid kan det regionalpolitiska stödet användas, och utskottet utgår ifrån att tillämpningen sker generöst. Om dessa stödformer visar sig otillräckliga bör regeringen återkomma till riksdagen och inhämta erforderliga bemyndiganden.

När det gäller Projekt 80 i Göteborg har utskottet inte haft något att invända mot att projektet får fortsätta någon tid in på 1981, om detta bedöms

som lämpligt. Jag anser det därför felaktigt av Bernt Nilsson att utgå ifrån att regeringen skulle fatta ett negativt beslut i frågan.

Av Bernt Nilssons inlägg när det gäller den socialdemokratiska prutningen av anslaget till försvaret kan man inte dra någon annan slutsats än att socialdemokraterna i verkligheten hade hoppats att regeringens förslag skulle få gehör i kammaren. Har inte socialdemokraterna större ambitioner med sina reservationer kan man verkligen ifrågasätta varför ni från socialdemokratiskt håll reserverar er.

Slutligen vill jag, fru talman, med tillfredsställelse notera den positiva behandling motion 2013 angående den fortsatta verksamheten vid Lunde Varv har fått. Detta är det enda varvet utefter Norrlandskusten, och varvet har stor betydelse för sysselsättningen i Ådalen.

Fru talman! Med det anförda får jag yrka bifall till utskottets hemställan.

Under detta anförande övertog förste vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

BERNT NILSSON (s) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja fråga Margit Odelsparr: Är arbetslösheten mindre i Malmö än i Värmland, eftersom Margit Odelsparr varit intresserad av att stödja Värmland? Med hjälp av statistiken kan vi påvisa att arbetslösheten är lika stor i Malmö som i Värmland. Var ligger i så fall skillnaden?

Margit Odelsparr säger vidare att vi inte kan ha kvar anställningsgarantin i fortsättningen. Varför sade inte Margit Odelsparr det i utskottet? Såvitt jag vet har Margit Odelsparr varit med om att kräva en utvärdering av anställningsgarantin. Nu kommer hon i kammaren och kritiserar den och säger att den helt enkelt skall bort. Hon måste bestämma sig för hur det skall vara.

När det gäller sysselsättningen vid Karlskronavarvet anklagas vi för att ha röstat bort den. Om pengarna till Karlskronavarvet var inräknade i de 2 miljarder som försvann häromdagen så borde de borgerliga ledamöterna ha vakat bättre över varandra så att ingen hade missat omröstningen. Då hade sysselsättningen i Karlskrona kunnat upprätthållas, om man nu menar någonting med det.

MARGIT ODELSPARR (c) replik:

Fru talman! Det är riktigt, Bernt Nilsson, att arbetslösheten i Malmö kommun är relativt hög. Om man däremot ser på Malmöregionen som sådan, och räknar med orter som ligger inom pendlingsavstånd till Malmö, är arbetslöshetssiffrorna inte alls lika höga som i skogslänen.

Det måste råda något missförstånd om anställningsgarantin. I utskottet har vi uttalat att vi inte vill gå med på en utvidgning av anställningsgarantin f. n. Däremot ställer sig utskottet bakom att den anställningsgaranti som beslutades 1978 skall få förlängas och gälla även år 1981. Utvärderingen har

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

ännu inte kunnat göras, men vi har inte ställt oss avvisande till den. Däremot vill utskottet inte utvidga anställningsgarantin till att gälla nya varvsorter.

BERNT NILSSON (s) replik:

Fru talman! Arbetslösheten i Malmö är i dag lika stor som den i Värmland. Det bör vi komma ihåg när vi tar ställning i de här frågorna. Dessutom är det två mycket stora arbetsplatser i Skåne som drabbas, och bl. a. därför har vi föreslagit den här anställningsgarantin. Vi har också motiverat varför vi tycker det är skäligt att ta hjälp av den här formen av arbetsmarknadsmedel.

Utskottsmajoriteten säger, enligt Margit Odelsparr, att anställningsgarantin kan få vara kvar även 1981. Men då får nog Margit Odelsparr läsa på litet bättre vad hon skrivit under. Utskottet har sagt att anställningsgarantin *kan* få vara kvar, men det är regeringen som fattar besluten om den skall finnas eller inte. Eftersom regeringen över huvud taget inte tagit upp detta i sin proposition kan man utgå från att regeringen icke är intresserad av att garantin skall fortsätta att gälla. Men skall vi tolka utskottsuttalandet på det sätt Margit Odelsparr säger är vi nöjda. Då hade vi inte behövt bifoga någon reservation.

När det gäller utvärderingen är jag övertygad om att hade vi icke från socialdemokratiskt håll pressat på, hade det över huvud taget icke skett någon utvärdering. Då hade det bara varit fråga om att klippa av på det sätt som exempelvis Sten Svensson rekommenderade.

MARGIT ODELSPARR (c) replik:

Fru talman! Vad gäller anställningsgarantin och detta med arbetslösheten i Malmöregionen vill jag hävda att vi i Norrlandslänen upplever det som icke rättvist att man för vissa regioner skall kunna satsa på en anställningsgaranti men inte för andra regioner. Om man lämnar sådana garantier på vissa orter borde man vara beredd att göra det även på andra orter. Är Bernt Nilsson beredd att göra en sådan satsning? I så fall hade det funnits möjlighet att begära det för att avhjälpa situationen i Värmland.

I Norrlandslänen har det ju varit ett långsamt förblödande, som kanske inte har märkts lika tydligt som omställningen på varvsorterna. Det har kanske inte gällt så många människor på en gång. När en industri i norr har lagts ned har det inte funnits möjlighet att få sysselsättning vid någon annan industri i närheten.

När det gäller Projekt 80 är det riktigt att det står i utskottsbetänkandet att utskottet inte har något att erinra mot att regeringen får besluta om att projektet får fortsätta någon tid in på 1981, om det bedöms lämpligt. I det fallet förlitar jag mig på regeringen. Jag kan inte i den här meningen tolka in, som Bernt Nilsson gör, att regeringen skulle komma att fatta ett negativt beslut.

Förste vice talmannen anmälde att Bernt Nilsson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

BENGT WITTBOM (m):

Fru talman! Låt mig, innan jag går in på det område som jag ursprungligen tänkt tala om, göra ett par konstateranden beträffande uttalanden som jag tror är ganska betecknande för den här debatten.

Jag har på en lapp skrivit ned två citat av vad två olika socialdemokratiska företrädare har sagt här i debatten och som mycket väl speglar skälen till att vi har denna debatt i dag. Hugo Bengtsson sade att regeringen och riksdagsmajoriteten förstör förutsättningarna för Landskronavarvet som företag i och med att vi inte i samband med varvspropositionen också lägger ett förslag till ett sysselsättningspolitiskt program. Jag vill bara konstatera att de förutsättningarna redan är förstörda. Det är därför vi har att ta ställning till en varvsproposition som innehåller förslag till ganska omfattande nedskärningar.

Bernt Nilsson sade att det finns risker när det gäller offshoreverksamheten. Om jag inte minns fel sade Bernt Nilsson att när affärerna inom offshoresektorn avtar får man göra nya rockader. Ja, det är alldeles självklart. Det är marknadsekonomens villkor, Bernt Nilsson, att när man inte har företagsekonomisk bärkraft i ett projekt eller en produkt – i varje fall när det gäller en produkt som är exportinriktad – får man göra rockader. Då får man också understödja de rockaderna med en näringspolitik från riksdagens och regeringens sida som underlättar dessa omställningar.

Fru talman! Dagens beslut om varven kommer att bli avgörande för utvecklingen inom stora delar av landet såväl från näringslivssynpunkt som från sysselsättningsynpunkt. Riksdagen kommer förhoppningsvis efter avslutad debatt att fatta beslut i enlighet med näringsutskottets förslag. Avvikelser, i form av bifall till socialdemokratiska reservationer eller till vissa av de väckta motionerna, kommer snabbt att ge effekter som allvarligt påverkar våra möjligheter att snarast föra sysselsättningsutvecklingen på varvsorterna in i "normala" banor igen.

Som bakgrund och motiv för bifall till utskottets hemställan vill jag för kammarens ledamöter redovisa följande fakta.

Arbetsmarknadssituationen på varvsorterna och i de regioner som ligger inom normalt pendlingsavstånd är väl fungerande. De arbetstagare som är anställda på varven är ofta väl utbildade och mycket kvalificerade yrkesmänniskor, som verkstadsindustrin i berörda områden har stort behov av. Åldersstrukturen på de anställda är i flera fall, t. ex. i Landskrona, gynnsam. Många företag i de här berörda delarna av landet har en god utvecklingspotential och kan om deras verksamhetsmiljö stimuleras utvecklas positivt.

Fakta när det gäller lediga platser och företagens prognostiserade behov av arbetskraft visar att efterfrågan på utbildad och erfaren arbetskraft är god och att det således borde finnas goda möjligheter att under en femårsperiod finna sysselsättning för de människor som måste lämna varven.

En undersökning gjord av Sveriges Verkstadsförening, som också finns redovisad i arbetsmarknadsutskottets betänkande, visar följande:

I Landskrona med 2 920 varvsanställda vilka måste erbjudas annan

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

anställning under en femårsperiod finns under första halvåret 1980 behov av 545 arbetare. Den genomsnittliga avgången från varvet under femårsperioden blir 584 personer, varav ca 130 kommer att gå med naturlig avgång under 1980. Kvar står således ca 450 personer. Arbetsmarknadsstatistiken för Helsingborgsdistriktet per 30 april visar också att antalet lediga platser är totalt 3 293, varav 670 platser inom tillverkande industri. Till detta kan också som konkret exempel läggas att företaget Järnkons i Landskrona enligt uppgift söker ca 100 personer för omedelbar anställning.

I Malmö, med 4 626 varvsanställda, skall varvet reduceras med 1 880 personer under femårsperioden. Detta innebär 376 personer per år. Naturlig avgång medför en reduktion för år 1980 med ca 210 personer. Kvar står alltså ca 160 personer att placera i annan sysselsättning. Mot detta skall ställas att företagen inom verkstadsindustrin i Malmö med pendelområde under första halvåret 1980 enligt Verkstadsföreningens uppgifter har behov av ca 400 arbetare. Arbetsmarknadsstatistiken per 30 april visar på 3 448 lediga jobb, varav 558 inom tillverkande industri.

I Göteborg finns 7 760 anställda inom varven och den varvsanknutna industrin. Dessa enheter skall minskas med 2 400 anställda under femårsperioden, vilket innebär en genomsnittlig avgång med 480 personer per år. När det gäller 1980 kommer 210 personer att sluta genom naturlig avgång, och således kvarstår 270 personer under 1980 att placera i nya anställningar. Inom Göteborg med pendelområde finns enligt Verkstadsföreningens undersökning behov av ca 2 000 personer inom tillverkande industri.

Tillgänglig arbetsmarknadsstatistik per 30 april visar på 5 350 lediga platser, varav 820 inom tillverkande industri.

I Uddevalla med Uddevallavarvets 2 730 anställda skall varvet under femårsperioden minska med ca 100 anställda. Detta innebär en genomsnittlig minskning med 20 personer per år. Naturlig avgång kommer under 1980 att minska befintlig arbetsstyrka med ca 75 personer, vilket i praktiken leder till ett visst nyrekryteringsbehov för varvet under planperioden fram till 1985.

Verkstadsföretagen i Uddevalla med pendelområde har under första halvåret 1980 behov av 495 arbetare inom tillverkande industri, allt enligt Verkstadsföreningens uppgifter.

Tillgänglig arbetsmarknadsstatistik per 30 april visar att det finns ca 1 650 lediga platser, varav 200 inom tillverkande industri.

Fru talman! De uppgifter jag här redovisat, dels från Verkstadsföreningen, dels från arbetsmarknadsmyndigheterna, bekräftar i stort varandra. Jag tycker att det säger att vi kan ha ett visst förtroende för dem. Jag har önskat läsa in dem i protokollet för att ge också utomstående en verklighetsförankrad bakgrund till att vi så starkt motsätter oss att vi i varvsområdena skulle ta till extrema åtgärder i form av anställningsgarantier etc.

Det kan mot bakgrund av det tidigare sagda och med hänsyn till de människor och områden i vårt land som verkligen har grundläggande problem, exempelvis Norrbotten och skogslänen, inte vara rimligt att vi fördelar våra hårt ansträngda resurser för sysselsättning, regionalpolitik och

industristöd efter marginalväljarkriterier i stället för efter de krav som verkligheten ställer. De medel som hittills har satsats och de som kommer att satsas genom dagens beslut har en storlek som får många politiker, också socialdemokrater, i sysselsättnings- och näringspolitiskt svaga områden att protestera högt eller, om inte annat är möjligt, att tyst knyta näven i fickan av ilska. Hur kan ni socialdemokrater med era krav på långtgående anställningsgarantier klara diskussionen med de människor i glesbygden som ställer berättigade krav på stöd?

Här vill jag återknyta till Sten Svenssons fråga till Bernt Nilsson, för jag tycker att Bernt Nilsson kom litet för lätt undan. Det är ju inte så – förhoppningsvis i alla fall – att svaret till medlemmarna av den socialdemokratiska kvinnoklubben i Bräcke inte kommer oss till del. Vi förutsätter, Bernt Nilsson, att svaret till de socialdemokratiska kvinnorna och svaret till människorna i glesbygden i huvudsak kommer att vara detsamma. Därför hoppas vi att få en redovisning av det här och nu.

Fru talman! Principen för sysselsättnings- och regionalpolitik i varvsregionerna måste vara att vi utnyttjar den situation som jag här har redovisat och satsar på de resurser som de naturliga arbetsmarknadsförutsättningarna ger. Vi får inte, som socialdemokraterna vill, föra en politik, som fördröjer möjligheten att ge de varvsanställda en långsiktigt tryggad anställning, ty detta är vad en anställningsgaranti modell s innebär.

Ytterligare ett problem, fru talman, vill jag kommentera i denna debatt. Det är ett växande problem som allvarligt hotar rörligheten på arbetsmarknaden och övrig industris utvecklingsmöjligheter i varvsregionerna samt på sikt också industrins kostnadsläge i hela landet. Det gäller den löneutveckling som har ägt rum på varven under senare år. Löneutvecklingen inom verkstadsindustrin har för perioden fjärde kvartalet 1977–fjärde kvartalet 1979 medfört en löneökning på ca 12 % till en nivå för 1979 på 29:30 kr. per timme i genomsnitt per heltidsanställd. För varven är lönenivån vid t. ex. Öresundsvarvet för 1979 32:20 kr. per timme. Förutom detta ligger enligt uppgift i varvsanställningen anställningsförmåner som inte är normala i andra jobb.

En snabb löneglidning inom företag, som är statsägda och dessutom förlustbringande, måste ses såsom starkt oroande. Lönesättningen på arbetsmarknaden och i enskilda företag skall klaras av arbetsmarknadens parter. Om detta råder det ingen som helst tvekan. Mina synpunkter på detta får inte uppfattas såsom ett ifrågasättande av parternas självständighet. Men vi får inte glömma bort att staten såsom arbetsgivare är part och att vi därigenom måste ta vår del av ansvaret för denna utveckling. En onaturligt stark löneutveckling bland de varvsanställda försvårar dessas möjligheter att gå in i andra jobb och innebär också att andra företag kan få svårare att ta emot de "löneglidningsrisker" som ligger i att anställa tidigare varvsarbetare med för dessa företag alltför höga potentiella lönekrav. Löneglidningen brukar generellt bero på ökad effektivitet och därmed höjd produktivitet, men så är tydligen inte fallet i fråga om varven. Man kan med fog fråga sig vad det beror på.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Slutligen, fru talman, vill jag slå fast att vi moderater inte motsätter oss en ambitiös och omfattande arbetsmarknadspolitik i varvsområdena. Det är nödvändigt för att vi skall kunna hjälpa kommuner och människor att klara denna omställning. Men de krav som vi ställer på dessa åtgärder är att de skall vara effektiva och ge snabba resultat för berörda människor samt inte konservera en besvärande och problemfylld situation. Därför yrkar jag bifall till utskottets hemställan i samtliga moment.

HUGO BENGTTSSON (s) replik:

Fru talman! Det var faktiskt inte min avsikt att delta vidare i den här debatten, men uttalanden av den art som Bengt Wittbom här gjorde tvingade mig att ändra mig på den punkten. Vad han här uttalat kan inte få stå oemotsagt. Jag tycker att debatten börjar tangera det verkliga lågvattenmärket.

Vad jag sade, Bengt Wittbom, var att man förstör förutsättningarna för Öresundsvarvets fortbestånd om man driver kraven som ställs i strukturplanen och i propositionen och kanske framför allt i de uttalanden som gjorts dels av vissa personer inom ledningen för Svenska Varv, dels av industriministern. En hel del kvalificerade medarbetare på Öresundsvarvet har redan tagit sin Mats ur skolan och sökt jobb på annat håll. Det är väl inte svårt att räkna ut att detta – om det får pågå en längre tid – medverkar till att göra det svårare för företaget att fortleva. Därför är det synnerligen bråttom att fatta ett positivt beslut innan företaget har lidit obotlig skada.

Bengt Wittbom kom tillbaka till något som tidigare talare i debatten har åberopat. Man har uppenbarligen lärt sig från det gamla Tyskland att om man upprepar en lögn tillräckligt många gånger blir det en sanning, och så åberopar man Verkstadsföreningens utredning. Jag har i tidigare anföranden talat om hur det förhåller sig med den utredningen. Den har inget verklighetsunderlag.

Bengt Wittbom anför ett enda exempel. Han nämner Järnkunst AB i Landskrona, som efterfrågar ett hundratal medarbetare, vilka man emellertid inte kan få. Jag har tidigare i debatten nämnt att jag har haft kontakt med arbetsförmedlingen i Landskrona. Där sade man att Järnkunst AB – och det finns antecknat på arbetsförmedlingen – efterfrågat 18 medarbetare. Man sökte några kvinnliga medarbetare som skulle sitta vid ett band och montera. Några skulle stå vid pressar, och några skulle stå vid punktsvetsapparater. Så var det med de 100 medarbetare som man sökte!

Sedan tycker jag att det vore lämpligt att använda en annan ton i debatten och att hålla den på ett litet mera sanningsenligt plan.

BERNT NILSSON (s) replik:

Fru talman! Jag talade om rockader i samband med offshoreverksamheten. Naturligtvis kommer denna verksamhet att vara bara en viss tid. Sedan får man gå över till att göra något annat. Problemet är att vi icke får fram tillräckligt många nya sysselsättningstillfällen. Det är på den punkten som vi skjuter in kritiken mot regeringen.

Jag har talat en hel del om anställningsgarantierna, så jag skall egentligen inte uppehålla kammaren mer med de frågorna. Vi har ju motiverat varför vi vill ha dessa. För egen del ser jag det som en försöksverksamhet som vi så småningom måste få utvärderad. Vi representerar inte samma synsätt som Bengt Wittbom och Sten Svensson, nämligen att så snart ett arbete är slut skall medarbetaren sparkas ut – man tar inget som helst ansvar för vad som sedan händer.

Jag vet inte hur ni från moderata samlingspartiet har fått del av brevet från Bräcke. Är det möjligen så att det är ställt till Gösta Bohman? I varje fall kan inte jag finna att vi inom den socialdemokratiska partistyrelsen har anledning att lämna något svar till vare sig Sten Svensson eller Bengt Wittbom. Det här får väl vår partiledare klara ut, och det gör han säkert också utan inblandning från er sida.

Det talas om att man skulle sparka undan sysselsättningsgarantierna därför att lönerna vid varven är för höga. Ja, det är mycket möjligt att det är där skon klämmer. Men vem skulle i så fall våga anställa Nicolin i fortsättningen om han skulle få sparken från Svenska arbetsgivareföreningen? Eller hur skall Bengt Wittbom själv få fortsatt sysselsättning därest han inte blir omvald här?

Detta resonemang tycker jag är så dumt att det tangerar det dummas-te.

BENGT WITTBOM (m) replik:

Fru talman! Jag vill först vända mig till Hugo Bengtsson och säga att jag tyckte det var viktigt att göra ett grundläggande konstaterande att förutsättningarna för den stora produktionsvolym inom varvssektorn som vi har i detta land inte längre finns. Det är därför vi har denna diskussion i dag. Vi måste söka komma fram till ett beslut som är realistiskt och står i proportion till vad marknaden kan absorbera och vad vi med lönsamhet kan avsätta på denna marknad i form av fartyg och andra produkter från varven.

Det talas om risken för att personalen lämnar Landskronavarvet. Men enligt många kvalificerade bedömningar bör Landskronavarvet vara avvecklat inom en femårsperiod, och då är det väl ganska naturligt att personalen lämnar varvet.

Bara en kort kommentar när det gäller det gamla Tyskland. Jag tycker det var att ställa sig på en mycket låg nivå i debatten att anföra någonting sådant. Till att börja med var jag inte ens född när man i det gamla Tyskland drog upp linjerna för de principer man där verkade efter.

Till Bernt Nilsson vill jag säga att det inte alls är fråga om att handla efter en filosofi enligt vilken man så snart någon friställs i ett företag är beredd att sparka ut vederbörande på gatan. Man behöver bara läsa in de beslut som fattats i den här kammaren på grundval av förslag från regeringen för att få klart för sig att vi aldrig bedrivit en så omfattande arbetsmarknads- och regionalpolitik i det här landet som under den borgerliga regeringens tid till fromma för människors trygghet.

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

Bernt Nilsson säger att man skall koncentrera anställningsgarantin till de stora arbetsplatserna. Då vill jag fråga honom helt kort: Om ett företag som har kanske 50 anställda i en liten ort eller kommun men som är huvudarbetsplatsen där lägger ned och samtliga jobb försvinner – vad är skillnaden ur trygghetssynpunkt för människorna mot om en stor arbetsplats i t. ex. Malmö läggs ned?

ERIC JÖNSSON (s):

Fru talman! Det har redan sagts i debatten att socialdemokratisk varvspolitik innebär att vi stöder den omvandling som sker inom varvsindustrin. Vi är medvetna om att kapacitetsminskningar är nödvändiga. Men vi kräver samtidigt att neddragningarna skall ske på ett sådant sätt och i en sådan takt att de varken skadar företagets förmåga att överleva eller utsätter de anställda och berörda regioner för oacceptabla påfrestningar.

Men det är naturligtvis klart att efter en nödvändig omställnings- och utvecklingsperiod så måste varven få en sådan styrka att de kan bära sina kostnader och bli lönsamma.

För egen del tror jag på varvens framtid. Självfallet kommer det att byggas båtar även framöver.

Vi har ännu i minne vad som hände 1973, då en överkontraktering av enorma mått ägde rum. Den totala ordervolymen i världen var detta år 73 miljoner ton från att året förut ha varit 30 miljoner ton och för att året därefter sjunka igen till 28 miljoner ton.

1973 års kontraktering vid varven var otvivelaktigt i mycket hög grad spekulationsbetonad och ledde självfallet till mycket höga leveranssiffror under åren 1973–1976. Naturligtvis var det detta som tillsammans med oljekrisen skapade den krisartade situationen för varven. Genom oljekrisen 1974 sjönk tonnagebehovet och kontrakteringen av båtar vid varven. Tonnagekontrakteringen nådde sin bottennivå 1978 med 8 miljoner ton men ökade 1979 till nära 17 miljoner ton.

F. n. finns det ett stort intresse för produkttankers och bulkfartyg. Det visar orderböckerna vid världens varv under första kvartalet i år. Vad som också talar för en förbättring på varvsfronten är att nedskrotningen nu är större än på tio år. Den uppgår nu till 10 miljoner bruttoton.

Svårigheterna för de svenska varven ligger naturligtvis i att de har stora besvärligheter när det gäller att konkurrera med världens övriga varv, framför allt när det gäller standardfartyg. Men vårt stora kunnande inom varvsnäringen bör ge oss en fördel när det gäller specialfartyg. För min del tror jag därför att det fordras uthållighet när det gäller att nå lönsamhet vid varven, och det har nämnts tidigare under denna diskussion. Men jag vill ändå gärna säga att det egentligen är denna uthållighet som jag saknar i varvspropositionen och i utskottsmajoritetens betänkande.

För Kockums vidkommande innebär propositionen och utskottsbetänkandet kraftiga nedskärningar av produktionsvolymen. Antalet sysselsatta vid varvet kan enligt förslaget komma att minska med drygt 1 800 under de närmaste åren. Förretragsledningen och de anställda vid Kockums är överens

om att en så kraftig nedskärning av produktionsvolymen innebär att företaget inte kan uppnå lönsamhet enligt de planer som avses i förslaget.

Konsekvenserna av ett riksdagsbeslut enligt propositionen och utskotts-
betänkandet innebär med all sannolikhet en avveckling av verksamheten vid
varven i både Malmö och Helsingborg.

För Malmö innebär detta nära nog katastrof. Jag tycker att industriminis-
tern är nästan cynisk när han i propositionen avfärdar nedläggningsshotet
genom att säga att arbetsmarknadsläget i Malmö påtagligt har förbättrats i
jämförelse med situationen när riksdagen fattade beslut i varvsfrågan
1978.

Jag vill påstå att detta är fel. 1978 hade vi drygt 4 000 arbetslösa i Malmö,
och i dag är fortfarande drygt 4 000 arbetslösa. Jag tycker därför att allt tal om
förbättrade siffror när det gäller sysselsättningen i Malmö och Malmöregio-
nen bör upphöra. Samtidigt som denna debatt om varven pågått här i
kammaren har jag fått ett meddelande om att arbetslösheten i Malmöhus län
har ökat under maj månad. Antalet arbetslösa uppgick i april till 7 834, och
för maj månad redovisas för Malmöhus län en uppgång i arbetslöshetssiffran
till 8 529, dvs. en ökning av arbetslösheten med 695. Situationen blir inte
bättre av att merparten av denna ökning av arbetslösheten gäller ungdomar.
Dessa siffror visar att Malmöhus län är det enda län där sysselsättningen
försämrats mellan april och maj månad.

I arbetsmarknadsutskottets yttrande till näringsutskottet är man ganska
klurig, för att ge sken av att sysselsättningssituationen i Malmö är bättre än
den egentligen är. Arbetsmarknadsutskottet talar om att det finns lediga
platser – men det är ju ingen tröst för den som är arbetslös och inte kan få det
lediga jobbet.

Jag sade för drygt en vecka sedan i den regionalpolitiska debatten att det i
Malmö under mars månad fanns mer än dubbelt så många sökande som
lediga platser inom tillverkningsindustrin. Vid det tillfället sade jag också –
och jag vill gärna upprepa det här – att det är vanskligt att göra jämförelser
mellan antalet lediga platser och antalet arbetslösa. I realiteten är nämligen
bilden något mer komplicerad. Inom varje redovisad yrkeskategori finns det
ju flera olika kompetensområden. En arbetslös verkstadsarbetare t. ex. kan
därför ha svårt att finna ett passande arbete bland de lediga platser som finns
för hans yrkeskategori.

I arbetsmarknadsutskottets yttrande gör man ytterligare ett klurigt
uttalande. Man godtar att regeringsförslaget innebär att antalet anställda vid
Kockums kommer att minska med 1 800 under de närmaste åren, och det är i
och för sig gott och väl att man erkänner det. Men sedan gör utskottet
tillägget att detta motsvarar drygt 350 personer per år under fem år, och
därefter går man in på att tala om att det skulle finnas ett behov av att
rekrytera ca 400 personer under första halvåret i år vid verkstadsföretag i
Malmöregionen.

Jag vet inte om arbetsmarknadsutskottet vill ge sken av att det här med att
1 800 skall friställas vid Kockums inte innebär att det blir några problem. I så

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

fall drar man en felaktig slutsats, och det verkar som om man inte riktigt förstod vidden av vad som egentligen håller på att hända i Malmöregionen. Om riksdagen i dag beslutar med en rösts övervikt enligt näringsutskottets linje så innebär det inte bara att 1 800 personer skall bort från Kockums, utan också att ytterligare minst 10 000 löntagare, anställda i företag som är underleverantörer till Kockums, kommer att drabbas mycket hårt. Det är företag, företrädesvis i Sydvästskåne, som mer eller mindre lever på att ha Kockums som kund. Det är därför ganska naturligt att vi som bor i Malmöregionen reagerar inför vad som håller på att hända med sysselsättningen där. Om den socialdemokratiska reservationen nr 3 bifalls, innebär det att Kockums ges möjligheter till en sådan produktionsnivå att varvets framtida utveckling på ett bättre sätt tryggas än om det förslag som framförs av utskottet bifalls. På detta borde alla riksdagsmän från Malmö, oavsett partifärg, kunna ställa upp. Men så tycks inte vara fallet. Detta beklagar jag mycket. Ett sådant ställningstagande skulle ha betytt mycket för löntagarna när det gäller deras anställningstrygghet.

Jag var tidigare helt övertygad om att Ulla Tillander, som ju kommer att delta i debatten senare, skulle slå vakt om sin hemort och rösta för vår reservation. Hon sade nämligen följande vid ett opinionsmöte som var anordnat av de anställda vid Kockums den 28 januari och som hölls på Amiralen i Malmö:

”Jag vill bara knyta an till vad som har sagts här vid flera tillfällen om gasprojektet. Det är ju det alternativ som nämnts i kväll flest gånger. Men först vill jag deklarerat att jag anser det som en mycket väsentlig uppgift för de politiska partierna att arbeta för att hålla kvar Kockums på en nivå som innebär att Kockums inte kommer att avveckla sig själv. Det är nödvändigt både för Malmö kommun, för dom anställda, för varvets skull och för underleverantörernas och för hela regionens skull, att Kockums förblir ett livskraftigt varv.”

Jag vill till sist säga att detta uttalande helt överensstämmer med vår uppfattning från socialdemokratiskt håll. Som jag nämnt tidigare har vi givit uttryck för den i vår reservation nr 3. Jag hoppas därför att Ulla Tillander stöder vårt förslag för att upprätthålla sysselsättningen i Malmöregionen, och jag kan på stående fot lova att det kommer att uppskattas av löntagarna i regionen.

I detta anförande instämde Anna-Greta Skantz, Margit Sandéhn, Egon Jacobsson, Lars-Erik Lövdén, Grethe Lundblad, Per Olof Håkansson och Kurt Ove Johansson (alla s).

JOAKIM OLLÉN (m):

Fru talman! Den talarlista som gäller vid dagens debatt belyser på sätt och vis i ett nötskal hur varvsdebatten hittills i stor utsträckning förts. Efter de olika utskottstalesmännen har ledamöterna grupperats ort för ort. Avsikten är tydlig: representanter från i tur och ordning Malmö, Malmöhus län, Blekinge, Göteborg och sist – i det här sammanhanget – Stockholm förväntas

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

deklarerar hur förträffligt just deras hemmavarv är och hur viktigt det är att just det varvet får överleva.

Jag kritiserar inte den talarordning som kammarkansliet har uppgjort, och jag påstår inte att det är fel av olika ledamöter att framhålla förtjänster hos varvsenheter som ligger i deras hemmaregion. Men jag vill ändå hoppas att de ortsrundor som nu skall följa inte gör denna debatt till en ny hembygdens dag, utöver den sedvanliga, som vi hade i förra veckan.

Skälet till denna förhoppning är naturligtvis att de problem som svensk varvsindustri brottas med inte är regionala problem. Det är inte ens nationella problem, utan det är problem som är internationella till sin karaktär. Den omstrukturering och neddragning av varvskapaciteten som knappast någon seriös internationell bedömare kan förneka nödvändigheten av måste med naturnödvändighet komma att drabba vissa orter. Om ingenting görs åt de allvarliga problem som varvsindustrin brottas med, om vi i stället fortsätter att pumpa in miljard efter miljard i denna starkt olönsamma verksamhet, ja, då inte bara undergräver vi vår ekonomiska ställning, utan vi löper dessutom en stor risk att helt undergräva förutsättningarna för en svensk varvsnäring i framtiden.

Det är, fru talman, mot denna bakgrund lätt att stödja regeringens förslag i varvsfrågan – även om man råkar komma från en varvsort. Förslaget är enligt min uppfattning det första allvarligt menade försöket att på ett genomgripande sätt förändra varvsnäringen så att den skall kunna bli lönsam och kunna överleva i ett längre perspektiv. De ledamöter här i kammaren, från varvsorterna och från andra håll, som inte i dag är beredda att medverka till en sådan strukturrationalisering spelar en farlig hasard med varvsindustrins hela framtid. De ledamöter som främst tar hänsyn till kortsiktiga arbetsmarknadsmässiga synpunkter tar på sig ett ansvar för den oerhörda arbetslöshet och de stora ekonomiska problem som kan bli följderna av att de svenska storvarven – om de inte nu anpassas till den marknad de lever i – helt slås ut.

Det är en fördel, både näringsmässigt och arbetsmarknadsmässigt, om vi kan skapa en varvsnäring som kan leva vidare av egen kraft. Men då måste vi vara beredda att anpassa varvsstrukturen så att näringen kan överleva. Det är en sanning som gäller inte bara här i Stockholm utan också på de stora varvsorterna, ja, t. o. m. på de varvsorter som drabbas av nedskärningar.

Fru talman! Om de skånska varven kan mycket sägas och har oerhört mycket sagts i debatten här i dag. Mycket talar för att det hade varit till stor fördel både för Kockums och Öresundsvarvet i Landskrona om de moderata förslagen om en uppdelning av de svenska storvarven på ett västvarv och ett sydvarv i ett tidigare skede hade vunnit gehör. De resonemang om samverkan mellan Öresundsvarvet och Kockums som förts i utskottsbetänkandet och i debatten i dag visar att en samordning mellan dessa två enheter kunde ha varit till fördel, framför allt om den kommit till stånd i ett tidigare skede. I den situation som nu föreligger är det emellertid knappast möjligt att bryta upp Svenska Varv.

De förändringar som varvskoncernen står inför kan inte organisatoriskt

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

och administrativt belastas med en uppdelning av den enhet som nu finns. I ett framtida perspektiv bör det dock igen kunna bli aktuellt att ta upp frågan om en uppdelning av Svenska Varv. En sådan åtgärd skulle också kunna möjliggöra en framtida tvåvarvslösning, vilket de olika konsultrapporter som föregått propositionsskrivandet förordat både från företagsekonomiska och samhällsekonomiska utgångspunkter.

Vad beträffar de krav som nu uppställs för Kockums har det gjorts gällande att den kapacitetsnivå på 2,4 miljoner timmar som företaget skall ha med utgången av år 1982 skulle omöjliggöra lönsam produktion i framtiden. Men det måste då understrykas att siffran 2,4 miljoner timmar inte är uttryck för någon politisk målsättning eller styrande önskan. Det är den produktionsnivå som företaget skall ha om det inte i mellantiden kan finna lönsam produktion som motiverar en större kapacitet. Jag vill understryka att utskottet i sitt betänkande framhåller att Kockums som sent tillkommande i den statliga varvskoncernen bör ges särskilda möjligheter att förändra sin produktion med hänsyn till det marknadsläge som råder. Det finns därför ingen grund för de påståenden som gjorts om att propositionens förslag skulle innebära ett indirekt beslut om nedläggning av Kockums. Det är inte på det sättet. Kockums blir, även om neddragningen till 2,4 miljoner timmar kommer till stånd, vid utgången av 1982 det storvarv som har störst kapacitet. Även om Kockums varv i samtliga de bedömningar som gjorts under senare år – det finns skäl att understryka det – har ansetts som det bästa svenska storvarvet, finns det alltså ingen anledning att motsätta sig propositionen på denna punkt. Sant är att en högre produktionsvolym skulle vara till fördel för Kockums. Men att kräva en väsentligt högre produktionsvolym, oavsett om företaget kan finna lönsamma projekt eller inte, är att bortse från behovet av att varvsnäringen i sin helhet omstruktureras och nedbantats. Och man frågar sig vad det betyder när socialdemokraterna i sin reservation 3 skriver att Kockums skall ges möjligheter till en sådan produktionsnivå att varvets framtida utveckling inte sätts i fara. Det är alldeles uppenbart att – med den marknad vi har för storvarv – samtliga storvarvs framtid är i fara. Det kan vi inte trola bort genom att skriva på det ena eller andra sättet i utskottsbetänkanden eller reservationer. Att kräva oförminskad produktionsvolym, oberoende av om det finns något vettigt att göra med kapaciteten, är och förblir att sätta skygglappar för ögonen och att skapa förutsättningar för än större problem i framtiden.

Fru talman! Jag vill yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

I detta anförande instämde Per Stenmarck och Olle Aulin (båda m).

ERIC JÖNSSON (s) replik:

Fru talman! Får jag bara helt kort säga att alla är överens om att utskottets förslag innebär att det blir en neddragning vid Kockums med 1 800 anställda. Såvitt jag kan begripa måste det bli svårt, när man får en kapacitetsminskning, att hålla kvar alla de utomordentliga tekniker som nu finns. Om man

gör kapacitetsneddragningar och får längre leveranstider, då får man också stora fasta kostnader och det blir ännu svårare att konkurrera med omvärlden om de båtar som skall byggas vid olika varv.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

JOAKIM OLLÉN (m) replik:

Fru talman! Helt kort. Det är inget orimligt krav som nu ställs på de olika varvsenheterna och på den statliga varvskoncernen. Lönsamhet skall inte vara uppnådd förrän 1985. Och det finns möjligheter att hålla en högre produktionskapacitet än den som är skisserad i regeringens proposition, som grundar sig på Svenska Varvs strukturplan – om det finns lönsamma projekt. Men om man därutöver vill hålla någon sorts beredskap, för att någon gång i framtiden kunna fylla varven med vettig produktion, då vill jag ha svar på några frågor: När skall lönsamhet i så fall vara uppnådd? Hur länge skall man ligga på en uppenbarligen alldeles för hög produktionsnivå – för hög eftersom det inte skall finnas lönsam produktion att täcka in denna produktionsnivå med? Hur länge skall det pågå och hur mycket skall det kosta? – Det är de frågor som automatiskt inställer sig när man studerar socialdemokraternas reservation i den här frågan.

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

ÅKE PERSSON (fp):

Fru talman! Med anledning av regeringens proposition 1979/80:165, som innehåller ett förslag om total nedläggning av Öresundsvarvet i Landskrona, har Hans Petersson i Röstånga och jag i en motion bl. a. hemställt att riksdagen måtte besluta om åtgärder för bibehållande av driften vid Öresundsvarvet enligt de riktlinjer som anges i motionen.

Näringsutskottets betänkande innehåller dels en skenbar uppmjukning av propositionen, dels en skärpning av propositionen på tre väsentliga punkter. Uppmjukningen består i att utskottet talar om en total strukturomvandling av företaget i stället för en nedläggning.

Skärpningen består för det första i att tidpunkten för nedläggningen fastställs till 1985 – i stället för att avvecklingstiden skall bestämmas med hänsyn till möjligheterna för de anställda att få nya arbeten.

För det andra får produktionsinriktningen inte skada andra enheter inom koncernen, ej heller de privatägda mindre och medelstora varven.

För det tredje avstyrks propositionens förslag om bemyndigande för regeringen att placera in kommun i Landskronaregionen i stödområde.

Öresundsvarvets anläggning och kompetens har optimerats för fartygsbyggande, annan marin produktion samt fartygsreparationer, men kan även användas för tyngre verkstadsproduktion.

Nyligen gjorda utredningar under medverkan av bl. a. extern expertis understryker nödvändigheten av fartygsbyggande som bas i verksamheten. Marknadsaspekterna förstärker denna uppfattning. En produktion helt utan fartygsbyggande kan inte upprätthållas med en rimlig produktionsvolym. Betänkandets förslag innebär i verkligheten detsamma som ett förslag om nedläggning.

Alternativ produktion av en sådan volym som det här är fråga om kommer

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

att kräva lika stora subventioner som fartygsbyggande – ja, kanske rent av större med tanke på den tidigare nämnda konkurrensbegränsningen, som kommer att markera tillhörigheten till sysselsättningssektorn. Detta kan inte ge en meningsfull sysselsättning.

Slopandet av möjligheten att placera kommun i Landskronaregionen i stödområde försämrar möjligheterna att locka nya industrier till Landskronaregionen. Om propositionen innehållit konkreta anvisningar om nya företag eller andra sysselsättningsskapande åtgärder i Landskrona, så hade detta medfört att en nedläggning av Öresundsvarvet lättare kunnat accepteras. Några sådana anvisningar finns inte.

Visserligen har massmedia informerat oss om den ena tänkbara industrietableringen efter den andra. Det har förekommit nog så sensationella uppgifter om t. ex. aluminiumsmältverk, rörverk och gummifabrik. Signifikativt för dessa nyheter har varit att en dementi har kommit efter en tid. Nu inför riksdagsbeslutet om varven har dementin ibland kommit samtidigt med informationen om den möjliga etableringen. Luftigheten är påtaglig, och taktiken har utan tvivel varit tveeggad.

Förtroende är alltid bra att ha med i bagaget. En del av de tänkbara industrietableringarna ser ut att vara nya satsningar på gamla problem och innebär dessutom att andra sysselsättningssvaga regioner går miste om vad man där satsat på och har förutsättningar för.

Jag har ju egentligen inte någon anledning att misstro industriminister Åsling beträffande hans ambitioner att skaffa ersättningsindustrier till Landskrona. Men verkligheten visar oss att det även på sikt är synnerligen svårt och kostsamt att skapa nya arbetstillfällen.

Landskrona har de facto redan tappat så många arbetstillfällen, både på Öresundsvarvet och på andra företag i kommunen, att det redan borde finnas klara bevis på statens vilja och förmåga att leva upp till sina löften. Att skjuta aviserade åtgärder på framtiden löser inte våra nuvarande politiska problem.

Det är nu i samband med varvspropositionen man haft möjlighet att anvisa en utvecklingsplan för varven som skulle innehålla en långsiktig lösning av problemen, både offensiva och defensiva åtgärder. Jag är helt övertygad om att det inte kommer att bli lättare att lösa sysselsättningsfrågorna senare; både politiska och ekonomiska krafter kan motverka detta.

Arbetsmarknadsläget i Malmöhus län är inte så bra som folk i allmänhet har för sig. Över 19 000 människor sökte arbete i april 1980. Samtidigt var över 9 000 sysselsatta genom samhällsåtgärder. Antalet lediga platser var totalt 9 000.

Detta nuläge kommer att avsevärt försämrats, om Öresundsvarvet läggs ned och Kockums reduceras enligt förslaget. Det är mer oro för framtiden än nuläget som måste påverka vårt beslut.

Kostnaderna för att driva Öresundsvarvet vidare har Svenska Varv enligt uppgift beräknat till 200 milj. kr. per år. Dessa beräkningar bygger på diskutabla förutsättningar, dels att nuvarande förluster består och kommer att öka i framtiden, dels att Öresundsvarvet endast skall uppnå 60 %

kostnadstäckning på sin produktion samtidigt som Svenska Varv förutsätter att de andra varven inom koncernen skall uppnå 100 % kostnadstäckning. Det är ett orimligt antagande, eftersom detta skall ske samtidigt, i samma bransch och på samma marknad. Dessutom förutsätter Svenska Varv oförändrad produktionsvolym på Öresundsvarvet.

Men avsikten är inte att behålla samma volym. Fartygsbyggandet skall enligt planerna reduceras till en tredjedel av den nuvarande volymen fram till 1985. Förlusterna de närmaste åren påverkas inte av ett nedläggningsbeslut nu. Men det krävs att varvet 1985 skall ha uppnått lönsamhet.

Skulle företaget syssla med en av restriktioner begränsad produktion, som näringsutskottets majoritet föreslår, skulle detta också kosta samhället subventionspengar. Skulle enbart företagsekonomiska regler gälla, är det svårt att motivera fortsatt verksamhet.

Tar man hänsyn till realistiska alternativa kostnader och till samhällets totala insatser vid en nedläggning, är jag helt övertygad om att den totala kostnaden minimeras genom ett beslut i linje med vår motion 1979/80:2020.

Skulle Öresundsvarvet få den chans som ligger inom möjligheternas ram att med reducerad volym arbeta vidare, vill jag gärna framhålla ett par saker.

Jag delar den uppfattning som redovisats i strukturplanen och som förutsätter lönsamhet 1985. Detta skall självfallet gälla även Öresundsvarvet.

För att uppnå detta måste effektiviteten ökas och en stark vilja till förändringar markeras. Detta kommer att ställa extraordinära krav på såväl ledning som anställda. Kan man inte ställa upp på dessa krav och motsvara dem, är framtiden än mer hotad.

Fru talman! Jag är den förste att beklaga att argumenten och viljan inte har räckt till för en politisk lösning i ett tidigare sammanhang. Det syntes i ett skede av utskottsbehandlingen fullt möjligt att uppnå en lösning, och den tänkta kompromissen skulle enligt min mening ha orsakat den lägsta totala kostnaden för samhället.

I nuvarande läge har jag bara att konstatera att jag inte kan ställa mig bakom ett regeringsförslag som kommer att ge svåra konsekvenser för Landskrona kommun och för hela regionen.

Det är förmodligen föga meningsfullt att plädera för Hans Peterssons i Röstånga och min motion 1979/80:2020. Socialdemokraternas motion 1979/80:2019 ger Öresundsvarvet en chans till att överleva som varv, vilket är den primära avsikten med Hans Peterssons och min motion.

Fru talman! Med det anförda vill jag förklara att jag vid den kommande voteringen kommer att rösta för reservationerna 2, 6 och 7 vid näringsutskottets ifrågavarande betänkande.

JOHAN OLSSON (c) replik:

Fru talman! Jag vill betyga att Åke Persson och några av oss i utskottet har haft ett konstruktivt och bra resonemang om olika alternativ i samband med

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

denna frågas behandling.

Åke Persson sade att det hade skett en skärpning i utskottets betänkande i förhållande till propositionen. Det är i så fall en skenbar sådan. Han sade bl. a. att vi tagit bort förslaget om att placera in Landskrona i ett stödområde. Men vi har i utskottets betänkande samlat ihop en rad förslag som har nämnts i diskussionen, även detta om lokaliseringspolitiska åtgärder. Vi har sagt att regeringen nu får göra en utvärdering och komma med förslag. Vi har således inte avsagt oss möjligheten att i olika former använda lokaliseringspolitiska åtgärder i Landskronaområdet.

Om utskottet hade kunnat anvisa konkreta förslag, skulle Åke Persson ha kunnat acceptera att stödja utskottsmajoriteten. Men om man skall vara ärlig, måste man medge att det ligger stora möjligheter i att utskottet har skrivit att regeringen får lägga fram förslag för att lösa de problem som uppstår i samband med omställningen. Däribland kan det bli fråga om nylokaliseringar till Landskrona. Det finns redan, som framgått av pressen, förslag i den riktningen. Åke Persson måste väl ändå tro på den allvarliga viljan att fullfölja dessa resonemang och göra någonting av det hela.

Landskrona som arbetsplats måste ju vara ett intressant område när det gäller lokaliseringar av nya företag. Där finns lokaler, utrustning av olika slag och en personalstyrka som kan vara användbar i ett nytt företag. I synnerhet i den konjunktur vi nu har och som ju ändå är högkonjunktur, inte minst i Sydsverige, bör en sådan omställning vara intressant.

Det väsentliga är ju, Åke Persson, att man ser denna fråga på sikt – det sade Åke Persson själv i sitt anförande. Då tror jag att det är tryggare för Landskrona och för dem som arbetar på varvet att så snabbt som möjligt få den omstrukturering till stånd som ger lönsamma och trygga jobb och produktion i företag som har möjlighet att leva på sikt. Det är bättre att vi tar beslutet nu än att vi dröjer och kanske om tre eller fem år på nytt får diskutera en avveckling. Då kanske vi befinner oss i en lågkonjunktur som gör det omöjligt att klara en sådan situation.

Jag beklagar att Åke Persson förklarat sig ämna rösta för tre av reservationerna. Jag tror att det för Åke Persson med de ambitioner han har för Landskrona skulle ha funnits möjligheter att följa majoritetens förslag.

KNUT WACHTMEISTER (m):

Fru talman! Under den långa debatt som hittills har förts har alla tänkbara argument ventilerats för och emot när det gäller såväl hela varvspropositionen som de enskilda varvsenheternas vara eller icke vara. Siffror om produktion, förluster, beställarstöd, lediga platser och mycket annat har räknats upp i en lång rad. Det finns alltså inte stora möjligheter att den vägen tillföra debatten mycket nytt. Jag skulle bara vilja understryka vad Joakim Ollén utvecklade för en stund sedan, nämligen att man ur sydsvensk synpunkt har anledning att beklaga att den moderata tanken på en uppdelning av Svenska Varv i bl. a. ett Sydvarv bestående av Kockums och Öresundsvarvet inte kom till stånd.

Jag skulle i stället, fru talman, vilja ta upp ett par andra synpunkter på frågan.

Sällan eller aldrig har riksdagsledamöterna, åtminstone på eller i närheten av varvsorterna, haft så stora möjligheter att sätta sig in i de aktuella frågorna. Vi från södra Sverige har vid flera tillfällen haft möjlighet att besöka regionens varv, och vi har här i riksdagen fått information av all tänkbar expertis. Dessutom har vi haft tillgång till ett mycket omfattande skriftligt material. Det beslut vi i dag går att fatta är alltså mer än eljest baserat på ett högklassigt underlag. Jag skulle önska att vi hade samma möjligheter i andra viktiga frågor, och härvidlag kanske varvsfrågan kan bilda skola – det skulle underlätta för oss riksdagsledamöter att fatta riktiga beslut.

Ett annat förhållande som är värt att påpeka är att det inför varvsfrågans avgörande bedrivits en sällan skådad påtryckningsverksamhet. Man har förmanat och hotat, varnat och vädjat till lokalpatriotismen för att försöka luckra upp den knappa regeringsmajoriteten.

Vid det nu snart avslutade riksmötet har vi sett många – enligt min uppfattning alltför många – exempel på att omtanken om landets ekonomi i stort fått ge vika för lokala eller andra snävare intressen, något som kanske kan ge någon politiskt poäng på kort sikt. Det har gällt transportstöd, kustposterings, civilförsvarsanläggningar, tulltaxor och en hel del annat. Enligt min uppfattning skall en riksdagsledamot naturligtvis värna om den egna bygdens intressen, men i tider av stora ekonomiska problem måste trots allt de övergripande riksintressena väga klart tyngre. Därmed gynnar man också den egna bygden på sikt.

Mot bakgrund härav har ställningstagandet för mig varit självklart, även om det naturligtvis är ett svårt beslut att fatta.

Vi har redan under en treårsperiod satsat 12 miljarder på varvsnäringen, vilket motsvarar 3 000 kr. tillskjutet av varje förvärvsarbetande i vårt land. I dag står vi i begrepp att envar satsa ytterligare 1 500 kr., dvs. drygt 6 miljarder.

Med tanke på kraven att fördela våra allt knappare resurser även på andra områden som är i behov av stöd har vi inte råd att ge mera pengar till varven än de enorma belopp som redan destinerats, och jag yrkar, fru talman, bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

ULLA TILLANDER (c):

Fru talman! I den fråga som nu debatteras – frågan om varvskrisen och hur den skall lösas – är grundfakta väl kända, eftersom de sedan lång tid är ältade i en relativt hetsig debatt. Ett sådant grundfaktum, som ingen seriös debattdeltagare borde kunna blunda för och underlåta att ta hänsyn till, är att krisen för varven har en väsentlig orsak i att varvskapaciteten helt enkelt är för stor. Det är ett dokumenterat, registrerat och analyserat faktum.

Men måste inte det få konsekvenser för vårt näringsliv också? I Japan och i västvärlden i övrigt drar man konsekvenserna av detta faktum och bantar ner varvens kapacitet. Att köra på som vanligt i en sådan situation är verkligen

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

att blunda för realiteter. Ingen skulle kunna tillåta sig det, om det gällde den enskildes ekonomi, och ingen hävdar heller på allvar att man skulle göra det vare sig inom andra delar av näringslivet eller inom offentlig förvaltning.

Omprovning, flexibilitet, förändring, omstrukturering, anpassning till den givna och rådande situationen är ju något som måste prägla allt liv, också allt näringsliv.

Stillestånd, förstelning, oanpasslighet hos en näringsgren gör den däremot snabbt förstelnad.

Socialdemokraterna var på sin tid i regeringsställning inte alls främmande för strukturförändringar. Vad gällde varvsnäringsen försvann på några år Lindholmens och Eriksbergs varv i Göteborg. Många fick förstås sluta i förtid, andra sögs upp av Göteborgs näringsliv, andra fick ett slags anställningsgaranti.

Ett annat exempel på strukturomvandlingen när det gällde varven fick vi då fartygsbyggnationen på Götaverken flyttades från det centralt belägna Cityvarvet långt ut till Arendal. Det innebär för många en oerhört genomgripande omställning: en ny arbetsplats, nya processer och rutiner och för flertalet oerhört långa restider. Det var en stor omställning, och man gjorde den därför att omstruktureringen krävde det. Att låsa sig vid det gamla varvet, den gamla arbetsplatsen, hade varit tryggare men naturligtvis fel. Vad man lär sig är att kraven på omprovning, förändring och omställning kommer tätt som kulorna på ett radband; att kraven på omställning är förutsättningen för ett fortsatt liv; att uppbrottet, förändringen upplevs som att lämna tryggheten för något ovisst, trots att det egentligen är en förutsättning för trygghet; att det är alltför tacksamt att i den stunden resonera som så, att man vet vad man har men inte vad man får. Det här har sin aktuella tillämpning på situationen i Malmö och Landskrona också.

Vad alla politiskt ansvariga måste ta hänsyn till i en situation, då varven under de tre senaste åren kostat 12 miljarder i statsstöd och då det i betänkandet begärs ytterligare 3–4 miljarder – och ett av varven måste läggas ned, för att summan inte ytterligare skall överskridas – är att en omstrukturering under socialt acceptabla former måste komma i gång.

Att i den situationen förespråka ett förslag som egentligen innebär oförändrad kris vid varven är djupt reaktionärt därför att det konserverar. Det är status quo. Det är en lösning på kort sikt som möjligen kan vara applådnipande. Den enda lösning som kan räknas måste vara på längre sikt. Vad man i verkligheten gör är att lägga en död hand över varvsorterna.

Vad de som röstar emot propositionens förslag nu gör är att – i bästa välmening, det är det ingen som betvivlar – i ovist nit smälla igen dörren till en öppning mot en diversifiering av näringslivet i Landskrona, som nu är så ensidigt hänvisat till och beroende av varvskonjunkturerna. Att också för framtiden binda en ort vid varvskonjunktursens fallande båge medför ett stort ansvar.

Med suveränt förakt avvisas som rena fantasisiffror Svenska Varvs uppgifter om vad det skulle kosta skattebetalarna att driva Öresundsvarvet vidare. Med kännedom om vad det redan kostat så är det, tyvärr, inte fråga

om fantasi.

Jag tror det börjar gå upp för alla ansvarskännande, också i Landskrona-regionen, att bygden, för att räddas, måste bli föremål för en ganska radikal förändring, att en omläggning till en annan produktion än fartyg måste ske. Det måste vara angeläget för kommunen att komma bort från detta ensidiga beroende av en enda stor arbetsplats. Tidpunkten lär inte komma att bli gynnsammare. Nuvarande konjunkturer möjliggör en omstrukturering. En kommun med Landskronas läge borde dessutom kunna erbjuda många fördelar åt ett differentierat och diversifierat näringsliv bestående av såväl små som medelstora företag och därför långt mindre konjunkturkänsligt. Därmed skapar man en bättre trygghet såväl för de anställda som för berörda orter. Erfarenheten visar att de nackdelar man måste ta i längden kan ge trygghet.

Nu utlovas åtgärder av olika slag för att så snabbt som möjligt ge nya arbetstillfällen åt den arbetskraft som berörs av en omstrukturering. Jag måste konstatera att det är en björntjänst man gör de anställda vid Öresundsvarvet om man ställer sig hindrande i vägen för ett genomförande av regeringens proposition. Konkreta åtgärder har utlovats för att i Landskronaområdet skapa ny sysselsättning i annan verksamhet än på varvet. De många värdefulla förslag som lagts fram av berörda kommuner och andra myndigheter och i skilda motioner måste naturligtvis utvärderas. Några bidrag från motionerna kan kanske antyda en inriktning bort från ensidigheten och i någon mån för en mångfald som Landskrona så väl behöver. Vi centerpartister i Malmöhus län och i fyrstadskretsen har motionerat om en kolhamn i Landskrona och om att ansluta Landskrona till västkustbanan.

I en utredning, gjord av Landskrona kommun, redogörs för följdverkningsarna för Landskrona vid utbyggnad av en kolhamn. Det konstateras att en utbyggnad skapar en rad positiva sysselsättningseffekter för Landskrona, förutom den verksamhet som kommer att bedrivas med själva kolhanteringen. De negativa miljöeffekter som kan tänkas vara förenade med kolhanteringen har i utredningen varit föremål för omfattande studier och överväganden. De redovisade faktiska möjligheter som nu finns att på ett rationellt och effektivt sätt eliminera miljöolägenheterna och det förhållandet att kolhamnen skulle anläggas tre kilometer från närmaste bebyggelse har naturligtvis varit av avgörande betydelse för att koncessionsnämnden för miljöskydd skulle godkänna projektet. När nu en omstrukturering och diversifiering av näringslivet i Landskrona framstår som nödvändig och önskvärd skulle det innebära en lägre grad av beroende av konjunktursvängningarna inom en bransch. Det är angeläget att allt görs för att underlätta och stödja en sådan förändring.

Goda kommunikationer är en viktig förutsättning för en regions utveckling. En komplettering av järnvägens sträckning till Landskrona skulle vara ett väsentligt bidrag till kommunens utveckling. Jag tänker då närmast på en järnvägslinje norrut mot Helsingborg som kunde ansluta till västkustbanan. Genom den kontakten med en pulsåder skulle Landskrona vitaliseras.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

I samråd med näringslivet och arbetsmarknadsorganen måste man pröva okonventionella åtgärder för att snabbt överföra arbetskraften till ett näringsliv där efterfrågan råder. Debatten om Landskrona har haft det goda med sig att ingenting där kan ske i tysthet. Det om något är en garanti för att regeringens garanti, i sig själv alldeles unik, är mycket långtgående.

Varför motsätter sig socialdemokraterna förändring och omstrukturering och förespråkar ett konserverande av en varvssituation som praktiskt taget alla sakkunniga betecknar som omöjlig eller i varje fall orimlig? Det är en gåta.

I proposition efter proposition har det betonats att regeringen bedömt Kockums möjligheter att fortleva som goda. Man har betonat att varvet är modernt utrustat, tekniskt avancerat och att det har visat kapacitet att anpassa sig till marknaden. Dessa egenskaper har varit förutsättningar för en framgångsrik varvsnäring hittills. De grundläggande förutsättningarna upphör ju inte att gälla då kris råder för varvsnäringen. Tvärtom är det så att de gäller med ännu större skärpa.

Det är svårt att förstå de motiv som får många deltagare i den här debatten att blunda för dessa grundläggande förutsättningar. Och jag har svårt att förstå att det kan vara av omtanke om varvens överlevnad som man bortser från den livsnerv som anpassning till rådande situation ändå utgör.

Någon kan invända att detta är ett företagsekonomiskt resonemang och inte ett samhällsekonomiskt och att frågan då kommer i ett annat läge. Denna invändning saknar relevans. Man kan verkligen ställa frågan om någon annan regering någonsin tagit så stor hänsyn till de anställda och till samhällsekonomiska förhållanden som de båda trepartiregeringarna. Även om alla erkänner att det finns en företagsekonomisk aspekt och en samhällsaspekt och att man kan komma till olika resultat beroende på om man resonerar efter den ena eller efter den andra linjen, är det nog så att alla också erkänner att det finns en skärningspunkt där de två linjerna sammanfaller. Jag tror att särskilt skattebetalarna har stark känsla för det. I en situation där varje anställning kostat 400 000 à 500 000 kr. sammanfaller en företagsekonomisk och en samhällsekonomisk bedömning.

I en situation där vissa arbetstillfällen på en ort får kosta så mycket men andra arbetstillfällen på samma ort eller på andra orter inte alls kan göra anspråk på samma satsning med statsmedel måste allt fler allvarligt ställa frågan, om detta verkligen är en framkomlig väg, om satsningarna i så fall kommer att gälla alla eller bara vissa på en och samma ort, eller om alla orter eller bara vissa skall vara föremål för motsvarande satsningar. Svaret är givet. Konsekvenserna av en tillämpning lika för alla orter, alla anställda, alla landsändar blir så orimliga att det är uppenbart att andra vägar måste prövas.

Som vi har hört tidigare utställer regeringen garantier som är ganska unika, och den anpassning till marknaden som krävs av samtliga varv kommer att ske under så lång tid att anpassningen inte på något sätt kan betecknas som drastisk utan fullt möjlig.

Jag vill också erinra om det angelägna i att företagsstrukturen även i

Torsdagen den
5 juni 1980*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Malmö ytterligare berikas med ett markant inslag av små och medelstora företag. Att döma av erfarenheter från landsändar, vilkas näringsliv har just denna struktur, är känsligheten vad gäller regionens sysselsättning mindre i sådana regioner än i regioner där näringslivet ensidigt är beroende av ett enda eller några få företag. Det måste vara ett allmänt näringspolitiskt mål att skapa strukturer som är hållbara mot varjehanda påfrestningar. Att inte nu inleda en sådan utveckling vore att försumma ett tillfälle. Det är helt enkelt nödvändigt att nu ta tillfället i akt. Eric Jönssons pessimism är inte, tycker jag, på sin plats när det gäller Kockums. För min del håller jag fast vid att Kockums inte skall läggas ned. Tack vare det beslut som vi förhoppningsvis fattar i dag genom att följa propositionens linje får Kockums en chans.

Om vi i centern på ett tidigt stadium hade fått stöd från socialdemokraterna för en kraftfull satsning på rörbunden gas och LNG-gas, är jag övertygad om att möjligheterna för de båda skånska varven hade varit gynnsammare än de är i dag. Då hade Kockums fått avsättning för sina gastankers, och man hade gått verkstadsjobb genom satsningen på rörgas. Jag beklagar att vi aldrig fick ett helhjärtat stöd på riksplanet från socialdemokraterna.

Eric Jönsson nämnde att utom de 1 800 på Kockums ytterligare 10 000 drabbas som underleverantörer. I tidningen Arbetet nämndes häromdagen att det är 700 företag som kommer att beröras av en nedläggning av Kockums. Nu är det ju inte fråga om att lägga ned Kockums utan det är fråga om att förhindra en nedläggning. Det är alltså inte fråga om bortfall av en stor och imponerande kund.

Men hur skall man göra? De stora gastankers som Kockums byggde för en del år sedan och som man hade haft möjlighet att rädda ligger fortfarande till ingen nytta i Malmö hamn. Man kan hoppas att de fortfarande går att sälja. Men kan man verkligen ta på sitt samhällsekonomiska ansvar att det byggs flera fartyg som inte går att sälja? Om svaret är ja – då kan man ju fortsätta att lägga in beställningar för miljoner kronor hos de företag som nämndes i tidningen och som Eric Jönsson syftade på. Det gäller Nessims, Heimer & Co Järnvaru AB, Rosqvists Målerifirma, Industrivätt och BN-bageriet, för att nämna några av de företag som är aktuella. Är det verkligen meningsfullt utnyttjande av arbetskraft, pengar och material?

Dessutom tror jag att de här småföretagen, som själva är en produkt av en fri marknad, vars förutsättningar är en fri marknad och som är uppbyggda för att existera i och ta hänsyn till de villkor som råder, också är beredda till en viss omställning, om förändringarna kräver det.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

ERIC JÖNSSON (s) replik:

Fru talman! Ulla Tillander nämnde i början av sitt anförande att Japan hade tagit konsekvenserna och reducerat sin varvskapacitet. Hon menade med det förmodligen att vi också borde göra det. Jag vill bara för riktighetens skull nämna att vi har bantat varven med 40 % på de senaste tre åren.

Jag uppfattade det på det sättet att Ulla Tillander tyckte att det var en gåta

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

att vi kan inta den ståndpunkt vi gör. Jag vill nog säga att det förmodligen ändå är Ulla Tillander som är gåtan i det här sammanhanget. Hon talar om att vi skulle förhindra en utveckling genom vårt ställningstagande. Det skulle vara bra att veta hur hon tror att den utvecklingen skulle komma att se ut.

Jag har redan i dag nämnt att det förekommit en ökning av arbetslösheten i Malmöhus län med nära 700. Det tyder inte precis på att vi skulle få någon minskning av arbetslösheten under sommaren.

Ulla Tillander tror inte på vad jag har sagt. Hon säger att jag skulle vara pessimist. Det är jag ingalunda. Jag är optimistisk när det gäller varven och hoppas på en framgång för dem.

Av de gasfartyg Kockums har byggt har man sålt en del, och det har gått bra. De som nu ligger i Malmö har man också byggt för att sälja, inte för att transportera gas till Sverige med.

ULLA TILLANDER (c) replik:

Fru talman! Jag tyckte faktiskt att Eric Jönssons anförande var fyllt av pessimism. Det tycker jag inte är på sin plats i en tid, då konjunkturerna är relativt goda och många företag ropar på arbetskraft. Det finns i en sådan situation risk för att det kan verka såsom en självuppfyllande profetia, som är förlamande och sprider resignation.

Jag tror att beslutet i dag för Kockums del, om man nu följer utskottsmajoriteten, blir en sporre till en effektiv och lönsam produktion. Det innebär säkert också att man uppnår konkurrenskraft och därmed ett överlevande på lång sikt. Därmed skulle olönsamheten kunna vändas i lönsamhet och sysselsättningen tryggas. Man kan inte heller bortse från det som påpekas i propositionen, nämligen att en omstrukturering till tre varv kommer att innebära större möjligheter för Kockums att överleva.

ERIC JÖNSSON (s) replik:

Fru talman! Om Ulla Tillander tycker att det jag anförde var pessimistiskt, har hon väl lyssnat litet dåligt. En del av det jag sade var f. ö. samma tankegångar som hon framförde för några månader sedan. Jag vill till sist bara fråga om Ulla Tillander har ändrat uppfattning.

ULLA TILLANDER (c) replik:

Fru talman! Jag vill säga till Eric Jönsson att jag absolut inte har ändrat uppfattning. Jag tror fortfarande på Kockums överlevnad i motsats till Eric Jönsson.

I propositionen förklarar man – och det instämmer utskottet i – att det inte är möjligt att utöka det timantal som beräknas i propositionen. Men samtidigt betonar man att verkstadsproduktionen vid Kockums varv skall utvecklas så långt det är möjligt för att ge ekonomiskt självbärande sysselsättning åt de anställda vid varven i samband med strukturförändringarna. Man understryker också att hänsyn måste tas till att Kockums ganska nyligen har införlivats i Svenska Varv-koncernen och till de praktiska

möjligheterna att på kort tid kunna vidta genomgripande förändringar på ett stort och tekniskt komplicerat affärsområde. I propositionen och i utskotts-
betänkandet understryks också möjligheten för Kockums att under vissa
förutsättningar öka sin produktionsvolym.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Förste vice talmannen meddelade att Eric Jönsson anhållit att till
protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Fru talman! Mitt inlägg i denna debatt skall bli dels en röstförklaring, dels
några reflexioner om och kring en del påståenden, som under en tid
cirkulerat i olika media. Därigenom har den allmänna debatten fokuserats
kring Öresundsvarvet. Detta har i sig varit beklagligt för andra varv och
varvsorter med deras speciella problem. Men jag förstår att ett eventuellt
regeringsnederlag på en enda punkt i varvsbeslutet kan ha större intresse än
att t. ex. Göteborg under 1970-talet har förlorat tusentals och åter tusentals
sysselsättningstillfällen vid sina varv, att Kockums i Malmö kan komma att
hamna på så låg nivå att det är fara för dess fortsatta existens, att läget för de
mindre varven kan bli ytterst prekärt, osv. Det blir alltid mer spännande när
ett par borgerliga ledamöter efter ingående prövning av en fråga kommer till
en annan slutsats än den borgerliga regeringen. Jag instämmer i vad Åke
Persson sagt om sysselsättningsläget i Malmöhus län och i Landskronaregio-
nen. Jag delar hans uppfattning om och hans tro på Öresundsvarvet – det
måste, om än i nedskuren form, få fortsätta att bygga fartyg för att överleva
som en arbetsplats som tar hänsyn till yrkesskicklighet, som tar hänsyn till
kompetens och som inte minst ger de anställda en meningsfull sysselsätt-
ning.

Här vill jag tillägga att stora delar av Malmöhus län på ett egendomligt sätt
har hamnat i bakvatten. Vi är många som här och i andra sammanhang sökt
visa hur länets problem har accelererat under de senaste decennierna. Det
fanns gamla storhetsdrömmar om den fantastiska Örestadsregionen, men det
är storhetsdrömmar som för länge sedan kapsejsat. Vi har hittills, tycker vi,
talat för döva öron. Myten om det överhettade Malmöhus län lever kvar trots
att länet genomgått en industriell utarmning praktiskt taget utan mot-
stycke.

Öresundsvarvet och Kockums tillhör de i särklass största arbetsplatserna i
länet. Jag har nu några år varit engagerad i främst Öresundsvarvet, därför att
detta har så stor betydelse för staden Landskrona och för den omgivande
regionen. Varvet har samma betydelse för sin region som t. ex. Uddevalla-
varvet har för sin. Det ger inte bara arbeten direkt inom industrin, utan det
ger också arbeten åt en rad underleverantörer. Det bidrar således till att
upprätthålla privat och offentlig service.

En ytterligare neddragning av varvskapaciteten är jag beredd att och måste
jag acceptera. En nedläggning däremot betraktar jag som en omöjlighet.
Detta betyder, fru talman, att jag kommer att rösta för reservationen om
Öresundsvarvet. Denna överensstämmer i allt väsentligt med vad som

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

framförts i den motion som Åke Persson och jag har väckt. Men jag vill betona att mitt ställningstagande innebär att jag också har all respekt för alla mina kolleger i denna kammare som har motsatt uppfattning. Samtidigt förväntar jag åtminstone en viss respekt för mitt ställningstagande.

Sakligt sett har valet inte varit särskilt svårt. Jag är nämligen övertygad om att detta måste vara det enda riktiga i dagsläget. Om jag har rätt i ett längre perspektiv vet jag naturligtvis inte. I snart tre år har jag varit starkt engagerad i problematiken kring Öresundsvarvet. Jag har dragit en annan slutsats än den som ledningen för Svenska Varv och övriga politiker i regeringspartierna har kommit fram till.

Om valet i sak för mig har varit lätt har naturligtvis det politiska ställningstagandet varit betydligt mer besvärande. Det är lättare att gömma sig bakom anonymitetens slöja än att visa att man på en punkt går emot den regering som man annars ställer sig bakom.

Å andra sidan har vare sig regeringen eller dess industriminister gjort några större ansatser att gå oss motionärer till mötes. Vår inställning har ingalunda varit obekant. Den har deklarerats vid en rad tillfällen, bl. a. i denna kammare.

I ett otal rubriker har det under senare tid talats om att Åke Persson och jag är avhoppare och bypolitiker.

Om någon vill kalla mig för avhoppare, därför att jag inte vill rösta för något som jag hela tiden varit emot, så må det vara denne obetaget. Om någon vill anklaga mig för att vara bypolitiker därför att jag vill förhindra en regions ekonomiska nedbrytning, så må det också ske. Om jag röstar emot regeringen på en konkret punkt så är jag frondör. För detta kan jag möjligtvis kritiserar. Men min rätt att göra en annan bedömning och tycka annorlunda kan ingen ta ifrån mig.

Till sist, fru talman: Under ärendets behandling har det varit många som eftersträvat en samlande lösning, och det har funnits många i näringsutskottet som gjort ett hårt och drygt arbete för att hitta en kompromiss. Den kompromissen hade varit tilltalande för de flesta av oss i denna kammare. Tyvärr sprack det i den sista av minuter. Men då förväntades i stället partidisciplin och ett accepterande av något man inte tror på.

Det har därför känts välgörande att vår egen partigrupp på intet sätt försökt att övertala oss. Även om partiledningen och gruppens ledamöter inte delat vår uppfattning har man verkat för en kompromiss. När inte detta lyckades känner vi att man respekterar vårt ställningstagande, även om detta har skapat bekymmer och obehag för en del av gruppens ledamöter.

Fru talman! Jag instämmer i näringsutskottets betänkande på alla punkter utom de som berör Öresundsvarvet.

SVEN MUNKE (m):

Fru talman! Jag blev nästan rörd när jag hörde den röstförklaring som just upplästs av Hans Petersson i Röstånga, men jag skall ändå försöka samla mig till ett anförande.

Regeringens proposition 165 har utsatts för bitter kritik, inte minst från

företrädare för de orter som kommer att drabbas av nedskärningar och nedläggning. Oppositionen har också här i debatten envist tuggat på denna kritik.

Man får dock inte glömma bort att propositionens åtgärder syftar till att skapa förutsättningar för den svenska varvsindustrins konkurrenskraft.

Hur detta skall gå till råder delade meningar om. Enligt min uppfattning är det en märklig ordning att riksdagen skall göra dessa ställningstaganden. Vi har också här i kammaren under våren bevittnat hur man i andra nedlägningsärenden från olika politiker slagits för sin drabbade ort, oftast utan att ta de sakliga hänsyn som varje ärende är förknippat med. Vi har ju när det gäller storvarven ett bolag som skall svara för utveckling och åtgärder. Jag kan föreställa mig att beslutsfattarna i Svenska Varvs styrelse inte finner det särskilt lustbetonat att 349 riksdagsledamöter skall demonstrera var sin åsikt om hur varvsnäringen i det här landet skall skötas. De flesta som har framträtt här i dag har ju också gjort det i form av några slags företagsläkare med oanade receptmöjligheter.

Reaktionerna mot propositionen har varit kraftigast när det gäller neddragningen av arbetsstyrkan vid Kockums och nedläggningen av fartygsproduktionen vid Öresundsvarvet i Landskrona. När det gäller Kockums säger man från varvsledning och fack att Kockums genom beslutet kommer att dö stryptöden. F. n. beräknas Kockums använda 3,5 miljoner timmar, och neddragningen skall göras till 2,4 miljoner timmar. Men i propositionen heter det också att om det finns utrymme och man får en uthållig lönsamhet kan produktionsvolymen tillåtas att åter stiga till 3,5 miljoner timmar. Omprövning av struktureringen skall också verkställas årligen av koncernledningen, säger man.

När det gäller nedläggningen av fartygsproduktionen vid Öresundsvarvet har man i argumenteringen förklarat att 3 000 man ställs arbetslösa. Det är ju, fru talman, ett helt felaktigt sätt att se det på. Det är inte sagt att 3 000 man skall gå. Man måste ställa utskottets förslag mot motionsförslagen, dels från oppositionen i motion 2019, med Olof Palme som första namn, dels i motion 2020 av Åke Persson och Hans Petersson i Röstånga. I båda dessa motioner föreslår man en nedskärning med 1 000 personer och anger alltså som kvarvarande vid varvet ca 1 800 anställda. Det är mot den siffran som regeringens förslag och utskottets hemställan skall ställas.

Sedan säger man i propositionen, liksom industriministern har förklarat här i dag, att inte en enda man skall ställas på gatan. Flera företrädare för kammaren har här sagt att man bara kastar ut dem. Men det har aldrig varit tal om det. Det har varit tal om en omstrukturering och om att skaffa jobb åt dem som inte kan sysselsättas i en produktion som inte går ihop.

Socialdemokraterna kräver i sin motion att regeringen framlägger förslag till alternativ sysselsättning innan varvspropositionen ens behandlats i utskottet. Men till sin egen neddragning med 1 000 personer har man inte kommit med några alternativ.

Man häcklar också regeringen för att den i sin proposition i alla delar, utan någon som helst kommentar, instämt i de marknadsbedömningar som gjorts

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

av Svenska Varv. Detta är f. ö. helt fel. Socialdemokraterna har inte heller modet – om de anser att Svenska Varv har gjort en grov missbedömning och därmed inte motsvarat förtroendet – att säga till ledningen att den får gå eftersom den inte har skött sitt uppdrag. Det har socialdemokraterna inte vågat göra. – Man har gjort det i korridorerna men inte här i kammaren.

I det hänseendet är vpk-motionen betydligt ärligare, även om den vilar på mycket lösa grunder och f. ö. inte på något sätt är förankrad i verkligheten utan, som jag betraktar det, är ett grovt frieri till de drabbade jobbarna vid varven.

Kalkylmässigt och marknadsmässigt skulle större delen av de svenska storvarven avvecklas eller möjligen ett enda storvarv behållas. Regeringen har emellertid i stället valt en annan linje. Man har valt en trevarvslösning, trots att lönsamhetskravet därmed blir alltmer avlägset.

Socialdemokraterna är i sin motion inne på att lönsamhetsmålet måste uppnås. Det framgår på s. 13 i motion 2019, där det heter: "Det står också klart att dessa åtgärder kan komma att innebära fortsatta kapacitetsneddragningar och nedläggningar av hela varvsenheter."

I motion 2019 saknas inte heller praktfulla logiska saltomortaler. Det står på s. 14 följande:

"Det torde därför inte vara någon överdrift att påstå att regeringens förslag med all sannolikhet kommer att betyda fortsatt fartygsproduktion i betydande omfattning vid Öresundsvarvet under lång tid framöver. Det kommer också att innebära en mycket dyrbar produktion." I s-motionen anges alltså klart och tydligt att fartygsproduktion vid Öresundsvarvet är en mycket dyrbar produktion. Regeringen bör få snubbor för att man tänker fortsätta med det. Men detta är naturligtvis helt i linje med vad som uttalats i de ekonomiska debatter som förekommit här i kammaren tidigare. Man ger regeringen kritik för det stora budgetunderskottet, trots att mycket av pengarna använts just till att bibehålla sysselsättningen.

I s-motionen heter det vidare: "Regeringen har inte följt Svenska Varvs strukturplan när det gäller Öresundsvarvets avveckling." – Detta får regeringen en klapp på axeln för, trots att man som jag tidigare nämnde understrukit att regeringen inte avvikit från planen på en enda punkt.

Fru talman! Som alla vet som intresserat sig för frågan om avveckling av fartygsproduktionen vid Öresundsvarvet, så har företaget tillsammans med facket tagit fram en plan för en eventuell fortlevnad. Det är den som utgör motförslaget till näringsutskottets hemställan. Den planen tillkom i all hast. Den innebär som bekant en nedskärning av arbetsstyrkan med drygt 1 000 man, och mot det förslaget har man inte något att anmärka vare sig i s-motionen 2019 eller i motionen 2020. Det sväljer man helt.

Den planen har emellertid, fru talman, redan blivit föremål för en kraftig omvärdering. Enligt planen skall varvet producera supplyfartyg, mindre färjor och vissa andra specialfartyg. Samtliga fartygstyper är sådana som varvet, facket och motionärerna inte anser kunna passa andra storvarv.

Hur förhåller det sig nu med dessa fartygstyper? Låt oss börja med supplyfartygen! De är ett slags servicefartyg med mycket avancerad teknisk

utrustning. De första fartygen, som beställts av Stena Line, har inte mer än täckt materialkostnaderna. Det handlar om utvecklingspengar, säger man från varvets ledning, och man vill ju gärna tro att detta är riktigt. Svenska Varv har en helt annan uppfattning. Det är utfyllnadsbyggen som har en kostnadstäckning på 58 %, heter det från det hållet. I annonser och i tidningsreportage har emellertid sypplyfartygen höjts till skyarna. De kan allt utom att flyga, har det hetat. Man blir därför förvånad, när man så i maj månad i år får höra från Öresundsvarvet att den här typen av fartyg var en felsatsning. Och samma dag jag får detta sensationella meddelande har Öresundsvarvet en annons i Svenska Dagbladet, där man pläderar för just dessa supplyfartyg. Vad skall man tro på?

Fru talman! Jag inledde med att säga att jag ansåg det vara fel att riksdagens ledamöter skall fatta beslut i de här frågorna. Låt de experter som fått förtroendet sköta det. Den här relaterade felsatsningen bevisar hur rätt jag har. Varvet har gjort en miss. Det är mänskligt, men det är också mänskligt att vi som skall fatta beslut ifrågasätter trovärdigheten med tanke på att den trovisshet som präglade varvets ledning i mars månad i år nu har förbytts i motsatsen. Varje riksdagsledamot fick i våras en plansch med det första supplyfartyget, och där betecknades fartyget som något av ett Columbi ägg som skulle rädda varvet i Landskrona.

Låt oss titta på de andra fartygstyperna, färjorna t. ex.! Dagen innan näringsutskottets skulle fatta sitt beslut i frågan meddelar Öresundsvarvets ledning Svenska Varv att antalet byggtimmar kom att överskridas med 25 % för den Gotlandsfärja som nu färdigställs vid varvet. Inte heller en sådan uppgift medverkar till att stärka tilltron. Man kan å andra sidan förstå att den oro som präglat arbetet på varvet har medverkat till att timantalet har ökat. Det har jag full förståelse för, men man måste ju lägga in också sådana här ting i kalkylerna.

Slutligen vill jag lämna några upplysningar om den tredje fartygstyp som Öresundsvarvet satsar på, de s. k. bulkfartygen. Det är f. ö. en fartygstyp som Öresundsvarvet har mycket stor erfarenhet av, vilket man inte har i fråga om supplyfartygen – det var någonting helt nytt för varvet att bygga sådana. Man har nu placerat tre bulkfartyg hos ett holländskt rederi. Antalet produktionstimmar anges vara 1 miljon för alla tre fartygen. Det ger varvet jobb fram till 1982, och det är glädjande.

Vad som däremot inte är glädjande är kostnadstäckningen. Från Svenska Varv och från industridepartementet säger man på direkt förfrågan från mig att affären ger 77 % kostnadstäckning, vilket innebär att affärspaketet ger en förlust på 90 miljoner. Från Öresundsvarvet hävdar man att s. k. planenlig kostnadstäckning skulle vara 84 %. Jag har kollat detta med utanförstående varvsexpertis, som säger 82 %. Vad som är riktigt undandrar sig mitt bedömande. Det finns t. o. m. de som i diskussionen har hävdad att Hollandsaffären egentligen går ihop eller t. o. m. går med vinst.

Fru talman! Jag saknar visserligen de insikter i bokföring som medverkar till sådana häpnadsväckande illusionsnummer, men vad jag förstår är att om man tillverkar en vara till en kostnad av 100 kr. och säljer den för 77 eller 84

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

kr. så är det ingen affär som man kan hålla på med så värst länge innan katastrofen är ett faktum.

Det är säkert många här i kammaren och naturligtvis utanför kammaren också som undrar varför jag, som är från Landskrona, är så negativ till Öresundsvärvets fortbestånd. Det är inte där problemet ligger, fru talman. Jag är av den uppfattningen att det inte enbart är bostadsorten som får vara utslagsgivande i sådana här viktiga frågor, utan man måste se till saken. Det är det jag har gjort, och därför yrkar jag bifall till utskottets hemställan. Jag är emellertid väl medveten om att jag kunnat nå en tillfällig popularitet genom att endast se frågan ur lokal synvinkel. Men med tanke på det spel som jag och många andra fått bevittna här i kammaren under våren i liknande frågor avstår jag från detta.

Jag vill också deklarera att jag har förtroende för löftena om alternativ sysselsättning, som utlovats till de varvsanställda och till Landskrona kommun. Jag tror också att dessa kommer att infrias. Det är lugnare att satsa på de försäkringarna än att satsa på en plan som redan innan den har prövats har börjat falla samman och som dessutom enligt expertisen kostar 200 miljoner årligen för att det hela skall kunna hållas flytande.

I gårdagens kammardebatt om kontokort kritiserades dessa från socialdemokratiskt håll. Fru talman! Jag betraktar s-förslaget i varvsfrågan också som ett sätt att leva på kontokort – och då med Sveriges skattebetalare som borgensmän.

Vilken ställning kammaren än tar i varvsfrågan blir resultatet för anställda och kommuner en smärtsam omstrukturering. Det blir smärtsamt också för beslutsfattarna i den här kammaren.

I gårdagens debatt mellan näringsutskottets ordförande Ingvar Svanberg och industriministern var dessa två överens om att resultaten av fattade beslut i den här frågan kommer att bedömas i framtiden. Jag skulle tro att effekterna av dagens beslut – hur det än blir – kommer att kunna avläsas redan om ett par år.

Många har också beklagat att man inte var hårdare i nyporna vid tidigare varvsbeslut. Det är också enligt många bedömare bättre att göra en omstrukturering nu, när vi har en uppgång i konjunkturerna, än att vänta på att vi får ett kärvare klimat, som experterna förutspår att vi skall få.

I dag vägrar emellertid oppositionen än en gång att lyssna på experterna utan vill i stället fortsätta ännu en bit på den ekonomiska canossavandring som de blivit så hemtama med. Detta är, fru talman, grymt mot de anställda och orätt mot dem som skall stå för kostnaderna. De som röstar mot utskottets majoritet tar därmed på sig ett stort ansvar, och det sker med öppna ögon – vilket också osäkerheten i motion 2019 bekräftar.

Industriministern gav i den näringspolitiska debatten här i kammaren i går uttryck för hur ett sådant handlande skulle rubriceras. Han sade: Det är endast en form av uppskov och konservering som ger ökad osäkerhet. Det är dessutom ett helt ofruktbart handlande.

Dagens talarlista är rekordlång. Jag måste konstatera att jag inte hade en aning om att denna otroliga varvskunskap fanns församlad i detta hus. Därför

blir jag förvånad när flera företrädare för oppositionen bollar med en massa siffror. Det handlar om miljoner och miljoner timmar, men man har liksom inte testat siffrorna. Hugo Bengtsson från Landskrona förklarade att en neddragning av verksamheten vid Öresundsvärvet med 1 000 man innebär en neddragning med 0,9 miljoner timmar. Det betyder att de som äsyftas inte jobbar mer än 900 timmar om året. Då frågar jag: Är varvsarbetarna endast halvtidsanställda?

Fru talman! Vårt samhälle är liksom vårt näringsliv föränderligt. Det gäller därför för beslutsfattarna att besitta det politiska modet att för hela samhällets bästa våga ta beslut, som i det korta perspektivet kan tyckas hårda men som på sikt kommer oss alla till godo. Jag yrkar bifall till näringsutskottets hemställan.

HUGO BENGTTSSON (s) replik:

Fru talman! Dess värre måste jag en gång till bryta de föresatser jag hade att med hänsyn till den långa talarlistan inte gå vidare i den här debatten. Men de häpnadsväckande uppgifter som Sven Munke här lämnade gör att jag måste rätta till litet av de värsta felaktigheterna. Han säger att han aldrig trodde att det i den här kammaren fanns så många experter på fartygsbyggande och de frågor som hör dit som den här talarlistan vittnar om. Nej, hade Sven Munke och en del av de andra som deltar i debatten haft litet mer insikt om vad de talar om, då hade debatten säkerligen kunnat förkortas.

Jag måste mycket snabbt – eftersom jag bara har tre minuter till mitt förfogande – tala om att den plan som företagsledningen och de anställdas organisationer har tagit fram nere på Öresundsvärvet visst inte är trasig. Den har inte kapsejsat. När Sven Munke säger att de tre fartygsbeställningarna från holländsk beställare, som man fick för några veckor sedan, inte skulle ge mer än 77 % kostnadstäckning, då är det fel. Använder man planenliga avskrivningar, och det är vad man gör inom Svenska Varvs företag, ger det 84 % kostnadstäckning. Lägg sedan till detta, Sven Munke, att vi står i begrepp att fatta beslut om att för 1981 ge varven 15 %, baserat på offertpriser och timantal, därefter 10 % för 1982 och 5 % för året därpå. 60 % av timantalet kommer att upparbetas under 1981 och 40 % under 1982. Lägg till det – då handlar det inte om 77 % utan, Sven Munke, man hamnar någonstans mellan 95 och 100 %. Sedan är det inte alldeles uteslutet att det kan bli vissa vinster genom att man bygger tre likadana fartyg.

Sedan säger Sven Munke att de båda färjor till Gotlandsbolaget som man arbetar med har gått mycket dåligt. Ja, det skall alla veta att det har gjort. Men det här är dåligt valda exempel, eftersom det är ledningen i Svenska Varv som i mycket stor utsträckning får ta på sig ansvaret för detta. Det är nämligen på det sättet att man där bestämde att färjorna skulle ha Götaverkens motorer, vilket gjort att man har fått konstruera om fartygen. För att de inte skulle bli för tunga har man fått göra lättmetallöverbyggnader. Man har fått bygga akterstäv och förstäv och sedan fått vänta med att bygga mittenpartierna, som motorerna skulle stå i, därför att motorerna inte har kommit fram i tid. Enbart detta, som beror på valet av motorer, har fördrjat

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980.

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

var och en av färjorna med inte mindre än 17 milj. kr.

Sedan har den oro som uppstått genom utspel från Svenska Varv och genom propositionen också medverkat till att det har kommit att bli ytterligare problem.

SVEN MUNKE (m) replik:

Fru talman! Jag garderade mig från början och sade att det här inte är rätt forum att diskutera tekniska och intrikata ekonomiska problem. Jag trodde att vi hade tillsatt ett bolag, som skulle sköta den verksamheten. Det var därför jag tillät mig att vara litet ironisk när det gäller denna samlade varvsexpertis – expertis är det, det hör man ju! Jag tar mig också friheten att ha litet åsikter även om jag inte begriper mig på varv; det har jag aldrig gett mig ut för. Men eftersom vi har en debatt får man väl lov att tillföra den de synpunkter man har. Jag har hämtat mina uppgifter från industridepartementet och från Svenska Varv. Om Hugo Bengtsson och andra tycker att man där handlar som om man hade huvudet under armen, så skall väl den kritiken framföras till vederbörande forum. Det är inte jag som bör få de snubbarna.

När det gäller dessa märkliga supplyfartyg har jag redan anfört att varvets egen kalkylavdelning säger att detta var en felsatsning. Jag har inte klandrat varvet för detta. Det enda jag säger är att trovärdigheten minskar när sådana felsatsningar upptäcks.

HUGO BENGTSSON (s) replik:

Fru talman! Jag hann inte i min förra replik ta upp resonemanget kring de supplyfartyg som man håller på att bygga och delvis har färdigställt på Öresundsvarvet. Sven Munke hänvisar till att de har blivit en ytterligt dålig affär. Den uppgiften är fullt korrekt – det har gått mycket dåligt.

Men jag tycker ändå att rätt skall vara rätt även i den frågan. Man borde inte belasta Öresundsvarvet med de stora kostnader som är ett resultat av dessa supplyfartyg. Det förhåller sig nämligen så att fartygen skulle byggas av Arendal. Där räknade man på båtarna. Precis innan offerten skulle lämnas fick man andra objekt som man kunde arbeta med där. Då sade Svenska Varvs ledning att det kunde vara lämpligt att lägga över dessa supplyfartyg på Öresundsvarvet, som kunde behöva beställningar.

Öresundsvarvet tog över de kalkyler som hade gjorts i Göteborg – och jag förutsätter att Svenska Varv har varit med och sett på dem. Ett dygn fick Öresundsvarvets företrädare på sig för att titta på offerterna – och sedan skulle båtarna byggas. Jag kan skjuta in att hade man inte på Öresundsvarvet rättat till de värsta tokigheterna, så hade man nästan blivit skyldig beställarna pengar. Så förhåller det sig.

SVEN MUNKE (m) replik:

Fru talman! Jag kan ge Hugo Bengtsson alldeles rätt när det gäller denna historieber beskrivning. Vad jag vänder mig emot är att man i annonser och på annat sätt försöker ge ett intryck av att det är fartygen som skall rädda

Öresundsvarvet. Hugo Bengtsson har ju här nästan förklarat att de inte kan göra det. Att den här fartygstypen så att säga har kastats på varvet är tragiskt. Men jag har heller inte anmärkt på varvet av den anledningen, utan jag är medveten om vad som har hänt.

Jag skulle vilja ta upp de matematiska problemen beträffande arbetstimarna. Om man skär ned arbetsstyrkan med 1 000 man, skulle 0,9 miljoner arbetstimmar sparas. Det stämmer inte. Andra människor arbetar 1 800 timmar, och den angivna siffran skulle motsvara 900 timmar. Därför ställde jag frågan: Är de halvtidsanställda, dessa människor som nu skall friställas eller överföras till annan verksamhet? I motion 2019 står det att 0,7 miljoner timmar skall användas för fartygsbyggande enligt motionens förslag. Ja, det är arbete för 400 man. Läger vi till 25 % – motsvarande den ungefärliga frånvaron vid varvet – så blir det 500 man. Då frågar jag: Vad skall de 1 300 andra syssla med?

Här häcklar man regeringen för att den inte har talat om alternativa sysselsättningar. Varför inte tala om de jobb som de andra 1 300 skall utföra vid varvet?

Förste vice talmannen anmälde att Hugo Bengtsson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

HANS GUSTAFSSON (s):

Fru talman! Det tycks råda en tämligen samstämmig uppfattning om att den totala svenska varvskapaciteten är för stor i förhållande till den väntade efterfrågan på tonnage.

En reduktion av varvskapaciteten måste emellertid ordnas, så att de frigjorda ekonomiska och personella resurserna får annan produktiv inriktning och så att eventuellt friställda arbetare och tjänstemän kan erbjudas nya meningsfulla arbeten. Vi har inte råd, vare sig ekonomiskt eller socialt, att acceptera arbetslöshet eller för tidig pensionering.

Bernt Nilsson har tidigare redovisat de invändningar som vi socialdemokrater i arbetsmarknadsutskottet har i denna del mot propositionen samt de förslag vi med anledning därav fört fram. Jag skall därför bara i all korthet beröra mom. 30 och 31, som tas upp i socialdemokratiska reservationer.

I reservationen under mom. 30 föreslår vi att det till projektverksamhet vid de regionala utvecklingsfonderna skall anvisas 75 milj. kr. som skall fördelas med 25 milj. kr. till vardera utvecklingsfonden i Göteborgs och Bohus län, Malmöhus län och Blekinge län.

Jag har tidigare nämnt att det är ytterst angeläget att vid varven frigjorda resurser får annan produktiv användning. Det kan bl. a. och med fördel ske genom att utvecklingsfonderna får ytterligare resurser att stödja projektverksamhet vid befintliga företag i varvslänen. De kan därvid bedriva en ökad uppsökande verksamhet och initiera projekt som kanske eljest inte skulle komma till utförande.

Fördelarna med att satsa på en sådan verksamhet framstår som så uppenbara att det knappast behövs någon utförligare argumentation.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Utskottsmajoriteten har icke velat biträda förslaget, utan anför att det får prövas i ett senare sammanhang. Den ständpunkten är svår att förstå. Om omstruktureringen av varvsnäringen skall ske inom de angivna tidrymderna, är det angeläget att alternativa sysselsättningsmöjligheter skapas utan dröjsmål. En metod härför är naturligtvis att öka utvecklingsfondernas resurser.

Här finns en redan etablerad organisation som omedelbart kan sätta i gång ett arbete. Varför då vänta? Här finns verkligen inte anledning att uppskjuta till morgondagen det som kan uträttas i dag.

I den socialdemokratiska motionen erinras vidare om att när varvspolitiken behandlades 1978 uttalade sig näringsutskottet i starkt positiva termer om den yrkesutbildning som i olika organisatoriska former bedrevs vid storvarven.

Det kan emellertid konstateras att erforderliga åtgärder icke vidtagits i syfte att säkerställa en fortsatt utbildningsverksamhet. Det borde därför, som vi föreslår, ankomma på regeringen att nu ta de initiativ som krävs för att säkra utbildningens fortlevnad. Utskottets borgerliga majoritet har icke velat tillstyrka ett förslag till riksdagsuttalande härom. Utskottsmajoriteten hänvisar till att frågan får övervägas av myndigheterna på utbildnings- och arbetsmarknadsområdena. Det är fråga om samma tendens igen, att skjuta små och stora problem in i framtiden. Varför då? Varför tar man inte i stället itu med att utan dröjsmål lösa de problem som vi kan lösa? Utskottsmajoriteten har ju också uppfattningen att utbildningen vid de stora varven är en tillgång för att vi skall kunna överbrygga varvskrisens följdverkningar. Vad väntar ni då på?

Fru talman! Jag skall nu övergå till att behandla Blekingevarvens situation. Jag har redan konstaterat att den svenska varvsnäringen har haft stor betydelse för landets ekonomi men också för sysselsättningen. Det gäller landet i dess helhet, men i alldeles särskild grad de områden där varven är placerade.

I mitt eget län, Blekinge län, har varven i Karlskrona och Sölvesborg länge utgjort basen för den industriella utvecklingen. Varven svarar också för uppemot 10 % av den totala industrisysselsättningen i länet. I Karlskrona svarar varvet för 22 % och i Sölvesborg för 16 % av industrisysselsättningen.

Mot denna bakgrund är det naturligt att vi ser med oro på utvecklingen vid våra varv. Vårt län har redan drabbats hårt av nedgången i industrisysselsättningen. Under de senaste fem åren har uppemot 4 000 industrijobb försvunnit i länet. I stor utsträckning har orsaken här till varit en ökad produktivitet, främst till följd av ny teknologi, men också problem inom personbilstillverkningen. Riskerna är också stora för ytterligare minskning av sysselsättningen vid t. ex. Uddcomb, L M Ericsson och Volvo.

I den utmärkta statistik som arbetsmarknadsutskottet presenterade i anslutning till den regionalpolitiska propositionen kunde utläsas att fram till 1985 skulle Blekinge län få den sämsta befolkningsutvecklingen i landet. Olofström bli den ort som hade den största relativa befolkningsminskningen

och Karlskrona det enda primära centrum i landet som under en följd av år minskade sin folkmängd.

Det borde vara uppenbart att vi i detta läge icke också kan bära en kraftig nedbantning av våra varv med risk för en total framtida avveckling.

I proposition 1979/80:165 föreslås nu att Karlskronavarvet skall inriktas mot marin produktion och att den civila fartygsproduktionen skall minskas.

Karlskronavarvet har en unik kompetens när det gäller marina fartygsbyggen och marint underhåll. Det är klokt att denna kompetens tas till vara. Om det skall kunna ske och om sysselsättningen skall kunna tryggas måste naturligtvis marinen beställa båtar och underhåll. Det har emellertid visat sig att marinen i stort sett saknar resurser för att inge sådana beställningar före 1985. Kommissionen och Svenska Varv har som en förutsättning för Karlskronavarvets framtida inriktning förutsatt att den svenska marinens beställningar tidigareläggs.

Industriministern ställer sig bakom Karlskronavarvets långsiktiga inriktning men konstaterar kort och gott att de ekonomiska möjligheterna saknas för att nu beställa marina fartyg. Det är verkligen att göra det bekvämt för sig. Om nu industriministern konstaterar att det inte finns pengar för beställning av marina fartyg, borde han givetvis talat om vad varvet skall göra fram till 1985–1986, då förhoppningsvis marinen har resurser för att ånyo beställa båtar.

Karlskronavarvet skall alltså bli ett marint varv som inte kan få beställning på marina båtar, därför att det saknas ekonomiska resurser. Det har vidare redovisats av kommissionen att en eventuell export är beroende av att det finns inhemska referensexemplar att redovisa till.

I propositionen har industriministern föreslagit att 75 milj. kr. skall anvisas för utveckling av plastteknologi för marina ändamål. Karlskronavarvet har sedan länge bedrivit ett utvecklingsarbete på detta område, vilket också i något fall lett fram till fartygsbygge. Det är tacknämligt att varvet nu får speciella resurser för att utveckla denna teknik. Industriministern ansluter sig i propositionen till bedömningen att en framtida tillverkning av vindkraftsaggregat kan bli ett viktigt komplement till varvets fartygsproduktion och redovisar det utvecklingsarbete som i denna del pågått på varvet.

När det gäller både den plastteknologiska utvecklingen och varvets arbete på energiområdet bestrider jag inte att de efter hand kan ge ett tillskott av sysselsättning inom Karlskronavarvet. Det är emellertid uppenbart att det här är fråga om en utveckling på lång sikt och att dessa områden endast kan ge ett marginellt tillskott under varvets svåraste tid fram till mitten av 1980-talet.

Fru talman! Mot den bakgrund jag här har redovisat är det tillfredsställande konstatera att näringsutskottet enhälligt icke heller har kunnat finna att industriministern behandlat Karlskronavarvet på ett anständigt sätt. Utskottet har därför föreslagit att 33 milj. kr. skall ställas till förfogande för ombyggnad av ett antal motortorpedbåtar till vedettbåtar.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Även om beloppet bara täcker en tiondel av ett års produktion är det av betydelse därför att det ger sysselsättning åt yrkesgrupper som inte kan tas i anspråk inom det plastteknologiska området.

Av än större betydelse är det att utskottet nu slår fast att regeringen har ett särskilt ansvar för beläggningen vid Karlskronavarvet därigenom att varvet har begränsade möjligheter att genom egna insatser påverka sin försäljningsvolym och att hänsyn till denna omständighet skall tas när lönsamhetskrav ställs på varvet.

När riksdagen, som jag hoppas, om en stund biträder detta enhälliga utskottsförslag har därigenom ansvaret för Karlskronavarvets beläggning upp till den nivå som angivits i strukturplanen lagts hos regeringen. En så tydlig rekommendation från riksdagen kan regeringen inte uraktlåta att fullfölja. Vi har från länets sida anledning uttala vår tillfredsställelse med att utskottet i dess helhet därmed givit uttryck för att industriministern handlagt problemen vid Karlskronavarvet på ett alltför slapt sätt i propositionen.

Fru talman! Jag går så över till de frågor som sammanhänger med Sölvesborgsvarvet.

I propositionen behandlas situationen vid Sölvesborgsvarvet på elva rader. Det konstateras att företaget skall upphöra att vara nybyggnadsvarv och i stället inrikta sig på annan produktion.

Industriministern ansluter sig till kommissionens bedömning att det inte är motiverat med några andra åtgärder från statsmakternas sida i syfte att åstadkomma någon annan utveckling.

Enligt planerna skall Sölvesborgsvarvet i huvudsak förändras till mekanisk verkstadsindustri och bantas ned till ungefär hälften av sin tidigare volym.

Jag kan förstå att för industriministern ter sig konsekvenserna av förslaget som små i förhållande till problemen vid de större varven. Icke desto mindre är effekterna för Sölvesborg relativt sett lika stora som de större varvens betydelse för sina kommuner och för sina anställda.

Det är en vanskelig uppgift att förvandla ett varv till en mekanisk verkstadsindustri och bryta sig in på en marknad som också den präglas av hård konkurrens. Vi har emellertid förståelse för att en anpassning nedåt av varvskapaciteten för de mindre och medelstora varven kan vara nödvändig och att det också kan få konsekvenser för Sölvesborgsvarvet, och har därför förklarat oss beredda att medverka till att kommissionens intentioner förverkligas.

Men var och en som har någon erfarenhet av hur mödosamt det är att omstrukturera en tung industri måste väl ändå inse att det inte kan ske på den korta tid som förutsätts i propositionen. Enligt denna skall Sölvesborgsvarvet redan 1981 kunna överföras i den s. k. kommersiella sektorn, dvs. ha uppnått lönsamhet. Det är förvånande att de borgerliga ledamöterna i näringsutskottet, som väl får anses besitta särskild kunskap i näringspolitiska frågor, icke inser att det ställda kravet är ohemult och icke torde kunna uppfyllas av någon huvudman. I den socialdemokratiska motionen har föreslagits att sagda tidpunkt skall framflyttas till 1983. Förslaget har inte

kunnat biträdas av utskottets borgerliga ledamöter, och det är verkligen förvånande. Varför skall kraven på Sölvesborgsvarvet sättas så snävt som utskottets borgerliga majoritet föreslagit? Det finns egentligen inget godtagbart skäl för att Sölvesborgsvarvet skall ha uppnått lönsamhet 1981, när tidpunkten för andra varvsenheter satts till 1985, och här skall dessutom en total omstrukturering ske.

Nu är det inte mycket att göra åt de borgerliga ledamöterna i näringsutskottet, men jag vågar förutsätta att de borgerliga riksdagsledamöterna från Blekinge, som vet vad Sölvesborgsvarvet betyder för de anställda där, för Sölvesborgs kommun och för länet, ger sitt stöd till den socialdemokratiska reservationen i denna del. Ett bifall till utskottets hemställan i den här delen innebär betydande risker för Sölvesborgsvarvets fortsatta bestånd. Det borde också ha stått klart för de borgerliga ledamöterna i näringsutskottet att en omstrukturering av så genomgripande art som det här är fråga om kräver ekonomiska resurser. Den särskilda varvsgrupp som varit tillsatt i Blekinge har konstaterat att ett kapitaltillskott på 27 milj. kr. erfordras för att genomföra den angivna omställningen vid Sölvesborgsvarvet. Den borgerliga majoriteten i näringsutskottet har icke velat biträda detta förslag i den socialdemokratiska motionen. Också här står numera min förlitan till de borgerliga riksdagsledamöterna från Blekinge.

Fru talman! Det kanske kan synas en smula onödigt att ta kammarens tid i anspråk för att tala om de små och medelstora varvens situation, när de stora varvens problem pockar på uppmärksamhet. Jag kan dock försäkra att de båda varvsenheterna i Blekinge betyder lika mycket för vårt län med dess redan stora problem som någonsin storvarven för sina regioner.

Innan jag lämnar talarstolen vill jag, fru talman, passa på att ta upp ett par frågor som har förekommit i debatten tidigare i dag.

Det har funnits ett osedvanligt intresse från de borgerliga riksdagsledamöterna att citera brev ställda till den socialdemokratiska partiledningen. Jag vet inte hur många talare som har åberopat förre kommunikationsministern Norling och hur många som har åberopat vad man skrivit från Bräcke kvinnoklubb. Man har frågat om sysselsättningsgarantin och om hur det är med rättvisan i förhållande till människor som blir friställda på andra orter än de där varven finns, och man har begärt ett svar av oss. Jag har ingen anledning att här försöka ge ett svar på breven, men jag skall försöka ge ett svar till dem som här har ställt frågorna.

Orsaken till att vi föreslår en särskild anställningsgaranti vid varven är naturligtvis den omständigheten att det är den enda bransch där staten har det totala ansvaret för branschen – ansvaret för att omstrukturera, dra ner och bestämma om branschens framtida utveckling. Därav följer också att staten har ansvaret för sysselsättningen. Vi har naturligtvis ingenting att erinra, om de privata företagen vill leva upp till samma ansvarskänsla och ge anställningsgaranti, när dessa företag friställer folk i Hissmofors och på andra ställen, och i den mån staten också är delägare i företagen tycker jag att staten även där skall ta sitt ansvar, när vi har möjlighet att bestämma över branschens utveckling.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Får jag dessutom erinra de borgerliga riksdagsledamöterna – och inte minst de ledamöter från moderaterna som ställt frågan här – om att anställningsgarantin infördes egentligen när vi beslutade oss för att flytta ut statliga ämbetsverk till andra orter i landet. Då beslutade vi att ge garanti för att de som ville skulle få vara kvar och jobba här. De skulle få fria resor mellan orterna, de skulle få traktamente och de skulle få utomordentligt generösa villkor. Det var de borgerliga företrädarna som i hög grad ställde kraven. Varför är ni så emot en sysselsättningsgaranti för jobbarna på varven, när ni var så pigga på att ställa upp och utveckla en sådan för tjänstemännen vid de statliga ämbetsverken? Jag kan inte finna någon anledning till den diskussion som dragits upp här i dag där ni vill ställa arbetslösa människor på den ena orten i motsatsförhållande till samma kategori på den andra. Staten skall ta sitt ansvar där staten har ett totalansvar för branschens utveckling.

Jag lyssnade med intresse till industriminister Åsling. Industriministern konstaterade i sina anföranden här i kammaren att ett bifall till de socialdemokratiska reservationerna i anslutning till propositionen skulle vara förödande för våra möjligheter att klara näringslivet i övrigt, som han uttryckte det, förödande för vår samhällsekonomi. Han förklarade samtidigt, efter en särskild fråga av Thage Peterson, att om riksdagen skulle bifalla reservationerna skulle han lojalt se till att fullfölja de besluten. Får jag fråga: Om industriministern tycker att våra reservationer är förödande för landet och de, enligt tämligen säkra slutsatser, kommer att bifallas, borde inte industriministern avgå då med tillämpning av parlamentariska regler? Skall han sitta kvar och fullfölja den politik han själv deklarerat vara förödande för landet? Skall det vara någon rimlighet i den svenska parlamentarismen borde industriministern, mot bakgrund av sina egna uttalanden i kammaren i dag och med hänsyn till det förväntade riksdagsbeslutet, packa ihop.

JOHAN OLSSON (c) replik:

Fru talman! Jag har tidigare i debatten i dag sagt att en del av de reservationer som är fogade till näringsutskottets betänkande egentligen är till för att profilera reservanterna och inte för opposition i sakfrågan. Hans Gustafsson har berört några av dem.

Den första gällde anslag till utvecklingsfonderna. Ytterligare anslag till utvecklingsfonderna på varvsorter får enligt utskottet prövas tillsammans med andra åtgärder som blir nödvändiga genom omställningen. Det är ett faktum, Hans Gustafsson, att utvecklingsfonderna inte har förbrukat de medel de redan har. De har alltså möjlighet att agera under den tid regeringen behöver innan den kan fatta ett nytt beslut.

Arbetsmarknadsutskottet har klart deklarerat att yrkesutbildningen vid varven är en tillgång för att klara och överbrygga den nuvarande varvskrisens följdverkningar. Frågan får övervägas av myndigheterna på utbildnings- och arbetsmarknadsområdena. I detta instämmer näringsutskottet, och därför tycker jag det är onödigt med ett riksdagsuttalande. Det fungerar ändå, utan ett sådant.

Nästa reservation gällde Sölvesborgsvarvet. Vi har sagt att resurser bör ställas till förfogande så att den planlagda omstruktureringen kan fullföljas. Utskottet är inte främmande för tanken att avvakta med kravet på lönsamhet ytterligare någon tid, dock inte så länge som förordats i motionen. Vi har alltså sagt att det får ta den tid som erfordras att nå lönsamhet i Sölvesborgsvarvet. Men vi är försiktiga – det har vi även varit på andra punkter i den här frågan – med att dra ut på tiden alltför länge. Vi måste ställa krav på dem som har ansvaret att snabbt vidta åtgärder för att nå målet om en omstrukturering och eftersträvad lönsamhet.

IIANS GUSTAFSSON (s) replik:

Fru talman! Får jag först beröra frågan om utvecklingsfonderna. Johan Olsson säger att man kan pröva sig fram och att reservationen har tillkommit för att socialdemokraterna vill profilera sig. Nej inte alls! Det är faktiskt inte så, Johan Olsson, att utvecklingsfonderna har dessa medel. Fråga utvecklingsfonden i Blekinge, om den har resurser till den här projektverksamheten! Om Johan Olsson tycker som jag att detta är en bra metod för att skaffa fram alternativ sysselsättning, varför skall ni då vänta till hösten eller en bit in på nästa år, när det gäller någonting som ni kan klara av i dag?

Precis på samma sätt förhåller det sig i fråga om yrkesutbildningen. Både i arbetsmarknadsutskottet och i näringsutskottet vitsordar man från borgerligt håll att denna yrkesutbildning är en värdefull verksamhet som bör stödjas. Men ni vill inte nu när ni kan göra det ta ställning och se till att verksamheten kan fortgå på ett effektivt och bra sätt. Vad väntar ni på egentligen? Varför ställer ni inte upp från borgerligt håll, när ni tycker att förslagen är bra? Vad finns det för anledning att skjuta åtgärderna framför sig?

När det gäller Sölvesborgsvarvet åberopar Johan Olsson ett uttalande av utskottet om att resurser skall ställas till förfogande. Jag uppfattar utskottets talesman på det sättet att han menar att medlen skall utgå från de allmänna resurser som ställs till Svenska Varvs förfogande. Johan Olssons senaste inlägg tolkar jag på det sättet att det är näringsutskottets avsikt att Sölvesborgsvarvet har att förfoga över de 27 miljonerna från det totala anslag som Svenska Varv får. Om Johan Olsson bekräftar detta behöver vi inte strida om var pengarna kommer ifrån. Vad jag har varit angelägen om är att se till att Sölvesborgsvarvet inte försvinner i hanteringen av frågan om storvarven.

Sedan tycker jag att det är upprörande när Johan Olsson säger att utskottet har sträckt sig så långt att det funnit det rimligt att Sölvesborgsvarvet inte skall omstruktureras på ett år utan kan få något längre tid på sig, dock inte så lång tid som till 1983. Vad har ni för skäl i näringsutskottet, Johan Olsson, att kräva en snabbare omstrukturering av Sölvesborgsvarvet än av övriga varv? Där skall det ju dessutom ske en total omstrukturering. Ange något enda sakskaal för utskottets krav! Nog måste industrirepresentanterna i näringsutskottet, Erik Hovhammar och andra, begripa att det inte går att omstrukturera en tung industri på den korta tid som ställs till förfogande.

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

JOHAN OLSSON (c) replik:

Fru talman! Utskottsmajoriteten har samma målsättning som reservanterna vad gäller utvecklingsfonderna, yrkesutbildningen och Sölvesborgsvarvet. Vi anser att näringsutskottets skrivning på dessa punkter bör leda till samma resultat som det ni avser med reservationerna. Av den anledningen finner vi reservationerna onödiga.

Vad gäller omstruktureringen av Sölvesborgs Varv så är den redan påbörjad. Man trodde tidigare att den skulle kunna vara klar till 1981. Vi har dock funnit att man måste ha ytterligare tid på sig, men vi vill sätta tryck på de ansvariga så att man inte drar ut på omstruktureringen längre än nödvändigt. De resurser som kan erfordras för att fullfölja denna strukturomvandling anser vi får anvisas från samma anslag som reservanterna anger, dvs. Svenska Varvs. Utskottsmajoriteten har sagt att det är Svenska Varvs uppgift att i den mån det behövs fördela anslagen.

Vi tror alltså att utskottsmajoritetens skrivningar leder till samma resultat som reservationerna avses leda till. Reservationerna är enligt min mening onödiga.

HANS GUSTAFSSON (s) replik:

Fru talman! Jag tror att de borgerliga ledamöterna i näringsutskottet har samma avsikter som de jag redovisar här, nämligen att utvecklingsfonderna skall användas på ett ändamålsenligt sätt. Jag tror också att ni vill främja utbildningen vid varven. Jag har inte misstrott er på den punkten. Men mot den bakgrunden blir er ståndpunkt ännu mer oförståelig.

Varför är ni inte beredda att säga ja till vårt förslag och låta utvecklingsfonderna starta detta arbete? De har inte sådana resurser att de nu kan komma i gång.

Varför vill ni inte vara med och se till att det kommer till stånd en ändamålsenlig utbildning? Vad väntar ni på, Johan Olsson? Vad är det som gör att ni inte nu kan fullfölja era egna goda tankar, som vi är överens om?

När det gäller Sölvesborgsvarvet säger Johan Olsson att strukturförändringen redan är påbörjad. Just därför att facket, Sölvesborgs kommun och Svenska Varv har varit förtänksamma och redan satt i gång strukturomvandlingen menar Johan Olsson att det behövs en särskild press på dem, så att de verkligen ser till att omstruktureringen kommer till stånd. Därför skall tiden vara kort. Det är ett bakvänt resonemang. Ni borde i stället ha satt tiden kort när det gäller de andra varven, som ännu inte påbörjat strukturomvandlingen, så att de får en press på sig. Men ni sätter tryck på det här varvet, där man har visat en vilja att göra det. Det är en orimlig ståndpunkt ni intar.

Ni säger att ni menar samma sak som vi. Det innebär att ni anser att krav på lönsamhet eller överförande till den kommersiella sektorn inte skall ställas förrän 1983. Men det är inte det ni skriver i betänkandet. Ni skriver att ni kan tänka er något längre tid, dock icke till 1983.

Låt mig ändå när jag har ordet ta upp ett av Johan Olssons yttranden tidigare i dag. Han sade att en av orsakerna till att det var så svårt att beställa

marina båtar vid Karlskronavarvet var att socialdemokraterna hade rustat ned försvarsanslagen. Först och främst framlades propositionen innan omröstningen i kammaren ägde rum, och propositionen innehöll inte ett dyft om det. Det är näringsutskottets betänkande som innehåller något mera, och det kom sedan beslutet fattats.

Men låt oss inte tvista om det! Låt mig i stället ställa en fråga till Johan Olsson: Om försvarsanslaget nu återförs, betyder det då att det kommer att beställas marina fartyg i Karlskrona?

Förste vice talmannen anmälde att Johan Olsson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

HANS WACHTMEISTER (m):

Fru talman! Vi upplever i dag en ny s. k. hembygdens dag, om än på en annan nivå än den vi hade häromdagen. Det gäller nu företag som vart och ett på sin ort svarar för ett mycket stort antal arbetstillfällen. Dess värre är det i en bransch som över hela världen kännetecknas av stark överkapacitet.

Det ligger i sakens natur att vi som kommer från orter med varvsindustri helst velat ha mera till våra industrier än vad utskottet givit. Men mot bakgrund av just den globala överkapaciteten och de ekonomiska förhållandena i övrigt får vi väl, om än utan någon större förtjusning, erkänna att utskottet gjort det bästa möjliga av situationen.

I fråga om Sölvesborgsvarvet förefaller strukturplanens krav på lönsamhet redan från 1981 väl optimistiskt, för att formulera det försiktigt. Eller, för att tala i klartext: Det förefaller totalt verklighetsfrämmande. Jag instämmer i det avseendet helt med Hans Gustafsson. Målet att få varvet bärkraftigt kan knappast nås på ett år. Och för egen del skulle jag vilja tillägga att för den saken skulle krävas inte bara skicklighet – den finns redan hos varvets personal – utan därtill en god portion tur. Men utskottet har också mildrat strukturplanen på ett sådant sätt att jag kan ansluta mig till dess förslag i det här avseendet. Man säger att det skall bli lönsamt men sträcker sig inte så långt som det socialdemokratiska förslaget. Det kan man tolka ungefär hur som helst. Det är ovanligt försiktigt skrivet. Det kan tolkas som tre år minus en dag. Och den dagen tror jag inte betyder så mycket. Därför är jag inte alls så rädd för den formuleringen som Hans Gustafsson var.

Vad beträffar medelstillförseln är skillnaden mellan reservanter och utskott – bortsett från att reservanterna i några fall vill ha mera pengar – att reservanterna vill specialdestinera anslagen. Utskottsmajoriteten finner ingenting i propositionen som säger att det inte kan bli så eller så, men vill inte genom ett klart uttalande klavbinda Svenska Varv utan överläter åt denna organisation att fördela pengarna i den pott som ställs till förfogande för utvecklingsarbete, omstrukturering m. m. Jag kan för min del inte finna annat än att detta är riktigt.

När det gäller Karlskronavarvet har staten ett speciellt ansvar. Varvet har vuxit upp för att betjäna flottan, och dess specialitet är örlogsfartyg av olika storlekar. Där kan dess kapacitet och kunnande verkligen komma till sin rätt.

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Visst kan man bygga också civila fartyg i Karlskrona, men att flytta över byggandet av sådana från på den saken specialiserade varv innebär något av konstgjord andning.

Karlskronavarvets framtid såsom varv betraktat är oupplösligt bunden till en vettig försvarspolitik – och en sådan har vi som bekant inte. För inte kan man till en vettig försvarspolitik hänföra den systematiska misshandel av vår flotta som sedan länge sker. Att man i ett land som vårt, där 98 % av import och export sker på köl, skär ned fartygsbeståndet så som redan har skett och än snabbare kommer att ske i framtiden kan varken förklaras eller försvaras. Och inte har då jag hittills träffat någon tänkande människa, som kan förklara den statsmannavisdom som ligger bakom åtgärderna att bevilja beställningsstöd till flytdockor för export till rika länder eller att bygga civila fartyg på lager, fartyg som ingen behöver och ingen vill köpa, i stället för att anslå pengarna till marina fartyg, som vi är i skriande behov av, om vi vill bevara vår handelsfrihet och vår frihet över huvud taget.

Nu tycks lejdbåtarna vara helt glömda och likaså den livliga trafik längs vår kust som tryggades av flottans övervattensfartyg. Här är ej tid för en ny försvarsdebatt, men det går inte att diskutera Karlskronavarvets problem utan att betona sambandet mellan varvet och flottpolitiken.

Utskottet har varit enigt i vad rör Karlskronavarvet, och jag har inte heller något annat yrkande än om bifall till utskottets hemställan. Men jag kan med den bindning mellan varvet och flottan som har bestått i 300 år inte underlåta att påpeka det beroende av försvarspolitik som därmed föreligger.

Jag måste beklaga att jag inte besitter den pedagogiska talang som den socialdemokratiska riksdagsmannen i Karlskrona, Algot Törnkvist, en gång hade. På hans tid var det sannerligen inte värt att någon vågade tafs på flottan. Jag har inte ens lyckats övertyga mina egna partivänner om dess betydelse. Men jag hoppas att Karlskronavarvet efter dagens beslut måtte bli ett provisorium i underkant i avvaktan på att våra beslutsfattare måtte förstå vår flottas betydelse och genom upprustning av vårt fartygsbestånd låter varvets framtid bli ljusare.

HANS GUSTAFSSON (s) replik:

Fru talman! Jag tänker inte ta upp någon lång diskussion med Hans Wachtmeister. Han har ju en del kunskap om företagens villkor. Klok som han är insåg han att det krav som ställdes på Sölvesborgs varv var helt orimligt och angav många goda skäl härför.

Jag förstår att Hans Wachtmeister kan befinna sig i en parlamentarisk situation, som gör att han inte vill dra slutsatserna av sitt eget påstående. Han tycker väl inte att denna fråga är av samma karaktär som Öresundsvarvet så att han vill följa dem som i det fallet röstar på den socialdemokratiska reservationen.

Jag begärde egentligen ordet när Hans Wachtmeister förklarade sig vara tillfreds med att näringsutskottets skrivning är så luddig att den kan tolkas som tre år minus en dag. Är det inte så, Hans Wachtmeister, att den också kan tolkas som 1981 plus en dag? Är Hans Wachtmeister nöjd då också?

RALF LINDSTRÖM (s):

Fru talman! Mycket är redan sagt i denna debatt i dag, och jag skall försöka att så litet som möjligt upprepa vad andra har anfört. Det betyder att jag inte alls kommer att använda mig av den anmälda tiden. Låt mig endast kort kommentera och ställa några frågor kring Blekingevarvens situation.

Först vill jag instämma i vad Hans Gustafsson för en stund sedan sade beträffande dessa Blekingevarv. Det är bra att näringsutskottet har blivit enigt om att rätta till en del av förslagen i regeringens proposition, och utskottets förslag är bättre än propositionen. Men ändå kan jag inte känna någon större optimism för Blekingevarvens framtid.

Ett enigt utskott förordar att all civil produktion skall upphöra vid Karlskronavarvet. Denna utskottets skrivning har nu rättats så att endast en neddragning av den civila nybyggnadsverksamheten skall ske. Varvets resurser skall enligt utskottets skrivning koncentreras till marin utbyggnad med speciell inriktning på export och i viss mån på alternativ produktion.

Alla som något lyssnat på den svenska försvarsdebatten förstår hur äventyrligt det är att bygga ett stort företags framtid på marin produktion, för inhemskt bruk och för marin export. Någon nyproduktion när det gäller den svenska marinen kan vi inte vänta under de närmaste åren. På den punkten har regeringen klart sagt ifrån. Alternativet är då att förlita sig på marin export, alltså på export av krigsmateriel av mer eller mindre grov kaliber. Det kan inte vara någon god grund att bygga framtiden på. Det kan inte heller vara någon bra plattform för planeringen av den framtida produktionen.

Näringsutskottet har i alla fall på några punkter gjort förbättringar när det gäller propositionens förslag om Karlskronavarvet. Utskottet uttalar sig för att isbrytarunderhållet även i fortsättningen skall förbehållas varv inom landet. Det ger ändå Karlskronavarvet en något större chans i konkurrensen. Vidare har, på initiativ från försvarsutskottet, tagits fram ett projekt för ombyggnad av motortorpedbåtar till vedettbåtar. Det är ett projekt som inte på långt när löser några stora sysselsättningsproblem men som ändå är bättre än inget. Projektet kan ge 20 000–30 000 sysselsättningsstimmar per år under de närmaste åren. Varvets sysselsättningsbehov ligger på omkring en miljon timmar per år.

Den för mig viktigaste passusen i utskottets skrivning när det gäller Karlskronavarvet är den där utskottet ger regeringen ett särskilt ansvar för sysselsättningen. Att just Karlskronavarvet ges detta särskilda ansvar beror på att varvet härnäst får mycket begränsade möjligheter att påverka försäljningsvolymen eftersom varvet nu får en nästan uteslutande marin inriktning.

Här vill jag fråga utskottets talesmän: Vad innebär detta särskilda ansvar? Vilken nivå skall gälla för att sysselsättningen skall kunna klaras? Vilken sorts sysselsättning skall regeringen ansvara för att varvet får? Skall det exempelvis accepteras att nuvarande svetsare och plåtslagare – mycket duktiga yrkesarbetare – måste omskolas till plastsprutare eller någon annan form av plastarbetare, eller innebär uttalandet att regeringen åläggs att ordna

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

*Vissa varvsfrågor,
m. m.*

Torsdagen den
5 juni 1980

Vissa varvsfrågor,
m. m.

sysselsättning som svarar mot nuvarande produktionsinriktning?

Det här är en mycket viktig passus i utskottets skrivning, och vi kan vara övertygade om att den kommer att förorsaka många och långvariga diskussioner om den inte förtydligas – helst i dag och helst innan beslut fattas.

Industriministern gör i propositionen ett ganska stort nummer av Karlskronavarvets satsning på byggandet av vindkraftverk. Jag håller med om att projektet är intressant, men ännu så länge är det mycket begränsat till sin omfattning. Utskottet skriver att detta kan bli ett viktigt komplement till varvets fartygsproduktion. Jag vill då fråga utskottets talesman: Hur många man räknar utskottet med skall få sysselsättning med detta projekt i framtiden? Hur många arbetstimmar kan det i bästa fall komma att ge under de närmaste åren? Varvets anställda kräver i varje fall någon form av konkreta besked.

Så några ord om Sölvesborgsvarvets situation: Det är en arbetsplats som regeringen och utskottsmajoriteten tydligen inte har någon förståelse för. Något större intresse för att detta varv skall klara krisen kan i varje fall inte skönjas – vare sig i propositionen eller i utskottsbetänkandet. Man vägrar kategoriskt att ge Sölvesborgs varv klart besked om huruvida man skall få en längre frist än till 1981 för att visa lönsamhet. För de andra varven går fristen ut 1985.

Man vägrar också att tillföra varvet nödvändiga medel för omstrukturen av verksamheten. Den frågan överlämnar man till ett krisdrabbat Svenska Varv.

Man har vägrat företrädare för kommunen att framlägga sina problem för regeringens företrädare, i varje fall före riksdagsbehandlingen av varvsfrågan. Kommunens borgerliga företrädare har alltså enligt uppgift misslyckats med att i det här ärendet få träffa den borgerlige industriministern.

Sölvesborgsvarvets anställda känner sig sidsteppade och nonchalant behandlade av regeringen och kommer att få mycket svårt att med nödvändig optimism ge sig in i det svåra och viktiga arbetet med att rädda sysselsättningen vid sin arbetsplats och därmed sysselsättningen i en redan hårt drabbad kommun för att inte säga hårt drabbad landsända.

De anställda vid Sölvesborgsvarvet ställer nu sitt hopp till de borgerliga riksdagsledamöterna från Blekinge. Det här är, det kan jag garantera, en mycket ovanlig företeelse. Man hoppas nu på att dessa i den kommande omröstningen stöder den socialdemokratiska reservationen. På det viset ges även deras arbetsplats en realistisk möjlighet till överlevnad. Man frågar sig: Varför känner inte de borgerliga riksdagsledamöterna från Blekinge samma ansvar för Sölvesborgsvarvet som vissa borgerliga ledamöter från Skåne känner för Öresundsvarvet?

Jag yrkar bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

På förslag av förste vice talmannen beslöts att kammarens förhandlingar skulle fortsättas kl. 19.30.

§ 4 Anmälades och bordlades
Proposition
1979/80:178 om fortsatt körkortsreform

Nr 164

Torsdagen den
5 juni 1980

§ 5 Anmälades och bordlades

Förslag

1979/80:19 Nordiska rådets svenska delegations förslag till ändringar i det för
delegationen gällande reglementet

§ 6 Kammaren åtskildes kl. 17.52.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

/Solveig Gemert