

## Tisdagen den 19 december

Kl. 09.00

*Meddelande om  
sammanträdestider*

§ 1 Justerades protokollet för den 11 innevarande månad.

### § 2 Meddelande om sammanträdestider

TALMANNEN:

I slutet av förra veckan meddelades att kammarens sista sammanträde i år såvitt då kunde bedömas skulle hållas onsdagen den 20 december och borde kunna avslutas senast kl. 13.00. Den talarlista som i dag utdelats till kammarens ledamöter upptar en sammanlagd taletid av 17 timmar och 11 minuter. Med tillägg av erforderlig tid för repliker, tillkommande talares anföranden och voteringar kan den totala sammanträdestiden beräknas till 22 à 24 timmar. Det torde därför bli ofrånkomligt att anordna kvällsplena såväl i dag som i morgon.

§ 3 Upplästes följande till kammaren inkomna ansökningar:

Till riksdagens kammare

Härmed anhåller jag om fortsatt tjänstledighet t. o. m. den 30 april 1979.

Stockholm den 17 december 1978

*Barbro Engman-Nordin*

Till riksdagens kammare

Härmed anhåller jag om fortsatt ledighet från mitt uppdrag som riksdagsman under perioden den 1 januari–den 31 mars 1979 för att tjänstgöra som statssekreterare i statsrådsberedningen.

Stockholm den 13 december 1978

*Daniel Tarschys*

Kammaren biföll dessa ansökningar.

Talmannen meddelade att till kammaren inkommit läkarintyg för *Karl Bengtsson*, som var sjukskriven ytterligare under tiden den 1–31 januari 1979.

Erforderlig ledighet beviljades.

Talmannen anmälde att följande ersättare skulle tjänstgöra för resp. ledamöter även under deras fortsatta ledighet från riksdagsmannauppgragen, nämligen

*Vissa varvsfrågor*

§ 4 Föredrogs och hänvisades  
Propositioner  
1978/79:76 till justitieutskottet  
1978/79:77 till utrikesutskottet

§ 5 Föredrogs och hänvisades  
Förslag  
1978/79:7 till konstitutionsutskottet

§ 6 Föredrogs och hänvisades  
Motioner  
1978/79:192 och 193 till utbildningsutskottet

§ 7 Föredrogs och bifölls  
Interpellationsframställningar 1978/79:117–119

**§ 8 Vissa varvsfrågor**

Föredrogs näringsutskottets betänkande 1978/79:17 med anledning av propositionen 1978/79:49 om vissa varvsfrågor jämte motioner och regeringens skrivelse 1978/79:7 med överlämnande av årsredovisning för Svenska Varv AB.

I propositionen 1978/79:49 (industridepartementet) hade föreslagits att riksdagen skulle

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

2. godkänna de ändrade riktlinjer för lämnande av garantier till svensk varvsindustri och lämnande av lån och garantier till beställare av fartyg som föredragande statsrådet hade förordat,

3. godkänna de grunder för statsunderstödd exportkreditgivning till svenska varv genom AB Svensk Exportkredit som föredragande statsrådet hade förordat,

4. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år 1981 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 17 000 000 000 kr.,

5. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garantier till beställare av fartyg till ett sammanlagt belopp av högst 5 725 000 000 kr. – inkl. tidigare bemyndigande om 3 700 000 000 kr. – avseende upplåning i anslutning till beställning av fartyg hos svenska varv i enlighet med vad

föredragande statsrådet hade förordat,

6. vidta åtgärder för att besvär över beslut av fullmäktige i riksgäldskontoret, som avsåg ekonomiskt stöd till varvs- och rederiföretag, skulle kunna anföras hos regeringen,

7. bemyndiga regeringen att vid nämnden för fartygskreditgarantier inrätta en ordinarie tjänst för kanslichef med beteckningen p,

8. till Avskrivningslån till beställare av fartyg på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 675 000 000 kr.,

9. till Medelstillskott till Svenska Varv AB på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 2 200 000 000 kr.,

10. till Bidrag till Svenska Varv AB för alternativ produktion på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 200 000 000 kr.,

11. till Regionalpolitiskt stöd: Bidragsverksamhet i Uddevallaregionen på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 10 000 000 kr.,

12. till Bidrag till investmentbolag inom varvsregionerna på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 63 000 000 kr.,

13. till Medelstillskott till regionala utvecklingsfonder inom varvsregionerna på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 30 000 000 kr.,

14. till Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 265 000 000 kr.,

15. till Bidrag till fartygsexport till utvecklingsländer på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 125 000 000 kr.,

16. till Bidrag till mindre och medelstora varv på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 14 500 000 kr.,

17. till Åtgärder i etableringsfrämjande syfte i vissa län på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 5 500 000 kr.,

18. till Regionalpolitiskt stöd: Lokaliseringslån inom varvsregionerna på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 290 000 000 kr.,

19. till Teckning av aktier i investmentbolag inom varvsregionerna på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kr.

I detta sammanhang hade behandlats

dels regeringens skrivelse 1978/79:7 (industridepartementet), varmed

Tisdagen den  
19 december 1978

*Vissa varvsfrågor*

årsredovisning för år 1977 för Svenska Varv AB hade överlämnats till riksdagen,

dels de med anledning av propositionen 1978/79:49 väckta motionerna 1978/79:40 av Rune Torwald m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen gav regeringen till känna vad i motionen förordats för att åstadkomma snabbaste möjliga strukturomvandling vid Göteborgsvarven i kombination med tryggad sysselsättning för de anställda antingen vid varven eller annat företag i regionen,

1978/79:67 av Lennart Nilsson m. fl. (s),

1978/79:68 av Lennart Nilsson m. fl. (s),

1978/79:69 av Lennart Nilsson m. fl. (s),

1978/79:70 av Lars Schött m. fl. (m, c), vari hemställts att riksdagen gav regeringen till känna

1. att de mindre och medelstora varven skulle ges en likvärdig behandling med storvarven,
2. att varv med acceptabel kostnadstäckning ej skulle bli föremål för nedskärning eller nedläggning,
3. att alla varvsorter vid fall av reducering av varvsverksamheten skulle behandlas på samma sätt som berörda västkustkommuner,

1978/79:71 av Sten Svensson (m) och Sven Eric Lorentzon (m), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande utvecklingen för de mindre varven i förhållande till varvsindustrin i övrigt,

1978/79:82 av Kerstin Andersson i Hjärtum (c), vari hemställts att riksdagen beslutade

1. att de små och medelstora varvens kapacitet inte skars ned med större procent än de stora varvens,
2. att med bifall till den totalram som angavs i propositionen 1978/79:49 för innevarande budgetår hos regeringen begära förslag om inrättande av en industriell utvecklingsfond med en låneram på 300 milj. kr.,
3. att små kommuner, som berördes av varvsnedskärningen, borde ha företräde att erhålla medel för att stödja nya, mindre, industriella projekt ur denna fond,

1978/79:83 av Pär Granstedt m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som anförts i motionen om fortsatt drift vid Götaverken Finnboda AB,

1978/79:84 av Ivar Högström m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen som

sin mening gav regeringen till känna vad som i motionen anförts i fråga om de mindre och medelstora varvens framtida produktionsinriktning,

1978/79:85 av Ella Johnsson (c),

1978/79:86 av Karl-Anders Petersson (c) och Claes Elmstedt (c), vari hemställdes att riksdagen beslutade att de små och medelstora varven undantogs från krav på reducering av sin verksamhet i avvaktan på en samlad bedömning av småvarvens situation,

1978/79:87 av Ulla Tillander m. fl. (c), vari hemställdes att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna

1. vad som anförts i motionen beträffande Kockums projekt angående utnyttjande av naturgas som energikälla,

2. vad som anförts i motionen beträffande formerna för statens övertagande av Kockums AB,

1978/79:127 av Hugo Bengtsson m. fl. (s), vari hemställdes

1. att riksdagen i skrivelse till regeringen skulle anhålla om omedelbara åtgärder för att klara yrkesutbildning och omskolning på varvsorterna i enlighet med vad i motionen anförts,

2. att riksdagen medgav att erforderliga medel från anslaget till sysselsättningssskapande åtgärder inom varvsregionerna fick tas i anspråk för ändamålet,

1978/79:128 av Rolf Hagel (apk) och Alf Lövenborg (apk), vari hemställdes

1. att riksdagen skulle avslå propositionen 1978/79:49,

2. att riksdagen uttalade sig för att en samhällsägdd produktionskedja borde upprättas, inkluderande gruv-, stål-, varvs- och rederinäringar,

3. att riksdagen uttalade sig för att seriösa ansträngningar borde göras för att introducera de svenska varvens produkter på den krisfria socialistiska marknaden och i utvecklingsländerna,

4. att riksdagen i enlighet med statens ägaransvar för den svenska varvsindustrin gav regeringen till känna vad som i övrigt framhållits i denna motion,

1978/79:129 av Gunnar Johansson (m),

1978/79:130 av Torsten Karlsson (s),

1978/79:131 av Eric Krönmark (m), vari hemställdes att riksdagen beslutade att under punkt 14 i propositionen även skulle inrymmas ett förskott till försvarsramen på högst 72 milj. kr. att återbetalas från fjärde-huvudtiteln i enlighet med planerat betalningsutfall,

Tisdagen den  
19 december 1978

*Vissa varvsfrågor*

1978/79:132 av Kjell Mattsson m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen vid behandlingen av propositionen 1978/79:49 i enlighet med vad som anförts i motionen uttalade sig beträffande

1. varvsnäringens struktur och planeringsperiodens längd,
2. effekten för Uddevallavarvet vid Skandiaverkens övergång till andra produkter i större utsträckning,
3. tolkningen av vad som avsågs med varvsregion och stödberättigade byggnadsinvesteringar,
4. arbetsmarknadspolitiska insatser i Uddevallaregionen,
5. översyn av statens organisation för varvsföretagen,

1978/79:137 av Gösta Bohman m. fl. (m), vari hemställts att riksdagen skulle

1. godkänna de industripolitiska riktlinjer beträffande svensk varvsindustri som förordats i motionen,
2. anhålla att regeringen utredde en ändrad organisationsstruktur för de statliga varven i enlighet med de riktlinjer som framförts i motionen,
3. godkänna de ändrade riktlinjer för lån till beställare av fartyg som förordats i motionen,
4. hemställa att regeringen vid utgången av varje år till riksdagen redovisade en utvärdering av resultatet av vidtagna åtgärder för bl. a. kapacitetsminskningen vid varven,
5. uttala att de mindre och medelstora varven borde garanteras ett likvärdigt stöd i förhållande till det som gavs till de statliga storvarven,
6. avslå förslaget att till Bidrag till fartygsexport till utvecklingsländer på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag om 125 000 000 kr.,
7. med avslag på förslaget att tillskapa ett särskilt organ för samordnad internationell marknadsföring till Bidrag till mindre och medelstora varv på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 13 000 000 kr.,
8. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om Finnboda Varv,
9. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av statliga beställningar,
10. anhålla att regeringen snarast skulle låta föranstalta om redovisning av de ansvars- och beslutslinjer som nu skulle tillämpas och avses bli tillämpade inom den utvidgade delegationen för etableringsfrågor i enlighet med vad i motionen anförts,

1978/79:138 av Torkel Lindahl (fp),

1978/79:139 av Torkel Lindahl (fp),

1978/79:140 av Inger Lindquist (m) och Ove Nordstrandh (m), vari

hemställt att riksdagen godkände de industripolitiska riktlinjer beträffande svensk varvsindustri som förordats i motionen,

Nr 59

Tisdagen den  
19 december 1978

---

*Vissa varvsfrågor*

1978/79:141 av Olof Palme m. fl. (s), vari hemställt att riksdagen skulle

1. godkänna de riktlinjer beträffande svensk varvsindustri som förordats i motionen,

2. godkänna vad som i motionen anförts beträffande sysselsättningspolitiken vid de fyra storvarven,

3. till Särskilda sysselsättningsinsatser vid varven på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 anvisa 50 000 000 kr.,

4. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts beträffande Kockums inlemmande i Svenska Varv,

5. godkänna vad som i motionen anförts beträffande de mindre och medelstora varven,

6. hos regeringen begära att en kommission för de mindre och medelstora varven snarast tillsattes med de uppgifter som angavs i motionen,

7. bemyndiga regeringen att vidga verksamheten med tillfälligt sysselsättningsbidrag, s. k. 75-procentsbidrag, till de små och medelstora varven i enlighet med vad som anförts i motionen,

8. avslå regeringens förslag om att anvisa ett reservationsanslag av 14 500 000 kr. till Bidrag till mindre och medelstora varv,

9. avslå regeringens förslag om att anvisa ett reservationsanslag av 675 000 000 kr. till Avskrivningslån till beställare av fartyg och i stället anvisa 975 000 000 kr. till Stöd till strukturutveckling inom svensk rederinäring på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79,

10. hos regeringen begära åtgärder i fråga om färjebeställningar i enlighet med vad som anförts i motionen,

11. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts om nämnden för fartygskreditgarantier,

12. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts angående varvens fartygsengagemang,

13. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts beträffande resultatredovisning och förlusttäckning vid Svenska Varv AB,

14. ge regeringen till känna vad som anförts angående alternativ produktion,

15. till Bidrag till Svenska Varv AB för alternativ produktion anvisa 350 000 000 kr. på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79,

16. till Styrelsen för teknisk forskning och utveckling på tilläggsbudget I anvisa 13 000 000 kr. att användas på skeppsteknisk forskning och utveckling,

17. ge regeringen till känna vad som anförts beträffande de regionala investmentbolagen,

18. avslå regeringens förslag om Bidrag till investmentbolag inom varvsregionerna och Teckning av aktier i investmentbolag inom varvsregionerna

på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 och i stället till Särskilt medelstillskott till de regionala utvecklingsfönderna för utveckling av näringslivet inom varvsregionerna på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 anvisa ett reservationsanslag av 75 000 000 kr.,

1978/79:142 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari yrkats att riksdagen skulle

1. avslå propositionen 1978/79:49,
2. uttala att inga ytterligare nedskärningar och avskedanden fick företas inom varvsindustrin,
3. uttala att den aviserade nedläggningen av Finnboda varv ej borde genomföras,
4. uttala att målsättningen för svensk varvspolitik borde vara att bevara varvens kapacitet och utnyttja den för en framtida offensiv industripolitik,
5. hos regeringen begära förslag om förstärkning av samtliga varv och rederier,
6. uttala att den nuvarande ledningen för den statliga varvskoncernen borde ersättas med en administration, där de arbetande hade majoritet på alla nivåer och där tekniker och administrativ expertis var inriktade på att förnya och utveckla varvens kapacitet,
7. hos regeringen hemställa om att ett program utarbetades för att vidga den inrikes sjöfartens roll,
8. hos regeringen hemställa om ett program för att förnya och effektivisera processindustrins bestånd av anläggningar,
9. hos regeringen hemställa om ett program för att inom energisektorn påskynda sådana utbyggnader vilka kunde bilda grund för produktion vid varven,
10. hemställa hos regeringen om omedelbara garantier åt Kockums för byggande av tredje och fjärde LNG (Liquefied Natural Gas)-tankern,
11. bemyndiga regeringen att i en årligen inför riksdagen redovisad plan ställa de medel till förfogande som krävdes för att ovan angivna målsättningar för varvens utveckling och för sysselsättningens bevarande skulle kunna uppfyllas,
12. hos regeringen hemställa om att i särskild ordning framlägga sysselsättningspolitiska program gällande varvsregionerna,

1978/79:143 av Nils Åsling m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen beslutade

1. att strukturförändringarna inom svensk varvsindustri skulle ske i överensstämmelse med de allmänna näringspolitiska riktlinjer som redovisats i motionen,
2. att hos regeringen begära att en varvskommission tillsattes med den sammansättning som redovisats i motionen och med uppgift att presentera ett strukturprogram för varvsnäringen med den inriktning som redovisats i motionen,



3. att i avvaktan på ett långsiktigt strukturprogram för varvsnäringen  
a) begränsa nu aktuella beslut om varvsindustrin i enlighet med de riktlinjer som angivits i motionen,

b) begränsa neddragningen av varvsnäringens produktionskapacitet under 1979 till vad som var erforderligt med hänsyn till orderläge och allmänna marknadsförutsättningar,

c) hos regeringen begära att ett nytt förslag om varvsnäringens framtida struktur, volym och produktionsinriktning framlades under hösten 1979,

4. att med bifall till den totalram som angavs i propositionen 1978/79:49 för innevarande budgetår hos regeringen begära förslag om inrättande av en industriell utvecklingsfond, med de uppgifter som anförts i motionen och med en låneram på 300 milj. kr., att presenteras i samband med tilläggsbudget II,

*dels* den enligt 3 kap. 15 § riksdagsordningen väckta motionen 1978/79:1 av Lars Werner m. fl. (vpk), i vad avsåg yrkandet 8 att riksdagen hos regeringen hemställde om förslag om sysselsättningsgaranti och alternativ produktion inom varven så att sysselsättningen där ej minskade

– denna motion hade hänvisats till finansutskottet och sedermera såvitt avsåg yrkandet 8 överlämnats till näringsutskottet.

Utskottet hemställde

1. beträffande avslag på propositionen i dess helhet att riksdagen skulle avslå

a) motionen 1978/79:128 yrkandet 1,

b) motionen 1978/79:142 yrkandet 1,

2. beträffande minskning av storvarvens produktionskapacitet, m. m. att riksdagen med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 1 i ifrågavarande del och motionen 1978/79:141 yrkandet 1 i ifrågavarande del och med avslag på motionen 1978/79:132 yrkandet 1, motionen 1978/79:137 yrkandet 1 i ifrågavarande del och yrkandet 4 och motionen 1978/79:143 yrkandena 1–3 i ifrågavarande del godkände de riktlinjer som utskottet hade angivit,

3. beträffande anställningsgaranti för personal vid Svenska Varv AB, m. m. att riksdagen skulle

a) med bifall till motionen 1978/79:141 yrkandet 2 samt med anledning av motionen 1978/79:137 yrkandet 1 i ifrågavarande del och motionen 1978/79:143 yrkandet 3 i ifrågavarande del som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört,

b) avslå motionen 1978/79:141 yrkandet 3,

4. beträffande samarbete mellan arbetsförmedlingen och vissa varv att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:40 i ifrågavarande del som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. beträffande bevarande av sysselsättningen vid varven, m. m. att riksdagen skulle avslå

a) motionen 1978/79:1 yrkandet 8 i ifrågavarande del,

b) motionen 1978/79:142 yrkandena 2, 4 och 11,

Tisdagen den  
19 december 1978

*Vissa varvsfrågor*

allt i den mån motionerna inte i dessa delar hade tillgodosetts enligt utskottets hemställan under 3.

6. beträffande förstatligande av varv och rederier att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:142 yrkandet 5,

7. beträffande Uddevallavarvet att riksdagen skulle avslå

a) motionen 1978/79:129 yrkandet 1,

b) motionen 1978/79:132 yrkandet 2,

8. beträffande beläggningsplaneringen inom Svenska Varv att riksdagen med avslag på propositionen 1978/79:49 mom. 1 i ifrågavarande del och med anledning av motionen 1978/79:140 och motionen 1978/79:141 yrkandet 1 i ifrågavarande del som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

9. beträffande Kockums Varv att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:141 yrkandet 4,

10. beträffande omorganisation av Svenska Varv att riksdagen skulle avslå

a) motionen 1978/79:129 yrkandet 2,

b) motionen 1978/79:132 yrkandet 5,

c) motionen 1978/79:87 yrkandet 2 och motionen 1978/79:137 yrkandet 2,

11. beträffande Svenska Varvs administration att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:142 yrkandet 6,

12. beträffande mindre och medelstora varv att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:70 och 1978/79:71, motionen 1978/79:82 yrkandet 1, motionerna 1978/79:83 och 1978/79:86, motionen 1978/79:137 yrkandena 1, 5 och 8, det förstnämnda i ifrågavarande del, motionen 1978/79:141 yrkandena 5–7, motionen 1978/79:142 yrkandet 3 och motionen 1978/79:143 yrkandena 1–3 i ifrågavarande del samt med avslag på propositionen 1978/79:49 mom. 1 i ifrågavarande del som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

13. beträffande anslag till Bidrag till mindre och medelstora varv att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:141 yrkandet 8 skulle avslå

a) propositionen 1978/79:49 mom. 16,

b) motionen 1978/79:137 yrkandet 7,

14. beträffande stöd till lagerproduktion av fartyg att riksdagen med avslag på motionen 1978/79:141 yrkandet 12 i ifrågavarande del godkände i propositionen 1978/79:49 mom. 2 angivna riktlinjer i ifrågavarande del,

15. beträffande avveckling av varvens fartygsinnehav att riksdagen med anledning av propositionen 1978/79:49 mom. 2 och motionen 1978/79:141 yrkandet 12 i ifrågavarande del som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

16. beträffande uthyrning av fartyg i varvens regi att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:141 yrkandet 12 i ifrågavarande del,

17. beträffande stöd till beställare av fartyg att riksdagen med avslag på motionen 1978/79:141 yrkandet 9 och med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 2 i motsvarande del och mom. 5 och 8 skulle

a) godkänna de riktlinjer för lån och garantier till beställare av fartyg som

utskottet hade angivit,

b) till Avskrivningslån till beställare av fartyg på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 675 000 000 kr.,

c) bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garantier till beställare av fartyg till ett sammanlagt belopp av högst 5 725 000 000 kr. – inkl. tidigare bemyndigande om 3 700 000 000 kr. – avseende upplåning i anslutning till beställning av fartyg hos svenska varv i enlighet med vad som angivits i propositionen,

18. beträffande krav på kontantinsats av fartygsbeställare, m. m. att riksdagen med avslag på motionen 1978/79:137 yrkandet 3 och med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 2 i motsvarande del godkände i propositionen angivna riktlinjer,

19. beträffande fartygskreditgaranti att riksdagen med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 4 bemyndigade fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år 1981 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett sammanlagt belopp av vid varje tidpunkt högst 17 000 000 000 kr.,

20. beträffande exportkreditgivning till svenska varv att riksdagen med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 3 godkände i propositionen angivna grunder för statsunderstödd exportkreditgivning till svenska varv genom AB Svensk Exportkredit,

21. beträffande medelstillskott till Svenska Varv att riksdagen med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 9 till Medelstillskott till Svenska Varv AB på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 2 200 000 000 kr.,

22. beträffande täckande av kursförluster m. m. inom Svenska Varv att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:141 yrkandet 13,

23. beträffande kanslichefstjänst vid fartygskreditgarantinämnden att riksdagen med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 7 bemyndigade regeringen att vid nämnden för fartygskreditgarantier inrätta en ordinarie tjänst för kanslichef med beteckningen p,

24. beträffande fartygskreditgarantinämndens uppgifter och organisation att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:141 yrkandet 11,

25. beträffande besvär över vissa beslut av riksgäldsfullmäktige att riksdagen skulle avslå propositionen 1978/79:49 mom. 6,

26. beträffande särskilt regionalpolitiskt stöd i varvsregionerna att riksdagen skulle

a) med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 18 till Regionalpolitiskt stöd: Lokaliseringslån inom varvsregionerna på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 290 000 000 kr.,

b) med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 11 och med avslag på motionen 1978/78:132 yrkandet 3 i ifrågavarande del till Regionalpolitiskt stöd: Bidragsverksamhet i Uddevallaregionen på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett

reservationsanslag av 10 000 000 kr.,

27. beträffande investmentbolag i varvsregionerna att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:141 yrkandet 17 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,

28. beträffande medelstillskott till regionala utvecklingsfonder i varvsregionerna att riksdagen skulle

a) med bifall till motioner 1978/79:141 yrkandet 18 och med anledning av propositionen 1978/79:49 mom. 12 och 19 till Särskilt medelstillskott till de regionala utvecklingsfonderna för utveckling av näringslivet inom varvsregionerna på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 75 000 000 kr.,

b) med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 13 och med avslag på motionen 1978/79:40 i ifrågavarande del till Medelstillskott till regionala utvecklingsfonder inom varvsregionerna på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 30 000 000 kr.,

29. beträffande bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna att riksdagen med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 14 och med avslag på motionen 1978/79:40 i ifrågavarande del till Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 265 000 000 kr.,

30. beträffande industriell utvecklingsfond för varvsregionerna att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:82 yrkandena 2 och 3 och motionen 1978/79:143 yrkandet 4,

31. beträffande tillverkning av bromateriel för armén att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:131,

32. beträffande bidrag till fartygsexport till utvecklingsländer att riksdagen med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 15 och med avslag på motionen 1978/79:137 yrkandet 6 till Bidrag till fartygsexport till utvecklingsländer på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 125 000 000 kr.,

33. beträffande åtgärder i etableringsfrämjande syfte i vissa län att riksdagen med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 17 till Åtgärder i etableringsfrämjande syfte i vissa län på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 5 500 000 kr.,

34. beträffande delegationen för etableringsfrågor att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:137 yrkandet 10,

35. beträffande alternativ produktion vid varven att riksdagen skulle

a) med bifall till propositionen 1978/79:49 mom. 10 och med avslag på motionen 1978/79:141 yrkandet 15 till Bidrag till Svenska Varv AB för alternativ produktion på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 200 000 000 kr.,

b) avslå motionen 1978/79:141 yrkandet 14,

- c) avslå motionen 1978/79:1 yrkandet 8 i ifrågavarande del,
36. beträffande alternativ produktion vid varv i Göteborgsregionen att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:40 i ifrågavarande del,
37. beträffande alternativ produktion vid varv i Uddevallaregionen att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:68,
38. beträffande inriktningen av varvens produktion att riksdagen skulle avslå
- a) motionen 1978/79:87 yrkandet 1 och motionen 1978/79:142 yrkandet 10 (LNG-fartyg),
- b) motionen 1978/79:128 yrkandet 4 (flytande fabriker, hamnanläggningar m. m.),
- c) motionen 1978/79:142 yrkandena 8 och 9 (anläggningar för processindustrin och inom energisektorn),
39. beträffande samhällsägad produktionskedja inom gruv-, stål-, varvs- och rederinäringarna att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:128 yrkandet 2,
40. beträffande export till socialistiska länder och utvecklingsländer att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:128 yrkandet 3,
41. beträffande inrikes sjöfart att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:142 yrkandet 7,
42. beträffande riktlinjer för tidigareläggning av statliga beställningar att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:137 yrkandet 9 i ifrågavarande del,
43. beträffande riktlinjer för vissa beredskapsarbeten att riksdagen godkände vad utskottet anfört,
44. beträffande statliga beställningar av färjor att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:141 yrkandet 10,
45. beträffande produktion av vissa objekt för försvaret att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:137 yrkandet 9 i ifrågavarande del,
46. beträffande beställning av vissa miljöskyddsfartyg att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:84 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,
47. beträffande vissa objekt för tidigareläggning av beställningar att riksdagen skulle avslå
- a) motionen 1978/79:67 (järnvägslinjen Munkedal–Lysekil),
- b) motionen 1978/79:85 (järnvägslinjen Halmstad–Getinge),
- c) motionen 1978/79:132 yrkandet 4 (hamninvesteringar),
48. beträffande varvens underleverantörer att riksdagen skulle avslå
- a) motionen 1978/79:130,
- b) motionen 1978/79:137 yrkandet 1 i ifrågavarande del,
49. beträffande yrkesutbildning och omskolning på varvsorterna att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:127 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört,
50. beträffande avgränsningen av Uddevallaregionen att riksdagen skulle avslå motionerna 1978/79:69, 1978/79:132 yrkandet 3 i ifrågavarande del och 1978/79:138,

51. beträffande speciella sysselsättningspolitiska program för varvsregionerna att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:142 yrkandet 12,

52. beträffande Stiftelsen Svensk skeppsforskning att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:139,

53. beträffande anslagsmedel till statens skeppsprovsningsanstalt att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:141 yrkandet 16,

54. beträffande årsredovisning för Svenska Varv AB att riksdagen lade regeringens skrivelse 1978/79:7 till handlingarna.

#### Reservationer hade avgivits

1. beträffande minskning av storvarvens produktionskapacitet, m. m. av Bengt Sjönell, Fritz Börjesson, Birgitta Hambraeus och Karl-Anders Petersson (samtliga c) som ansett att utskottet under 2 bort hemställa

att riksdagen med anledning av propositionen 1978/79:49 mom. 1 i ifrågavarande del, med bifall till motionen 1978/79:143 yrkandena 1–3 i ifrågavarande del och med avslag på motionen 1978/79:132 yrkandet 1, motionen 1978/79:137 yrkandet 1 i ifrågavarande del och yrkandet 4 och motionen 1978/79:141 yrkandet 1 i ifrågavarande del godkände de riktlinjer som reservanterna angivit,

2. beträffande minskning av storvarvens produktionskapacitet, m. m. av Erik Hovhammar (m) och Margaretha af Ugglas (m) som ansett att utskottet under 2 bort hemställa

att riksdagen med anledning av propositionen 1978/79:49 mom. 1 i ifrågavarande del, med bifall till motionen 1978/79:137 yrkandet 1 i ifrågavarande del och yrkandet 4 och med avslag på motionen 1978/79:132 yrkandet 1, motionen 1978/79:141 yrkandet 1 i ifrågavarande del och motionen 1978/79:143 yrkandena 1–3 i ifrågavarande del godkände de riktlinjer som reservanterna angivit,

3. beträffande anställningsgaranti för personal vid Svenska Varv AB, m. m. av Bengt Sjönell, Fritz Börjesson, Birgitta Hambraeus och Karl-Anders Petersson (samtliga c) som ansett att utskottet under 3 bort hemställa

att riksdagen skulle

a) avslå motionen 1978/79:141 yrkandena 2 och 3,

b) med anledning av motionen 1978/79:137 yrkandet 1 i ifrågavarande del och motionen 1978/79:143 yrkandet 3 i ifrågavarande del som sin mening ge regeringens till känna vad reservanterna anfört,

4. beträffande anställningsgaranti för personal vid Svenska Varv AB, m. m. av Erik Hovhammar (m) och Margaretha af Ugglas (m) som ansett att utskottet under 3 bort hemställa

att riksdagen skulle

a) avslå motionen 1978/79:141 yrkandena 2 och 3,

b) med anledning av motionen 1978/79:137 yrkandet 1 i ifrågavarande del

och motionen 1978/79:143 yrkandet 3 i ifrågavarande del som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört,

5. beträffande omorganisation av Svenska Varv av Erik Hovhammar (m) och Margaretha af Ugglas (m) som ansett att utskottet under 10 bort hemställa

att riksdagen skulle

a) avslå motionen 1978/79:129 yrkandet 2,

b) avslå motionen 1978/79:132 yrkandet 5,

c) med bifall till motionen 1978/79:137 yrkandet 2 och med anledning av motionen 1978/79:87 yrkandet 2 som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört,

6. beträffande stöd till lagerproduktion av fartyg av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Arne Blomkvist, Nils Erik Wååg, Ivar Högström, Sivert Andersson och Rune Johansson i Ljungby (samtliga s) som ansett att utskottet under 14 bort hemställa

att riksdagen med anledning av propositionen 1978/79:49 mom. 2 i ifrågavarande del och med bifall till motionen 1978/79:141 yrkandet 12 i ifrågavarande del godkände av reservanterna angivna riktlinjer,

7. beträffande stöd till beställare av fartyg av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Arne Blomkvist, Nils Erik Wååg, Ivar Högström, Sivert Andersson och Rune Johansson i Ljungby (samtliga s) som ansett att utskottet under 17 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:141 yrkandet 9 och med anledning av propositionen 1978/79:49 mom. 2 i motsvarande del och mom. 5 och 8 skulle

a) godkänna de riktlinjer för stöd till strukturutveckling inom svensk rederinäring som reservanterna angivit,

b) till Stöd till strukturutveckling inom svensk rederinäring på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 975 000 000 kr.,

c) bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garantier till beställare av fartyg till ett sammanlagt belopp av högst 5 725 000 000 kr. – inkl. tidigare bemyndigande om 3 700 000 000 kr. – avseende upplåning i anslutning till beställning av fartyg hos svenska varv i enlighet med vad som angivits i propositionen,

8. beträffande krav på kontantinsats av fartygsbeställare m. m. av Erik Hovhammar (m) och Margaretha af Ugglas (m) som ansett att utskottet under 18 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:137 yrkandet 3 och med avslag på propositionen 1978/79:49 mom. 2 i motsvarande del godkände av reservanterna angivna riktlinjer,

9. beträffande fartygskreditgarantinämndens uppgifter och organisation av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Arne Blomkvist, Nils Erik Wååg, Ivar Högström, Sivert Andersson och Rune Johansson i Ljungby (samtliga s) som ansett att utskottet under 24 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:141 yrkandet 11 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört,

10. beträffande industriell utvecklingsfond för varvsregionerna av Bengt Sjönell, Fritz Börjesson, Birgitta Hambraeus och Karl-Anders Petersson (samtliga c) som ansett att utskottet under 30 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:82 yrkandet 2 och motionen 1978/79:143 yrkandet 4 och med avslag på motionen 1978/79:82 yrkandet 3 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört,

11. beträffande tillverkning av bromateriel för armén av Erik Hovhammar (m) och Margaretha af Ugglas (m) som ansett att utskottet under 31 bort hemställa

att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:131 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört,

12. beträffande bidrag till fartygsexport till utvecklingsländer av Erik Hovhammar(m) och Margaretha af Ugglas(m) som ansett att utskottet under 32 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:137 yrkandet 6 skulle avslå propositionen 1978/79:49 mom. 15,

13. beträffande delegationen för etableringsfrågor av Erik Hovhammar (m) och Margaretha af Ugglas (m) som ansett att utskottet under 34 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:137 yrkandet 10 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört,

14. beträffande alternativ produktion vid varven av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Arne Blomkvist, Nils Erik Wååg, Ivar Högström, Sivert Andersson och Rune Johansson i Ljungby (samtliga s) som ansett att utskottet under 35 bort hemställa

att riksdagen skulle

a) med anledning av propositionen 1978/79:49 mom. 10 och med bifall till motionen 1978/79:141 yrkandet 15 till Bidrag till Svenska Varv AB för alternativ produktion på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 350 000 000 kr.,

b) med bifall till motionen 1978/79:141 yrkandet 14 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört,

c) avslå motionen 1978/79:1 yrkandet 8 i ifrågasättande del,



15. beträffande riktlinjer för vissa beredskapsarbeten av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Arne Blomkvist, Nils Erik Wååg, Ivar Högström, Sivert Andersson och Rune Johansson i Ljungby (samtliga s) som ansett att utskottet under 43 bort hemställa

att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört om villkor beträffande sysselsättning av övertalig varvpersonal,

16. beträffande produktion av vissa objekt för försvaret av Erik Hovhammar (m) och Margaretha af Ugglas (m) som ansett att utskottet under 45 bort hemställa

att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:137 yrkandet 9 i ifrågavarande del som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört,

17. beträffande anslagsmedel till statens skeppsprovvningsanstalt av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Arne Blomkvist, Nils Erik Wååg, Ivar Högström, Sivert Andersson och Rune Johansson i Ljungby (samtliga s) som ansett att utskottet under 53 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:141 yrkandet 16 till Styrelsen för teknisk forskning och utveckling på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 13 000 000 kr.

#### INGVAR SVANBERG (s):

Herr talman! Vi är nu inne i denna sessions sista timmar, och naturligtvis, höll jag på att säga, diskuterar vi varvspolitiken i anledning av en proposition. Det gjorde vi också på vårsessionens sista dag i år, liksom våren 1977. Vad vi nu behandlar är den fjärde propositionen om riktlinjerna för den svenska varvspolitiken på drygt två år. Och vi vet alla att vi kommer att få ytterligare en varvsproposition i vår, den femte, som kommer att behandla Kockums uppgående i Svenska Varv AB. Vi vet att vi därtill torde få en varvsproposition hösten 1979 eller våren 1980, den sjätte i ordningen, vilket nu tycks oundvikligt.

Det är således inte propositioner och förslag som har fattats de svenska varven, men däremot har det saknats klara handlingslinjer och långsiktig planering. Knappt har varvsledningarna hunnit sätta sig in i ett riksdagsbeslut om deras arbete så har regeringen varit framme och ryckt undan förutsättningarna för ett planerat arbete, gett nya riktlinjer och ändrat arbetets inriktning. Det är väl då inte att undra på att vår varvspolitik ibland i kritikernas ögon har tett sig motsägelsefull, som ett slags "valse macabre" utförd till regeringens och riksdagens föga taktfasta musik.

Genom tidigare beslut av riksdagen har de svenska varven skurit ner antalet anställda med ca 30 %. Den proposition vi i dag behandlar föreslår en ytterligare neddragning med ca 20 % av antalet återstående anställda. I och med detta beslut kommer vi således att i princip ha halverat vår varvskapacitet. Denna neddragning skall vara slutförd under år 1980.

Vi socialdemokrater har i vår partimotion anslutit oss till denna princip – även om den svenska varvsindustrin redan dragit ned sin kapacitet väsentligt, torde det mot bakgrund av världsmarknadsläget vara realistiskt att ytterligare minska kapaciteten. Jag vill dock framhålla att vi därmed inte ställer upp på alla de svartmålningar av våra utsikter på varvsmarknaden framöver som vissa självutnämnda experter så litigt levererar. Lustigt nog är dessa experter i flera fall desamma som för några år sedan inte fann ord nog starka för att påyrka en snabb ytterligare utbyggnad av de svenska varven.

De svenska varven är i stort rationella, väl utrustade och effektiva. Vi är övertygade om att svensk varvsindustri har en framtid i ett förändrat konjunkturläge. Man bör därför inte nu i panik rasera de värdefulla industriella och tekniska tillgångar som varven ändå utgör. Man bör heller inte bortse från den betydelse som varven har för sysselsättningen inom andra industrigrenar, såsom t. ex. stålverken.

Varven bör i ökande utsträckning söka få fram andra produkter och tillverkningsobjekt än fartyg. En sådan omorientering är också på gång, bl. a. inom Svenska Varv. Men denna produktutveckling behöver stöd från samhället för att det verkligen skall bli riktiga och lönsamma produkter som tas upp i en ny tillverkning. Varven behöver också tid för denna omorientering, om resultatet skall bli lyckat. Man bör bl. a. vara medveten om att det inte endast gäller att starta tillverkning av nya produkter. Det gäller också att få ut dessa produkter på marknaden, skaffa kunder och få beställningar. Otåligheten när det gäller varvens satsning på s. k. alternativ produktion kan därför vara farlig, om den leder till oöverlagda satsningar på produkter som sedan visar sig vara olönsamma eller olämpliga.

Det finns också anledning att varna för en övertro på att alla mer eller mindre fantasifulla uppslag till alternativa produkter vid varven som förs fram kan förverkligas. Förslagsställarna är ofta begåvade med mer fantasi och reklamförmåga än med teknisk och ekonomisk kompetens. Varven är utrustade för att arbeta med tunga produkter. Det är därför endast produkter inom tung verkstadsindustri, eller andra produkter som tekniskt ligger varvsprodukterna nära, som kan anses vara lämpliga för varven. Skulle man leda in varven på produktion av helt andra saker, produkter som är främmande för varven, skulle detta leda till svåra misstag. Dels skulle varven uppträda som konkurrenter till mindre industrier som har bättre förutsättningar för sådan produktion i det långa loppet, dels skulle varvens förutsättningar för konkurrens vara dåliga, eftersom varvens konkurrensfördelar ligger just inom den tunga industrisektorn.

Centerpartiet och moderata samlingspartiet har inte velat följa utskottsmajoriteten i denna upplägning. Där tycks man vara fången i något slags nedläggningsfilosofi som det enda saliggörande. Man tycks godta alla pessimisters tal om att varven i stort sett har spelat ut sin roll och att de i stor utsträckning snarast bör avvecklas. Mera optimistiska bedömare som ser möjligheten till en framtida uppgång eller stabilisering för varven, karakteriserar man som orealistiska.

I detta sammanhang tycker jag det finns särskild anledning att närmare kommentera centerns ståndpunkt – eller rättare sagt ståndpunkter, för de är många – i varvsfrågan. Förra industriministern Nils Åsling har signerat två av de tidigare varvspropositionerna, och han var tidigare i höst klar med utformningen av en tredje varvsproposition – låt oss kalla den "Åslings ofullbordade" – då trepartiregeringen kapsejsade. Här var Nils Åsling beredd att föreslå att varvskapaciteten skulle dras ned med ytterligare 30 % under den kommande treårsperioden, och han föreslog också en lång rad andra preciserade åtgärder. Men drygt en månad senare lägger centern fram en varvsmotion enligt vilken man i princip inte vill vidta några åtgärder nu. I stället skall en varvskommission tillsättas med uppdrag att utreda och analysera de svenska storvarvens situation, och sedan skall man föreslå utformningen av en svensk varvspolitik.

Vad är nu detta för trams? Knappast något inom industri- och näringspolitiken är så utrett och genomtröskat som storvarven. För någon månad sedan var Nils Åsling beredd att lägga fram ett detaljerat förslag, men nu skall plötsligt ställningstagandet skjutas upp ytterligare ett år. Vad är det som motiverar detta? Är det måhända en allmän misstro mot den folkpartistiska regeringens förmåga och vilja att fullfölja de riktlinjer riksdagen kommer att besluta om? Om det är så har jag ingen anledning att söka analysera centerns tankebanor. Centerpartisterna känner ju så mycket bättre än jag sina gamla regeringsbröder, som de delade ljuvt och lett med till endast för ett par månader sedan. Men det sätt centern här har valt att agera på ter sig dubiöst mot bakgrund av tidigare ståndpunktstaganden. Det svarar inte alls mot Nils Åslings kunnighet och intelligens.

Under 1400-talets släkt- och kungafejder inom den svenska adeln utvecklade många av de inblandade en rent fenomenal förmåga att anpassa sig till ödets växlingar. En hävdatecknare berättar om Ture Jönsson Tre Rosor att han "så ofta vänt kappan efter vinden, att den var jämmerligt utsliten på båda sidor". Jag vet inte vad framtida hävdatecknare kan komma att säga om vår tid, men nog tycks mig Nils Åslings varvskappa vid det här laget vara tämligen illa medfaren såväl på in- som på utsidan.

Men svensk varvsindustri består inte endast av verkstadsanläggningar och utrustning. Varvsnäringens främsta tillgång är skickliga, välutbildade och produktiva anställda. Vid varven finns i dag ca 25 000 personer direkt anställda. Till detta kan läggas nästan lika många anställda hos underleverantörer och vid stålverk, som är beroende av varvens verksamhet. I de borgerliga motionerna, och särskilt i den allmänna politiska förkunnelsen, talas det mycket om att dessa anställda snarast måste sägas upp och föras över till alternativa sysselsättningar, men ingen talar om var dessa alternativa arbeten finns. En friställning innebär i de allra flesta fall bara att de anställda placeras in i den redan förut långa arbetslöshetskön. Det talas ibland om att man måste visa mod och handlingskraft nog att lägga ned svaga företag snabbt för att ge arbetskraft till expansiva företag, men några sådana av betydelse finns ju inte. Detta om modet och handlingskraften framförs ofta som kritik mot socialdemokratin som tydligen anses vara dålig i dessa

avseenden. Tillåt mig fråga: Vilket speciellt mod och vilken storstilad handlingskraft krävs det för att kasta ut tusentals anställda i arbetslöshet och otrygghet? Enligt mitt sätt att se krävs det varken mod eller handlingskraft, utan endast hänsynslöshet och okänslighet inför andras bekymmer.

Att det i diskussionen sägs att de övertaliga anställda måste sägas upp och placeras utanför företaget för att de ej skall gå kvar och undvika att ta andra arbeten som de erbjuds av andra företag, finner jag vara en allvarlig förolämpning mot en grupp människor, som inte begär något annat än att få fylla en meningsfull arbetsuppgift i samhället.

Vi socialdemokrater har i en partimotion krävt att ingen anställd skall sägas upp nu, utan att de övertaliga på i stort sett samma sätt som riksdagen beslutade när det gällde Svenskt Stål AB skall ges en anställningsgaranti t. o. m. 1980. De arbetsmarknadspolitiska åtgärder i form av omskolning, utbildning m. m. som måste till anser vi kan vidtas inom företaget, utan att de anställda lämnar företaget och ställer sig i arbetslöshetskön. Detta får naturligtvis inte innebära att dessa anställda underlåter att ta erbjudet likvärdigt arbete, som under tiden kan komma att erbjudas vid andra företag. Jag vill gärna betyga att något sådant heller aldrig antytts från de anställdas organisationer, än mindre föreslagits.

Jag noterar som glädjande att folkpartiet, med avstyrkande av propositionen på denna punkt, ställt sig bakom vårt förslag om en anställningsgaranti. Detta innebär, att riksdagen är beredd medverka till att nödvändiga omställningar och personalminskningar vid varven kan ske under socialt acceptabla former.

När det gäller de mindre och medelstora varven föreslår regeringen en generell neddragning med 30 % av kapaciteten. Detta förutsätts bl. a. ske genom nedläggning av något eller några av varven.

Den hittillsvarande varvspolitiken har i huvudsak varit inriktad mot storvarven, och någon ordentlig utredning av de mindre varvens situation och förutsättningar har inte gjorts. Underlaget för regeringens ställningstagande är därför på denna punkt ytterligt bristfälligt och kortsiktigt, som framhålls i den socialdemokratiska partimotionen men också i moderaternas och centerns motioner. Utskottet har här kunnat enhälligt avstyrka propositionen och ställa sig bakom det socialdemokratiska kravet på en särskild kommission för att utreda och framlägga förslag om de mindre och medelstora varvens situation och framtida möjligheter. Under den tid denna kommission arbetar med att klarlägga de mindre och medelstora varvens situation och möjligheter bör inga neddragningar eller nedläggningar ske. Det kanske finns anledning påpeka att detta beslut också gäller Finnboda Varv. Jag noterar den totala enigheten på denna punkt med tillfredsställelse.

Utskottsförslaget omfattar många fler punkter än jag här har berört, men andra talare från vårt håll kommer att ta upp dessa. Jag vill, herr talman, med det anförda yrka bifall till reservationerna 6, 7, 9, 14, 15 och 17 och i övrigt bifall till utskottets förslag.

NILS ÅSLING (c):

Herr talman! Varvsindustrin är, som Ingvar Svanberg påpekat, sedan många år ett dominerande inslag i näringspolitiken, framför allt om man ser den mot bakgrund av behovet av statliga kapitaltillskott och garantiåtaganden.

Varven aktualiserar en rad svåra praktiska och arbetsmarknadspolitiska problem men också några principiella.

Är det rimligt att ett land som Sverige binder upp huvuddelen av de resurser man kan avstå för den industriella utvecklingen till *en* bransch? Det är dessutom en bransch där vår konkurrensförmåga sett i det längre perspektivet kommer att vara begränsad och där marknadsförutsättningarna internationellt sett under överskådlig tid kommer att vara ytterst pressade. Detta gäller inte bara s. k. standardtonnage utan också de specialfartyg som nu aktualiseras. Över hela världen diskuterar varven i dag tillverkning av specialtonnage.

Alla skäl talar följaktligen för en målmedveten begränsning av statens engagemang i storvarven. Sett från allmän näringspolitisk synpunkt är det också den sektor av vår industri som inte bara har den i särklass sämsta lönsamheten utan också den där en relativt snabb kursomläggning inte bara är nödvändig av ekonomiska skäl utan även möjlig med hänsyn till arbetsmarknaden. Kapaciteten vid storvarven, som nu uppgår till över 12 miljoner årsarbetstimmar, borde enligt vår uppfattning halveras. Sannolikt ligger det tillgängliga produktionsutrymmet för de svenska varven närmare 4 miljoner än 6 miljoner årsarbetstimmar.

Hur har vi då hamnat i denna – som jag vill kalla den – extrema situation, vilken binder upp så mycket av resurser som skulle komma till bättre användning i den industriella utvecklingen? Ja, det är naturligtvis en lång historia, och erfarenheterna borde vara nyttiga i det fortsatta näringspolitiska handlandet.

Den starka internationaliseringen av vår handel och våra gamla traditioner inom varvsindustrin bidrog naturligtvis till satsningen på varvsindustrin under 1970-talets första år. Men samtidigt hade tillkommit ett statligt engagemang, där sysselsättningsaspekter och andra övergripande synpunkter kom att tillmätas en växande roll. Uppenbart är att i det sammanhanget har de marknadsmässiga och kommersiella förutsättningarna inte tillmätts tillräcklig betydelse. Det saknades med andra ord en övergripande och långsiktig filosofi i statsmakternas handlande i näringspolitiken under 1970-talets första år. Det rimliga hade naturligtvis varit att statsmakterna i stället för att stödja varven i så stor utsträckning satsat mera på att utveckla mångfalden och bredden i näringslivet och därmed också sprida riskerna. Det är olyckligt om statliga engagemang i näringspolitiken – och sådana engagemang är och blir också i framtiden nödvändiga – blir så dominerande inom en sektor att omsorgen om utveckling av näringslivet i övrigt får vika för den överdimensionerade sektorns anspråk.

Inom den förra regeringen hade vi kommit till klarhet om att den mest angelägna näringspolitiska åtgärd vi stod inför var en halvering av capaci-

Nr 59

Tisdagen den  
19 december 1978

*Vissa varvsfrågor*

teten i våra storvarv. I juni månad träffade de tre partierna en uppgörelse om den framtida varvspolitiken, som alltså innebar en satsning på Uddevalla och Kockums som de framtida nybyggnadsvarven och en konvertering av Arendal och Öresundsvarvet till tunga verkstadsindustrier och parallellt därmed en massiv satsning på alternativ produktion och industriutveckling på varvsorterna. En proposition med dessa riktlinjer låg praktiskt taget klar när trepartiregeringen upplöstes.

Tunga och svåra beslut av den här karaktären, som är nödvändiga för den industriella utvecklingen, bör ha en bred förankring. Jag beklagar därför uppriktigt att folkpartiregeringen som en av sina första ämbetsåtgärder ansåg sig tvungen modifiera varvspropositionen på den centrala punkten, dvs. när det gällde viljeinriktningen i strukturfrågan. På det sättet har man skjutit hela frågan om den framtida varvsstrukturen på framtiden.

Behandlingen av frågan i näringsutskottet har ytterligare understrukt denna beklagliga handlingsförlamning i det här avseendet. Detta skapar problem för framtiden.

För det första får vi en för stor varvsindustri som kommer att sluka en stor del av de resurser vi skulle behöva satsa på offensiva delar av näringspolitiken i framtiden.

För det andra kommer vi internationellt inte längre att framstå som den nation som går i täten när det gäller att anpassa varvskapaciteten till det kommersiellt möjliga.

För det tredje skapar man genom att skjuta beslutet på framtiden också osäkerhet vid varven. Den klara satsning på Uddevalla och Kockums som nybyggnadsvarv, som den förra regeringen planerade, hade varit en klar fördel när svensk varvsindustri går ut internationellt för att konkurrera om beställningar.

För det fjärde har de mindre varven i regeringens proposition blivit föremål för en onödigt hård behandling, om man ser det i förhållande till behandlingen av de stora varven, eftersom man kräver en större bantning av verksamheten hos de mindre varven än hos de stora. Men det viktiga i det sammanhanget är framför allt att den mindre bantningen av de stora varven leder till ökad konkurrens också om de beställningar som naturligt hör hemma i småvarven.

Till sist kan också den frågan ställas om hanteringen av varvsfrågan blir vägledande för näringspolitiken i stort. Det är ännu så länge en öppen fråga, men det vore olyckligt om denna handlingsförlamning också skulle sprida sig till andra sektorer i näringslivet.

Industriministerns motiv för att begränsa nedskärningarna av varvskapaciteten och undvika att ta ställning till strukturbesluten är dels att framtidsbedömningarna är osäkra, dels hänsynen till varvens betydelse på de lokala arbetsmarknaderna. Båda dessa skäl måste dess värre underkännas. Även om vi nu noterar en viss tillfällig förbättring på tankemarknaden och en viss omsättning när det gäller tonnage över huvud taget kan detta inte tillåtas påverka den långsiktiga inriktningen av varvspolitiken. Avgörande är naturligtvis här den långsiktiga marknadsbedömningen tillsammans med

ställningstagandet till hur stor andel av vår industriproduktion som skall ske vid varven. Svaret är enligt min uppfattning entydigt. En reducering av kapaciteten måste ske oavsett den aktuella marknadsutvecklingen. När det gäller hänsynen till de lokala arbetsmarknaderna är det skäl som alltid kan åberopas. Vi möter det ständigt här i kammaren, som industriministern påpekade vid gårdagens frågestund. Vi befinner oss dock i en konjunkturuppgång. Dessutom skulle ett strukturbeslut av det slag som den gamla trepartiregeringen förordade beröra orter med en väl utvecklad arbetsmarknad och med goda förutsättningar att kompensera sysselsättningsbortfallet inom varven med expansion inom andra industrigrenar i regionerna. Om det är några orter som skulle kunna klara en kursomläggning av det här slaget, så är det varvsorterna.

Inom centerpartiet har vi valt att i stället i vår motion förespråka att det väsentliga i trepartiuppgörelsen skulle behållas, dvs. strukturbesluten, och föreslå tillsättandet av en varvskommission som skulle förbereda ett mera definitivt ställningstagande till strukturfrågorna nästa höst.

Utskottets värderade ordförande herr Ingvar Svanberg bortser från att strukturbeslutet ju ändå är det långsiktigt viktiga. Det är det som centerpartiet med sin motion har velat rädda till en objektiv och seriös debatt i utskottet och här i kammaren. Tyvärr har övriga partier inte varit intresserade av detta. Min uppfattning är att den här frågan är så central för hela näringspolitiken att någon demonstrationspolitik verkligen inte är att rekommendera. Här gäller det i stället att försöka få en bred samling kring realistiska lösningar, och i och med att folkpartiregeringen valde att inte lägga fram den ursprungliga propositionen måste vi ju acceptera detta som ett faktum tillsammans med de uttalanden som också omgående kom från socialdemokratiskt håll, vilket allt tydde på att den ursprungliga propositionen inte hade parlamentariskt underlag för att vinna kammarens gehör.

För tillsättandet av en kommission talar dessutom den omständigheten att staten numera har övertagit Kockums. Det finns alltså anledning att se över Svenska Varvs organisation utifrån förutsättningen att Kockums skall inlemmas i den statliga varvsgruppen. Det finns dessutom anledning att göra en översyn av samhällets politik visavi de mindre varven, och där har ju utskottsmajoriteten tillstyrkt våra synpunkter.

Enligt vår bestämda uppfattning är alltså den tvååriga planeringsperiod som nu föreslås utan ett ställningstagande till strukturfrågorna olycklig. Det hade då varit bättre att stanna vid ett principbeslut i strukturfrågan för att sedan till hösten återkomma med en ny proposition.

Hela varvspolitiken – ja, man skulle kunna säga hela vår närings- och regionalpolitik – kommer f. ö. i ett nytt läge med den uppgörelse som träffats mellan folkpartisterna och socialdemokraterna i fråga om anställningsgarantin. Den socialdemokratiska partimotionen stannar vid begreppet sysselsättningsgaranti, men redan inför detta har arbetsmarknadsutskottets majoritet varit starkt kritisk, eftersom det skulle motverka arbetskraftens benägenhet att utnyttja möjligheterna till sysselsättning i andra branscher och eftersom det dessutom skulle skapa ett farligt prejudikat på svensk arbetsmarknad.

Jämförelsen med SSAB är från den synpunkten helt felaktig.

Det är ju ändå så att industriministern i sin proposition föreslår en rad mycket omfattande sysselsättningsskapande åtgärder. Som jag tidigare påpekat är varvsorterna industriellt välutvecklade regioner. Trots detta har alltså socialdemokrater och folkpartister i näringsutskottet enat sig om att föreslå en anställningsgaranti. På folkpartihåll har man den senaste tiden talat mycket om behovet av rörlighet på arbetsmarknaden som ett instrument för att klara strukturanpassningen.

Här har man nu hamnat precis så långt från denna uttalade målsättning som man över huvud taget kan komma, och man har med ställningstagandet i näringsutskottet verkligen försvärat industriministerns uppgift att bedriva en förnuftig näringspolitik. Man måste nu ställa sig frågan ute i landet, om inte anställningsgarantin också bör gälla där.

I min egen kommun, Krokomb, skall inom några månader en sulfidfabrik läggas ner. Den svarar för ca 20 % av industrissysselsättningen i denna glesbygdskommun. Jag vet att kommunen har skrivit till regeringen och begärt ett års anstånd med nedläggningen. Det måste man väl nu medge? På den orten slår industrinedläggningen mycket hårdare än begränsningen av varvsproduktionen t. ex. i Göteborg, där neddragningen berör mindre än 2 % av antalet industrissysselsatta. Ja, regeringen kommer med den här uppgörelsen mellan socialdemokrater och folkpartister att få sådana frågor från hela landet. Har verkligen utskottsmajoriteten tänkt sig in i vad detta innebär?

Uppgörelsen mellan socialdemokrater och folkpartister må också bedömas mot bakgrunden av den massiva satsning på alternativ produktion och på industriutveckling i övrigt på varvsorterna som industriministern föreslår. Vi accepterar nu t. o. m. att införa ett särskilt regionalpolitiskt stöd för varvsorterna. Det råder bred politisk enighet om detta liksom om satsningen på ökade resurser till de regionala utvecklingsfonderna.

Men har det aldrig fallit utskottets folkpartister och socialdemokrater in att denna stora regionala satsning, tillsammans med anställningsgarantin, skapar en helt absurd situation från regionalpolitisk synpunkt? Dels satsar man stora summor på den industriella utvecklingen i regioner som redan är industriellt väl utvecklade, dels garanterar man anställning för alla varvsarbetare under två år. De varvsanställda som motiverar de extraordinära regionalpolitiska satsningarna behöver dem inte, utan de här regionerna kan disponera resurserna för näringslivet i övrigt. Aldrig tidigare har vi här i landet vidtagit närings- och regionalpolitiska åtgärder som i så hög grad kan befaras motverka en regional balans som de näringsutskottets socialdemokrater och folkpartister nu föreslagit.

Bl. a. för att undvika att alltför ensidigt binda upp resurser till varvsorterna har vi från centerpartiets sida föreslagit inrättandet av en industriell utvecklingsfond. Vi har sett den mest som en central resurs för de regionala utvecklingsfonderna. Genom att lägga dessa medel i en central fond skulle handlingsfriheten att disponera dessa resurser där de bäst behövs också kunna bibehållas. Med den utveckling vi nu fått i varvsfrågan hade detta varit särskilt angeläget. Det kommer alltså att finnas anledning att återkomma till



den här frågan i framtiden.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 1, 3 och 10.

INGVAR SVANBERG (s) kort genmäle:

Herr talman! Nils Åsling talar varmt för en neddragning av varvskapaciteten till hälften av vad vi har f. n. Skillnaden mellan den ursprungliga propositionen och den som nu föreligger är i det avseendet ganska hårfin. Den nuvarande regeringen föreslår en neddragning med 20 % på två år, Nils Åsling föreslår en neddragning med 30 % på tre år. Att man gör detta till en stor sak har jag väldigt svårt att förstå.

Sedan kommer Nils Åsling in på något som tydligen är hans hjärtpunkt, och det är anställningsgarantin. Jag vill fråga: Är detta så förfärligt sensationellt? Vi har i det här samhället mer och mer kommit till insikt om att samhället har ett ansvar för arbetslösa människor, man måste försöka ge dem jobb och trygghet. Om detta kan ske inom företaget är väl det lika bra som att de skall slängas ut i beredskapsarbeten eller andra arbetslöshetsåtgärder. Vi menar inte att dessa människor skall gå kvar vid varven om de erbjuds ett annat jobb. Men vilka jobb, herr Åsling, står i dag och väntar på dem som jobbar vid varven?

Nils Åsling talar om att man föreslagit en industriell utvecklingsfond. Snälla Nils Åsling, jag känner till fonder som herr Åsling har inrättat. Han försörjer f. n. halva Norrbotten på beredskapsjobb sedan man tagit bort de flesta ordinarie jobben. Och nu talar han om att man har en fond för utveckling av näringslivet. Skall det bli samma utveckling som i Norrbotten blir det inte mycket att hålla sig till.

Han säger också att detta måste gälla andra grupper och försöker spela ut skogsarbetarna, som någon talare gjorde i den ekonomiska debatten, och gruvarbetarna mot varvsarbetarna. Socialdemokraterna föreslog i fjol, när det gällde LKAB, att vi skulle satsa 100 miljoner mer än regeringen ville för att behålla 350 arbetare som kunde göra nödvändiga arbeten och möjligen bygga om malmбанan. Fackföreningarna uppvaktade och lade ned ett fantastiskt arbete på att peka på vad dessa människor skulle kunna göra. De krävde ungefär det som varvsarbetarna nu får. Jag tror att de arbetarna skulle komma att säga ungefär så här: Det är då för skönt att riksdagen nu genom omläggningen har fått ett sådant inflytande att de allra värsta dumheterna i den gamla trepartiregeringens politik kan rättas till.

Jag tror inte man kan utså split mellan olika orter och olika grupper när det gäller anställningsgarantin. Vi måste i samhället vara medvetna om att vi har en skyldighet att ge alla arbetslösa en tryggare tillvaro. Jag frågar mig hur stor den principiella skillnaden är mellan det vi kommit överens om här och vad ett modernt samhälle ändå måste göra.

NILS ÅSLING (c) kort genmäle:

Herr talman! Ingvar Svanberg och jag är överens om många saker, bl. a. om den grundläggande värderingen att samhället skall dra försorg om sina medborgare och garantera sysselsättning så långt det över huvud taget är

Tisdagen den  
19 december 1978

*Vissa varvsfrågor*

möjligt. Vi har som det sista skydds nätet de arbetsmarknadspolitiska instrumenten. Men det här är ju fråga om något helt annat.

I Göteborg, vårt lands bästa industriregion, om man ser till diversifieringen av näringslivet och den potentiella möjligheten till utveckling, satsar vi nu t. o. m. extra regionalpolitiska medel. Vi ger utvecklingsfonderna speciella pengar, vi inrättar lokala investmentbolag, och detta är vi överens om. Men dessutom, som grädde på moset, vill alltså folkpartister och socialdemokrater i näringsutskottet – inte i kanslihuset – lägga en anställningsgaranti. Det är det jag reagerar mot, för hur skall vi då svara mot de anspråk som reses från mindre välutvecklade regioner i vårt land? Skall vi där också erbjuda en generell anställningsgaranti? Hur skall man då klara vad som nu talas om i så varma ordalag, en ökad rörlighet? Det har ju blivit en ny modéföreteelse att problemen skall lösas med rörlighet. Så går man i näringsutskottet och konserverar en näringsstruktur i en bransch som minst av allt skall konserveras. Det, Ingvar Svanberg, är verkligen att bädda för en orimlig situation i näringspolitiken.

Jag måste säga att jag beklagar om det här skall bli det beslut och de direktiv som kommer att överlämnas till det förnämliga industridepartementet. Det blir mycket svårt att klara den nödvändiga industriella omställningen här i landet, såsom folkpartister och socialdemokrater i näringsutskottet bäddat för denna.

Sedan vill jag säga att detta med nivåer saknar betydelse – det är ju Ingvar Svanberg och jag överens om. Att det saknar betydelse vittnar ju anställningsgarantin värtaligt om. Vad jag var ute efter var att riksdagen ändå som vägledning för fortsatta dispositioner på området skulle träffa ett strukturbeslut, ett beslut om vilka storvarv vi skall ha i framtiden. Det är nämligen det enda som betyder någonting när det gäller att fördela resurserna, att försöka få en effektiv varvsnäring och lägga om kursen mot annan produktion, där man behöver göra det.

INGVAR SVANBERG (s) kort genmäle:

Herr talman! När det gäller de nya jobb som skall skapas genom fonderna och den utveckling som finns i Göteborg, om herr Åslings bedömning nu på den punkten är riktig, är vår inställning exakt densamma. Finns alla de där jobben, så skall de anställda ta dem, säger vi. Men vi är övertygade om att de inte finns, och därför behövs garantin. Om herr Åsling kan visa upp dem har han löst problemen.

Sedan tycks herr Åsling vara väldigt ledsen över att ett beslut om anställningsgarantin går på tvärs mot det nya talet om rörlighet på arbetsmarknaden. Jag hade inte väntat mig det av Nils Åsling. Om det går emot talet om rörlighet är jag den förste att säga att det är ett mycket bra beslut. Det nya talet om ökad rörlighet vill vi väl ändå inte ta som högsta norm och som högsta vishet för industripolitiken i det här landet. Det hoppades jag att jag kunde vara överens med Nils Åsling om, men tydligen kan jag inte det. Han beklagar att vi går emot det. Om rörligheten skall bli norm i framtiden i det svenska näringslivet, då är det farligt.

Jag hoppas att det kommer att bli norm att samhället alltid skall ta ansvar för de arbetslösa människorna. Strukturbesluten skall genomföras på ett socialt acceptabelt sätt. Det är inte arbetslösa människor som skall betala omställningen i näringslivet. Det är samhället och företagen gemensamt, Nils Åsling. Det är inte fråga om att nu skall just de här människorna, några tusen varvsarbetare, betala kalaset vid omställningen i varven.

**NILS ÅSLING (c)** kort genmäle:

Herr talman! Vi är överens om, Ingvar Svanberg, att enskilda människor och grupper av människor inte skall drabbas av strukturförändringarna i samhället, men därifrån till att försvara en anställningsgaranti i industriellt välutvecklade regioner är steget mycket långt. Skulle man följa Ingvar Svanbergs recept och införa detta som en generell regel – och det är väl sannolikt att man måste göra det om man börjar i de mest välutvecklade regionerna i vårt land – har man skapat en absolut statisk situation på arbetsmarknaden, och det är ingen betjänt av.

Följer man inte sedan den regel som man har skapat har man gjort sig skyldig till en upprörande utmaning mot alla de andra orterna som har problem, kanske i större omfattning än Göteborg. Man har då verkligen regionalpolitiskt utmanat den glesbygd som i dag har bekymmer med sysselsättningen. Det är ändå så, Ingvar Svanberg, att i Göteborg sker en expansion av näringslivet. Där finns jobb. Där finns möjligheter att i en konjunkturuppgång kompensera sysselsättningsbortfallet i en sektor med tillväxt i andra sektorer. Men på det här sättet skulle man ju låsa situationen och inte tillåta eller uppmuntra den naturliga utvecklingen av näringslivet i Göteborgsregionen.

Talmannen anmälde att Ingvar Svanberg anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

**ERIK HOVHAMMAR (m)**:

Herr talman! Från flera håll kommer nu försiktigt optimistiska signaler om en förbättring av den svenska ekonomin. Men en förutsättning för att vi skall kunna dra fördel av en väntad konjunkturuppgång är att vi inte försämrar det konkurrensläge som svenskt näringsliv i dag har, mycket tack vare den borgerliga trepartiregeringens ekonomiska politik och, inte minst, det avtal som slöts mellan arbetsmarknadens parter. Vi måste ta vara på de chanser en förbättrad konjunktur ger att slussa över såväl arbetskraft som kapital från branscher med dåliga eller rent av inga framtidsutsikter till expansiva delar av vårt näringsliv. Tar vi inte denna chans *nu* så kommer vi att råka mycket illa ut under nästa konjunkturnedgång. Varven är just en sådan bransch vilken vi nu effektivt måste ta itu med om inte kostnaderna där skall bli ett direkt hot mot sysselsättningen i andra branscher.

I regeringens proposition 1978/79:49 om vissa varvsfrågor får vi en god bakgrund till de svenska storvarvens situation. Vi konstaterar att det i dag råder en omfattande överkapacitet i världen inom alla varvsindustrier, bl. a.

på grund av den mycket snabba utbyggnaden av varvsindustrin i Japan och Sydkorea. Mellan 1970 och 1976 fördubblades kapaciteten, och allt tyder på att varvsindustrin trots dystra marknadsutsikter kommer att ytterligare expandera i de nya varvsländerna. Även i ett längre tidsperspektiv beräknas överkapaciteten därför kvarstå. För de svenska storvarven är situationen dystert. Orderingången under de senaste två åren har legat på en nivå som är mindre än hälften av leveransvolymen, och i dag svarar orderstockarna mot föga mer än ett års produktion. För 1980 är det ännu värre – endast ca 10 % av kapaciteten är nu belagd. För det standardiserade tank- och bulktonnaget visar marknadsgruppens rapport att världsmarknadspriset f. n. ligger 30 å 50 % under de svenska varvens självkostnader. Enligt gruppens uppfattning finns det inget som talar för att denna skillnad kommer att minska nämnvärt framöver.

Jag tycker, herr talman, att det är viktigt att göra denna kartläggning innan vi mer ingående tar itu med själva problematiken som skisseras i propositionen.

Det torde stå klart för alla att någonting radikalt nu måste göras åt de svenska storvarven om inte samhället skall belastas med kostnader av en storlek som kan bli ett direkt hot mot den övriga industrin och därmed också mot enskilda människors trygghet.

I regeringens proposition 1978/79:49 föreslås också en kapacitetsminskning vid de svenska storvarven på 20 % jämfört med nivån vid utgången av år 1977. Meningen är att denna nedskärning skall vara genomförd vid utgången av år 1980.

Från moderat håll har vi reserverat oss och menar att utskottsmajoriteten utgår från en alltför optimistisk marknadsbedömning, för fram alltför optimistiska tongångar. Varvsföretagen själva har – som mycket riktigt också redovisas i propositionen – räknat fram en potentiell marknad som motsvarar 0–9 miljoner direkta arbetstimmar. Det har också angivits att det endast under mycket optimistiska förutsättningar är sannolikt att utfallet kan uppgå till 4–6 miljoner arbetstimmar. Ifrån vårt håll anser vi därför att kapaciteten vid nybyggnadsvarven bör ligga på ungefär 6 miljoner direkta arbetstimmar. En anpassning till denna kapacitetsnivå på endast två år skulle emellertid kunna komma att innebära stora samhällsekonomiska kostnader och mänskliga uppoffringar. Därför förordar vi i stället en treårsperiod för nedskärningen. På så sätt får varvsföretagen rimliga möjligheter att balansera sin verksamhet. Vidare kan man åstadkomma att övertalig arbetskraft i socialt acceptabla former kan föras över till andra arbetsplatser. Kapacitetsminskningen bör ske främst inom storvarven. Vi anser emellertid att det är väsentligt att minskningen sker någorlunda jämnt över treårsperioden. Därför bör en bedömning av läget och en utvärdering av genomförda åtgärder göras vid utgången av varje kalenderår. Och vid de tillfällena bör behovet av kapitaltillskott också prövas.

Vi beklagar att regeringen inte vågat ta steget fullt ut och anpassa storvarven till en situation som med all sannolikhet kommer att råda inom den närmaste framtiden. Risker med regeringens tvåårsplan är att vi 1980

kommer att tvingas till en än hårdare omstrukturering på grund av den otillräckliga nedskärning som nu föreslås i propositionen.

Herr talman! Tyvärr har den tidigare socialdemokratiska varvspolitikern hamnat i bakvatten. Ett av målen sägs nu vara att ge varvsindustrin möjligheter att övervintra. Man vill vänta tills en bättre balans åter uppträder på marknaden, och endast motvilligt accepterar man över huvud taget nedskärningar. Herr Svanbergs inlägg här i dag bekräftar bara detta. Men det dröjer länge innan vi får en bättre balans på marknaden, och under tiden kostar varven enorma summor.

Som jag nyss nämnt kommer en nedskärning av kapaciteten vid storvarven att drabba väldigt många anställda. Det är därför vi från moderata samlingspartiet föreslagit en treårig nedskärningsperiod. Under denna tid gäller det att finna nya anställningstillfällen för dem som friställs. Förutsättningarna för detta torde vara ljusare än för några år sedan. Men det gäller då att aktivt medverka till en förflyttning från varven till andra industrier som verkligen behöver arbetskraft. Och, herr talman, det finns sådana industrier. En av bristerna på den svenska arbetsmarknaden i dag är f. ö. – och det är väl för kammarens ledamöter välbekant – just bristen på rörlighet.

Det är en av orsakerna till att vi reserverar oss mot utskottsmajoritetens förslag till anställningsgaranti, en garanti som innebär att man låser yrkeskunnig arbetskraft under två år i en bransch som tillverkar produkter med negativt förädlingsvärde. Till detta vill jag bara tillägga att min kritik av anställningsgarantin inte innebär att inte all hänsyn bör tas till de varvsanställdas behov av stöd från samhällets sida för att underlätta omställningsprocessen. Resultatet av den föreslagna sysselsättningsgarantin blir tyvärr endast att ofrånkomliga strukturförändringar försenas. Detta har också Nils G. Åsling tidigare mycket riktigt påpekat. Arbetsmarknadspolitikerna måste alltså få en sådan inriktning att den främjar arbetskraftens övergång från branscher som bedöms sakna utvecklingsmöjligheter på sikt till företag och branscher som man tror har framtiden för sig. Jag vore tacksam om folkpartiet ville närmare förklara varför man i den här frågan följt socialdemokraternas förslag om anställningsgaranti.

Herr talman! När det gäller Svenska Varv AB:s organisation anser vi – och vi har stöd av många på varvshåll – att en av orsakerna till att företaget under sin kortvariga existens har mött betydande svårigheter är dess otympliga företagskonstruktion. De direkta samordningsvinsterna inom en enda statlig varvsgrupp har visat sig vara synnerligen begränsade. Nackdelarna är däremot högst betydande. Bl. a. blir beslutsvägarna långa. Enligt vår uppfattning bör därför en uppdelning av de statliga varven på två fristående varvsgrupper övervägas – en i Sydsverige och en i Västsverige. De statsägda varvsgrupperna bör bli dotterbolag till Statsföretag AB. En sådan lösning tror vi skulle minska slitningarna mellan de olika varvsregionerna samt öka direktkontaktarna mellan varven och företagsledningen. Utskottet har tyvärr inte velat acceptera dessa tankegångar, varför vi moderater här har reserverat oss.

En mycket kritiserad del av regeringens proposition om de svenska varven

Tisdagen den  
19 december 1978

---

*Vissa varvsfrågor*

är den behandling de mindre och medelstora varven erhållit. Utan en ingående analys föreslås en nedskärning med 30 %. Från moderata samlingspartiets sida har vi inte kunnat acceptera någon generell av statsmakterna styrd nedtrappning av de mindre och medelstora varven. För flera av varven i denna grupp kan utvecklingen bedömas som relativt ljus, men detta under förutsättning att de får konkurrera på – och jag betonar detta – lika villkor med storvarven.

Tyvärr har det redan visat sig att krisen vid storvarven och den statliga subventioneringen lett till att storvarven övertagit en del av den produktion som tidigare utförts vid de mindre och medelstora varven. Såsom en företrädare för de smärre företagen inom svenskt näringsliv finner jag det djupt otillfredsställande att konstatera hur liten del av kakan som går till de mindre och medelstora varven.

Vidare föreslås i propositionen att de mindre varven skall skära ned sin kapacitet med 30 % mot 20 % för storvarven, trots att de mindre och medelstora varven under senare år har haft en lönsamhet som varit betydligt bättre. Detta reagerar vi självfallet mot.

Mot denna bakgrund finner jag det tillfredsställande att utskottet sökt finna konstruktiva lösningar för de mindre och medelstora varven samt att utskottet föreslår tillsättande av en särskild kommission för att se över strukturutvecklingen inom denna sektor och att i avvaktan på detta inget vidtas som kan vara av avgörande betydelse för de olika varvens framtid. Från moderat sida hade vi också helst sett att riksdagen gjort ett uttalande om att de mindre och medelstora varven skall garanteras ett likvärdigt stöd i förhållande till det som ges till de statliga storvarven samt att riksdagen måtte uttala att företagsekonomiskt sunda konkurrensmetoder skall tillämpas – den princip vi arbetar för.

I propositionen föreslås vissa förändringar av nu gällande riktlinjer för det statliga stödet till varvens produktion. Moderata samlingspartiet stöder förslaget om en avveckling av statens garantiengagemang samt förslaget om en avveckling av garantier för varvens egen lagerproduktion. När det däremot gäller det s. k. beställarstödet reserverar vi oss till förmån för en skärpning i förhållande till propositionen. Vi anser att fartygsbeställaren själv skall svara för 10 % av finansieringen – i propositionen föreslås 5 % – och att kreditgarantier skall uppgå till 70 % och avskrivningslån till 20 % av kontraktssumman.

Herr talman! Jag vill slutligen helt kort kommentera några punkter där det föreligger moderata reservationer.

I motionen 1978/79:141 föreslås en tidigareläggning av arméns beställning av flytande bromateriel. På grund av likviditetsproblem inom armén finns det ingen möjlighet att tidigarelägga beställningen. Produktionen av denna bromateriel har stora likheter med skeppsbyggnad och kan därför vara till nytta för att belägga varven med order. Utskottsmajoriteten har varit av annan uppfattning, varför vi reserverat oss till förmån för förslaget om tidigareläggning av arméns beställning av flytande bromateriel.

I reservationen 12 avstyrker moderata samlingspartiet bidrag till fartygs-

export till utvecklingsländer. Vi ifrågasätter om det i ett läge med överskott på tonnage och då svenska rederier möter en hårdnande konkurrens på världsmarknaden är förnuftigt att ytterligare skärpa konkurrensen genom tillförsel av fartyg som i sina fraktsatser inte behöver täcka vanliga produktionskostnader.

I reservationen 13 vänder vi oss mot den roll som delegationen för etableringsfrågor har fått när det gäller att lösa de problem som följer av varvens kapacitetsminskning. Vi anser att det kan ifrågasättas om de långtgående uppgifter delegationen tilldelas ryms inom ramen för vårt departementala system och står i överensstämmelse med principerna för svensk statsförvaltning.

I reservationen 16 slutligen behandlar vi frågan om den väsentliga roll tillverkning och ombyggnad av marinfartyg kan få för framför allt de mindre och medelstora varven.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till reservationerna 2, 4, 5, 8, 11, 12, 13 och 16.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Vad är uppgiften för varje parti som hör samman med arbetarrörelsen? Det måste vara att rakt och konsekvent stå på de arbetandes sida. Vad är då vår uppgift i varvsfrågan? Självklart att stå på varvsarbetarnas sida.

Och vad innebär det? Det innebär att gå emot dem som vill skära ned arbetet vid varven, att bekämpa förstörelsen av värdefull kapacitet därför att den förstörelsen är ett hot mot landets industriella framtid, att i stället slåss för att ge varven nya uppgifter och mer arbete i en ny typ av industriell utveckling. För det målet slåss vänsterpartiet kommunisterna. Vi står, nu som förut, på varvsarbetarnas sida.

Det hade varit en stor vinst för svensk politik, om vi i dag här i landet haft en arbetarrörelse, vars alla delar stått eniga mot folkpartiregeringens politik. Det är tragiskt att det nu inte är på det sättet, och det måste rättas till inför valet – annars kanske de borgerliga segrar ännu en gång. Vi i vpk har mycket svårt att förstå den socialdemokratiska ledningens och riksdagsgruppens handlande.

Det var de socialdemokratiska rösterna i riksdagen som möjliggjorde att folkpartiregeringen bildades – en regering med industribaroner, ämbetsmän och friherrar, en regering som ser ut ungefär som de gamla högerregeringarna från tiden före allmänna rösträtten.

Det är de socialdemokratiska rösterna i näringsutskott och kammare som i dag garanterar att folkpartiregeringen får igenom sin syn på svensk varvsnäring.

Vad innebär då den synen?

Den är en följd av och en fortsättning på besluten från regeringarna Palmes och Fälldins tid 1971, 1974, 1976 och 1977. Nya nedskärningar, förstörelse av kapacitet, tusentals arbeten förlorade.

Ca 5 500 jobb skall bort 1979–1980. Men regeringen och majoriteten av

riksdagen har bara visat svenska folket en liten bit av vad de vill driva igenom. De talar bara om de två närmaste åren, försiktigtvis. Men vi vet att dagens beslut har en förlängning. Det får bestämda följder.

Nedskärningar vid varven skadar dem i framtiden. Man kan inte skära ned i det oändliga, utan att företag och organisation börjar falla sönder. Lägre kapacitet betyder minskade storleksfördelar. Minskade storleksfördelar betyder ökade kostnader. Det är inte bara en kvantitativ förstörelse. Det är en förstörelse av kvalitativa fördelar. Sådant tål inte en modern industriproduktion.

Regeringen och riksdagens majoritet räknar kallt med att den slutliga förstörelsen av varvsnäringen skall komma efter 1980, och man vill slippa tala om det i dag. Men vi kan läsa de bilagor som finns till regeringens förslag i dag. Där finns de följder klart angivna som själva förslaget inte talar om. Där står klart att bara två storvarv i framtiden bör finnas kvar, troligen Kockums och Arendal. Cityvarvet skall bort. Uddevalla skall bort. Öresundsvarvet skall bort. Kockums och Arendal skall skäras ned ytterligare 30 %. De små och medelstora varven skall minskas med minst 30 %, vissa enheter förmodligen läggas ner helt. Sådan är utblicken efter 1980.

Från vpk frågar vi: Hur kan ni socialdemokrater sitta och godkänna detta – bara för att ni vill göra en kompromiss med folkpartiet? Hur kan socialdemokrater från Landskrona godkänna en syn, som innebär att Öresundsvarvet skall läggas ner någon gång efter 1980? Hur kan Bohuslans representanter passivt lägga hela Uddevallavarvets öde i vågskålen? Hur kan de som valts från den gamla fina arbetarstaden Göteborg sitta och snällt gå med på alla följder av redarkapitalets gamla synder och misshushållning och varvsledningens oföretagsamhet – och rösta bort jobben för 3 000 göteborgsarbetare?

Men, säger utskottet, vi skall ju ha anställningsgaranti för 1979 och 1980. Ja, man skall skapa en särskild organisation vid varje varv. Dit skall de föras över som inte behövs i produktionen. De skall särskilt pekats ut som obehövlige och få gå i två år på någon form av understöd. När året 1980 går ut, då är det slut. Då går yxan, då stängs porten. Vad skall man kalla en sådan politik? Är den irrationell, oförnuftig – eller är den bara likgiltig och grym?

På s. 28 i sitt betänkande ställer sig utskottet bakom ett uttalande av industriministern. Där heter det, att varvsföretagen – dvs. ledningarna; om man talar om företag menar man ledningar enligt det borgerliga språkbruket – och fackföreningarna måste komma överens om sådana former för personalminskningar som leder till att man får effektivaste möjliga sammansättning på de människor som är kvar.

Fackföreningarna skall alltså sitta och peka ut de arbetskamrater som skall föras över i den särskilda organisationen och som sedan får gå. De skall säga: Du är effektiv enligt varvsledningens sätt att se, du får sitta kvar. Du däremot passar inte, du får gå. Det är vad folkpartiregeringen vill att personalklubborna skall sänka sig till. Och det röstar socialdemokraterna för.

Vänsterpartiet kommunisterna motsätter sig detta slags politik. Vi gör det



därför att den politiken helt saknar perspektiv. Sverige har aldrig haft någon egentlig varvspolitik. Vad man hittills haft är bara en serie illa planerade reträtter, företagna i panik. Vi motsätter oss nedskärningar, avskedanden och nedläggningar. Vi gör det därför att nedskärningarna skadar landets industriella framtid och vrider utvecklingen tillbaka.

Betyder det här nu bara att kommunisterna sätter sig på tvären? Eller finns realistiskt en framtid för varven? Ja, det finns en sådan verklig framtid, en viktig framtid som landet icke har råd att låta gå sig förbi.

Världshandeln kommer inte att minska. Transportarbetet kommer på sikt att öka. Det blir en förskjutning av flottornas sammansättning. Den kommande uppgången för sjöfarten blir säkerligen svagare än den tidigare, och den tas till större del om hand av nya varvsnationer. Det är nog ett obestridligt faktum, som man måste erkänna. Men det finns ändå ett väsentligt utrymme under 1980-talet för avancerade fartyg med höga säkerhetskrav och stor effektivitet. Med den dåliga säkerhet som många gånger råder till sjöss finns det all anledning att befordra förnyelse av flottorna i den riktningen.

Allt detta är ju naturliga objekt för svenska varv. Men då krävs att man stoppar nedskärningarna, för med minskad kapacitet förloras förmågan att bringa ned kostnaderna och konkurrera.

Från slutet av 1980-talet måste av allt att döma varvens produktion till sin huvuddel läggas på annat än högsjöfartyg. Och då inträder varvens nya framtidsroll – deras roll som en viktig motor i en möjlig industriell utveckling.

All industrialisering sker i stadier. Man går nu mer och mer mot det högre stadiet. Där spelas den ledande rollen av en allt högre driven specialkunskap i förening med bredd och mångsidighet. Avancerade former av sammansättning och systembyggande blir avgörande.

Varven är typiska systembyggare. De har just mångsidighet och högt driven kunskap i förening. Varven är också energisnåla industrier, som alla sammansättningsindustrier. De har alla väsentliga framtidsfördelar, om man utnyttjar dem rätt.

Personalklubbarna vid Götaverken har sett dessa varvens möjligheter. De har gjort upp ett omfattande program för ny produktion, både på kortare och på längre sikt. De har presenterat detaljerade, genomtänkta granskningar av konkreta projekt. Det är bra märkligt, tycker vi, att detta inte ens diskuteras i regeringens proposition eller i utskottsbetänkandet. Det visar att vpk har rätt när vi kräver att den initiativlösa ledningen för Svenska Varv bör avgå. Den måste ersättas med en organisation där de arbetande har majoritet på alla nivåer – en organisation där entusiasmen och initiativet nedifrån kan tas till vara, där man får tekniker och administratörer med perspektiv och djärvhet.

Men, säger nu någon, det är nog bra att varven kan göra en mängd intressanta produkter och system och att det finns idéer, men var finns marknaden? Man kan ju inte producera rakt ut i luften – saker och ting måste kunna avsättas.

Ja, det är riktigt. Varven måste infogas i ett långsiktigt program för att modernisera landet, dess industri och transportväsen. En sådan modernisering är starkt behövlig. Det finns ett skriande behov av industriell och teknisk förnyelse. Det saknas med andra ord inte marknad för varven.

Vi har skogsindustrier här i landet, som är energislösare och miljöfarar. En del av dem, t. ex. Rönnskärsverken, är rena dödsfällor för arbetarna och borde ha stängts för länge sedan. Det behövs nya, effektivare enheter, slutna system. Sådana kan varven göra.

Det finns ett stort behov av utrustning för energiförsörjningen. Varven kan serietillverka t. ex. vindaggregat. Varven kan göra nära nog alla komponenter för naturgassystem.

Landets transportväsen är slösaktigt, ineffektivt och miljöfientligt. Av det växande transportarbetet i framtiden kan en stor del tas över t. ex. av den inrikes sjöfarten. Då behövs pråmar, dragfartyg, broar och lastningsutrustning och lagerlokaler. Allt det kan varven göra.

Järnvägsväsendet i landet är försummat sedan årtionden, vilket höjer landets transportkostnader och försämrar miljön. Dess inneboende kapacitet behöver stärkas. Där behövs rullande materiel, fasta anläggningar, effektiva styrsystem. I delar av denna upprustning kan varven delta.

Förädlingsgraden måste höjas i den metallurgiska industrin. Det behövs därför ett antal nya, mindre och medelstora integrerade metallverk. Det krävs bättre energihushållning i processleden. I denna uppbyggnad kan varven delta.

Landets oljeskydd är eftersatt. Ett kombinerat förvarings- och transportprojekt har presenterats i dagarna för Finnboda varv. En ny typ av cisterntak – ett kanadensiskt patent – har väckt stor uppmärksamhet och kan ge varven arbete. Det internationella godsutbytet kräver nya standardpallar av stål. Detta kan varven göra.

Här finns både näraliggande och långsiktiga uppgifter. Det fattas inte arbete. Det fattas initiativ. Det fattas en långsiktig plan. Industriell förnyelse skapar framtid för varven. Och för denna förnyelse måste man ha kvar och bygga ut varvsindustrin och dess speciella kapacitet. Därför är de ständiga nedskärningarna någonting som drabbar hela landet. Regeringens politik kan få nationen att tappa 10–15 år av industriell utveckling. Den politiken måste vändas i sin motsats.

Låt mig, herr talman, på mitt partis vägnar få vända mig direkt till landets varvsanställda. Och låt mig säga följande.

Med dagens beslut inleds slutstriden om de svenska varven. Vänta er inget stöd av politikerna! Det är nu uppenbart bara vpk som står på er sida, och vi är ännu för svaga för att framtvunga en vändning i varvspolitiken.

Ni måste inse att ni har blivit svikna av dem ni valt. Ni har nu bara att lita till er själva och den solidaritet ni kan få från andra grupper av arbetare i landet.

Låt inte lura er längre! Politikerna är sluga. De kommer att sprida pessimism bland er för att få er passiva och undergivna. De kommer att utså splittring för att ni skall tvista inbördes mellan olika varv och olika orter. De

kommer att säga en sak och mena en annan. De kommer att försöka skära er i tunna skivor, för att dämpa ert motstånd mot förstörelsen och avskedandena.

Det är ni själva som kan förhindra detta. Det är ni som har nyckeln till en ny varvspolitik.

Vägra därför att verkställa regeringspolitiken! Sätt er inte i några förhandlingar, där ni skall vara med och peka ut vilka kamrater som skall avskedas! Gör allt ni kan för att hindra nedmonteringar och stängningar! Släpp inte in dem som vill verkställa sådant! Bered er på att eventuellt själva ta över!

Gör aktivt motstånd! Tvinga fram sådana förhandlingssituationer som gör att regeringen måste retirera på punkt efter punkt! Och för ut era förslag och program för varvsindustriens förnyelse i så vida kretsar bland folket som möjligt!

Glöm aldrig att det är ni som har framtiden och utvecklingen på er sida! Förtrötts därför inte! Om 20 år kommer ingen att minnas namnen på dem som talat i dagens debatt. Men varje seger ni varvsanställda vinner ute på arbetsplatserna kommer att av nästa generation varvsanställda hyllas som avgörande och oförglömlig.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till vpk-motionen 142.

SVEN ANDERSSON i Örebro (fp):

Herr talman! De senaste två åren har inneburit ett smärtsamt uppvaknande ur drömmen om Sverige som industrinationen utan några verkligt stora problem. Vi har under de senaste åren tvingats åse hur bransch efter bransch brottats med betydande problem – i några fall så allvarliga att branschernas existens stått på spel. En stor del av de verkligt djupa kriserna har skett inom områden som utgjort ryggraden i vårt näringsliv. Flera av Sveriges ”paradvaror” har blivit speciellt utsatta för hård konkurrens på världsmarknaden, t. ex. massa, papper, järn, stål, och även varvsnäringen har drabbats av detta. Exportvärdet för dessa varor exkl. varven har sedan 1960 sjunkit från 40 % till 26 % 1975.

De senaste årens utveckling kontrasterar starkt mot föregående perioder i svenskt näringslivs utveckling. Under tioårsperioden 1963–1974 ökade produktionsvolymen genomsnittligt med 4,8 % per år, och exportvolymen ökade med 7,3 % årligen. Produktiviteten ökade samtidigt med 6,6 % per år. Under åren 1974–1977 minskade både produktion och exportvolym med 2,6 % per år. Produktiviteten ökade inte alls, vilket är helt unikt för hela efterkrigstiden.

Förklaringarna till den uppkomna situationen för svenskt näringsliv är många. De allra flesta bedömare är överens om att svårigheterna inte enbart beror på den ovanligt långa och djupa internationella lågkonjunkturen. För vissa branscher har kanske de traditionella konjunktursvängningarna t. o. m. spelat en underordnad roll. Viktigare har för dessa varit strukturella förändringar, helt oberoende av konjunkturen.

Två faktorer bidrog dock till att verkningarna blev så plötsliga och starka. Den ena, lågkonjunkturen, har jag redan nämnt. Den andra är den mycket

snabba kostnadsökningen under ett par år i mitten av 1970-talet. Under loppet av ett par år ökade lönekostnaderna med ungefär 40 %. Det var en utveckling som var betydligt snabbare än i andra länder, med vilka vi bedriver omfattande handel.

Regeringens agerande under de senaste två åren för att möta dessa svårigheter för landet har varit kraftfullt. Den osäkerhet som möjligen rådde före regeringens tillträde och som tog sig uttryck i att man befarade att en icke-socialistisk regering inte skulle ha kraft nog att med lämpliga medel bekämpa arbetslösheten och förbättra det ekonomiska läget kom helt på skam. Ingen tidigare svensk regering har vidtagit så omfattande åtgärder för att trygga sysselsättningen och för att på längre sikt anpassa den svenska ekonomin till omvärlden.

Genom devalvering av kronan återställdes svensk industris konkurrenskraft i relation till andra länders. Det garanterar möjligheter till återtagande av förlorade marknadsandelar. Genom omfattande omstruktureringar – med statligt direkt engagemang eller genom att staten med lån och bidrag initierat en utveckling – har omställningen av svenskt näringsliv underlättats.

Genom omfattande arbetsmarknadspolitiska insatser har tiotusentals människor som annars skulle ha varit arbetslösa kunnat sysselsättas. Trots de omfattande problemen har arbetslösheten hela tiden hållits på en internationellt sett låg nivå. De människor som trots ansträngningarna drabbats av arbetslöshet har fått hjälp och stöd.

Herr talman! Jag har velat göra denna tillbakablick för att påminna mina riksdagskolleger om i vilken situation vi i dag har att besluta om åtgärder inom varvsnäringen. Genom dagens beslut om varven kommer vi att fatta avgörande beslut, som skall ligga till grund för utvecklingen inom den svenska ekonomin under en mycket lång tid.

Jag har tidigare nämnt att både strukturella förändringar och den djupa lågkonjunkturen utgör viktiga orsaker till svårigheter inom olika branscher. När det gäller varven torde strukturella orsaker ha en större betydelse än lågkonjunkturen i sig. Vi kan inte komma förbi det faktum att produktionskostnaden i svensk varvsindustri för standardleveranser ligger mycket över vad som gäller för t. ex. Korea och Japan. Även inom specialleveranser är kostnadsjämförelsen till Sveriges nackdel. Detta i kombination med en betydande överkapacitet totalt sett i världen gör situationen särskilt besvärlig för svensk varvsindustri. Även i ett läge utan överkapacitet i världen skulle vi ha svårt att hävda oss. Med den nuvarande överkapaciteten är det omöjligt.

Utifrån denna grundsyn – att en betydande överkapacitet föreligger och att vårt kostnadsläge är kraftigt ogynnsamt – är det ofrånkomligt att acceptera nedskärningar. Den överväldigande majoriteten både i riksdagen och bland allmänheten torde dela den uppfattningen. Alternativet är att säga nej till fördelarna med en internationell arbetsfördelning och verka för en protektionistisk inriktning av världshandeln. Det behöver väl knappast påpekas att de som i längden skulle missgynnas av en sådan politik är de små staterna med en slagkraftig exportindustri, däribland Sverige.

1976 överenskoms inom OECD om en minskning av världens samlade varvskapacitet med 30 % före 1978 års utgång. Sverige hör till de länder som lyckats uppfylla det målet bäst. Från tredje kvartalet 1975 till tredje kvartalet 1978 har antalet sysselsatta inom svensk varvsindustri minskat med 26 %. Danmark och Nederländerna ligger också nära målet 30 %, eftersom minskningen uppgår till 27 %. Andra länder har hittills nått blygsammare resultat.

Att vi hittills har tagit på oss en större minskning än de flesta andra innebär inte att vi får bära en tyngre börda än de. Det innebär att vi nu har kortare väg kvar att gå. Finland och England har de smärtsamma omställningarna framför sig.

Förutom den kapacitetsminskning som hittills genomförts, främst genom nedläggningen av Eriksberg, vidtogs en rad åtgärder i samband med 1977 års varvpolitiska beslut. Avskrivningslån upp till 30 % av kontraktspriset infördes, likaså kreditgarantier upp till 70 %. Vidare bildades koncernen Svenska Varv AB för att bättre samordning skulle kunna uppnås mellan de tre statsägda storvarven. Detta har helt nyligen kompletterats genom att Kockums AB övertagits av staten. På så vis kan en total samplanering ske inom svenska storvarv.

Trots de omfattande åtgärder som hittills vidtagits finns behov av en ytterligare minskning av storvarvens produktionskapacitet. Förutom nedläggningen av Eriksberg behövs en reduktion av storleksordningen 20 % i förhållande till kapaciteten vid 1977 års utgång. Det innebär att produktionskapaciteten minskar från 12,8 miljoner arbetstimmar till 9 miljoner arbetstimmar. Denna nedskärning bör vara genomförd i slutet av 1980. Det innebär att ungefär 2 800 personer kommer att lämna Svenska Varv AB under denna period. Dessutom minskar under en treårsperiod antalet anställda vid Kockums med ungefär 1 200 anställda.

Det finns personer som har velat skjuta upp detta beslut om nedskärning av storvarvens kapacitet. En del vill skjuta det mycket långt fram i tiden, andra vill vänta något år. Ingvar Svanberg har i sin debatt med Nils Åsling berört dessa frågor, och det finns därför ingen anledning för mig att ytterligare klarlägga varför folkpartiet och socialdemokraterna har enats om att ställa sig bakom propositionens förslag när det gäller volymnedskärningen vid varven.

Jag tror att det är nödvändigt att vi nu samlar oss till ett beslut. Samtliga de personer från varvsledningen som vi hört i utskottet har nämligen sagt: Vad som helst utom en ny kommission! Låt oss få börja arbeta i stället för att sitta i sammanträden och diskutera framtiden! Ge oss arbetsro! Jag tror inte att problemen blir mindre därför att vi skjuter dem framför oss. Tvärtom – ju längre vi väntar, desto svårare blir konsekvenserna, och därmed fordras mer kapital för att lösa problemen. Genom den 20-procentiga nedskärningen under två år ges möjligheter att 1980 ta ställning till den fortsatta utvecklingen. Sjöfartsnäringsen och därigenom varvens sysselsättningsmöjligheter är svåra att exakt förutsäga. Förutsättningarna kan förändras så att ytterligare nedskärningar kan bli överflödiga. Det kan dock inte uteslutas att nya beslut

om kapacitetsminskning måste fattas i slutet av 1980.

Kapacitetsminskningen i varvsindustrin måste alltså till för att på sikt skapa trygghet för de varvsanställda. I längden kan inget företag och ingen bransch ha en storlek utöver det marknadsutrymme som finns. Detta får emellertid inte innebära att verkningarna av produktionsneddragningarna får slå igenom helt, direkt mot de enskilda, de berörda. Personalminskningen måste ske i socialt acceptabla former. Sysselsättningsläget är redan mycket allvarligt på de orter som drabbas av ytterligare nedskärningar. Det finns inga möjligheter att snabbt ordna jobb till dem som friställs. Därför ges de anställda en sysselsättningsgaranti under den tid omställningsperioden pågår.

Erik Hovhammar har ställt en direkt fråga till mig om hur folkpartiet kunde gå med på denna sysselsättningsgaranti. Det är ganska enkelt att besvara denna fråga. Det finns inom varvsområdet lokaler för teoretisk utbildning och för verksamhet som arrangeras av AMS. En annan fördel är, som vi såg det och enligt de upplysningar som vi fick från varvsledningen, att det ofta är problem förknippade med att friställa folk efter anciennitetsregeln. Man arbetar på varven i grupper, i vilka ingår specialister. Anciennitetsregeln gäller emellertid oavsett om den anställda är specialist eller icke har något yrkeskunnande. Därför är det en fördel att ur en grupp av friställda, som finns inom varvsområdet, vid tillfälliga toppar kunna sätta in personer som har speciellt kunnande i produktionen. Vi tror inte att en anställningsgaranti vid varven på något sätt kommer att bli kostsammare för samhället än om man skulle bygga upp en utbildnings- och sysselsättningsverksamhet utanför varvsområdet.

Något som jag tycker är väsentligt i detta sammanhang men som ingen av reservanterna har gjort någon antydning om är det faktum, att en friställd inte skall kunna vägra att ta ett arbete som han eller hon blir anvisad.

Den här garantin har som sagt inte tillkommit för att motverka syftet med kapacitetsminskningen. Tvärtom medger den att kapacitetsminskningen kommer att kunna genomföras, trots de svårigheter som redan finns på arbetsmarknaden på berörda orter. Det är angeläget att understryka att företagsledning, fackklubbar och arbetsförmedling måste göra sitt yttersta i de gemensamma ansträngningarna för att finna nya arbetstillfällen.

För de mindre och medelstora varven krävs också betydande insatser och omstruktureringar. En särskild arbetsgrupp har bedömt överkapaciteten till ungefär 30 % inom de svenska små och medelstora varven. Mot den uppskattningen har ingen egentligen invänt. Däremot har krav rests på ytterligare utredningar. Det behövs en noggrannare genomlysning, anser motionärerna.

Jag kan lämna avsnittet om de mindre och medelstora varven, för det har i mycket stor utsträckning belysts av Ingvar Svanberg och Erik Hovhammar. Den delen av Erik Huss proposition är ju i stort sett identisk med det förslag som fanns i Nils Åslings proposition. Förslaget har i nära nog ordagrant samma version lagts fram i den här propositionen.

Vi har ju varit med om att en kommission skall tillsättas, som får belysa de

mindre och medelstora varvens problem. Kommissionen skall vara klar med sitt arbete under nästkommande år.

Men kvar står det faktum att de mindre och medelstora varven har utomordentliga svårigheter, om man jämför med förhållandena i utlandet.

Men det är klart att det finns plats för en varning. Ingen skall tro att den tidsfrist som de mindre varven nu får innebär att samtliga enheter kan drivas vidare även i framtiden. Även om visst kompletterande material är erforderligt, kommer huvudintrycket sannolikt att stå sig. Det behövs väsentliga neddragningar även inom de små och medelstora varven. Den avvägning som nu måste göras i kommissionen är den mellan företagsekonomiska, regionalpolitiska och kortsiktiga sysselsättningsintressen. Självfallet måste i denna avvägning alla aspekter vägas in, men precis som för storvarven måste marknadsutrymmet ha ett avgörande inflytande över inriktningen av besluten.

Genom de beslut som riksdagen i dag kommer att fatta läggs grunden för en framsynt politik för varvsindustrin. En planerad kapacitetsminskning under socialt acceptabla former genomförs. De anställda som drabbas får en anställningsgaranti. Stora ansträngningar görs för att skapa nya arbetstillfällena och alternativ produktion. Genom besluten utvidgas ramen för kreditgarantier till 17 000 milj. kr. Stöd till beställning anvisas med 2 700 milj. kr. För långsiktiga åtgärder anvisas ytterligare närmare 1 000 milj. kr.

Därigenom har vi tagit vårt ansvar för att anpassa svensk varvsindustri till vad som är försvarbart med hänsyn till den internationella utvecklingen och Sveriges kostnadsläge. Vi har också tagit ansvar för de människor som drabbas av förändringarna, inte så att nödvändiga förändringar stoppas, men så att de genomförs utan att människor riskerar försörjningen och sin trygghet.

Det viktiga och mödosamma arbetet måste nu göras ute på de olika arbetsplatserna. Det är där fackrepresentanter, företagsledare och arbetsförmedlare tillsammans skall skapa alternativ, nya jobb, nya produktionsmöjligheter och ny trygghet.

Herr talman! Vid utskottets betänkande är fogade 17 reservationer. Jag har inte anledning att just nu bemöta alla dessa reservationer, utan jag skall endast yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

NILS ÅSLING (c) kort genmäle:

Herr talman! Sven Andersson i Örebro berättade här att Svenska Varvs ledning hade uttalat att den ville ha ett beslut nu – vad som helst i beslutsväg hellre än en ny kommission, ingen fortlöpande utredning.

Dess värre är det ju så att den här frågan, med det beslut som riksdagen är beredd att ta i dag, bara skjuts på framtiden och att man går in i ett fortsatt utredande och får en fortsatt osäkerhet beträffande strukturen. Produktionsnivåerna är, som jag tidigare har sagt här, ointressanta ur den synpunkten. Det som är väsentligt och det som skulle ge tilldelningen av resurser och styra över resurserna till mer expansiva sektorer inom näringslivet är just ett strukturbeslut, men förslag till ett sådant saknas i propositionen. Det är detta

Nr 59

Tisdagen den  
19 december 1978

*Vissa varvsfrågor*

som jag beklagar.

Sedan till frågan om anställningsgarantin. Tror verkligen Sven Andersson på sin egen argumentering när han säger att det är billigare att ge anställningsgarantin och avdela folk för sysselsättning i varven än att skapa ny sysselsättning utanför varvsplatserna? Billigare än att skapa sysselsättning på varven i dag är det trots allt att satsa på den vilja till utveckling som finns. Detta måste ändå rimligen vara det riktiga.

Sedan vill jag ställa frågan till Sven Andersson: Är det meningen att anställningsgarantin skall tillämpas också för andra företag och andra orter här i landet? Detta är den centrala frågan i sammanhanget.

JÖRN SVENSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Överkapacitet, överkapacitet, överkapacitet – det talar fyra partiets företrädare om i växlande varianter.

Men varför blir det överkapacitet? Jo, säger man, det finns ingen marknad. Marknaden viker. Men varför viker marknaden då? Ja, då är det plötsligt stopp med förklaringarna och vi skall alla böja oss, liksom inför ett beslut av Gud Fader: Det finns ingen marknad; därför måste vi skära ner kapaciteten! Men för några år sedan fanns det ju en marknad. Vart har den tagit vägen? Och vad är det som gör att de arbetande människorna måste finna sig i att det några år tidigare var efterfrågan på deras tjänster men att de nu är överflödiga? Inser man inte att begreppet överkapacitet hela tiden är något relativt? Kapaciteten, liksom marknaden, kan man påverka. Viker den internationella marknaden, som man har svårt att påverka eller inte alls kan påverka, får man försöka kompensera det genom att skapa en inre marknad genom aktiva åtgärder.

Hur uppstår då s. k. överkapacitet? Jo, det är klart att om man struntar i att satsa på grundläggande effektivisering och utbyggnad av landets transportväsen, bidrar man till att vidmakthålla en s. k. överkapacitet i varven. Och om det blir överkapacitet vid varven, kan man med den motivera att man skär ner verksamheten där. Då skär man naturligtvis också ner varvens inköp av plåt, varigenom överkapaciteten fortplantar sig till stålverken. Då är det klart att stålverksarbetarna tjänar sämre, och då köper de inte så mycket kläder som förut, och så blir det överkapacitet i textilindustrin. Och så köper textilarbetarna färre bilar, och då blir det överkapacitet i den del av bilindustrin som arbetar på den interna marknaden.

Men någonstans måste man ju kunna ingripa i denna process! Det är ju inga gudomliga krafter som verkar. Om man har en samhällelig organisation som kan arbeta på lång sikt och som har resurserna för att lägga upp långsiktiga utvecklingsprogram, ja, då kan man ju ställa resurser till förfogande för t. ex. utbyggnad av den inrikes sjöfarten, och då kan man samtidigt utnyttja den s. k. överkapaciteten vid varven. Då försvinner en del av den. I och med det försvinner också den s. k. överkapaciteten vid en del av stålverken. Då köper stålverksarbetarna mer kläder och kanske fler bilar och så försvinner överkapaciteten vid de andra industrierna. Så går det till att föra aktiv politik.



Men i denna kammare resonerar man som om man befann sig på 1930-talet med den borgerliga depressionspolitiken som gick ut på att ju sämre det blir i andra delar av världen desto sämre måste det bli här. När andra skär ner måste vi också skära ner. Varför måste vi det? Är vi så maktlösa i det här landet att vi inte kan föra en i någon mån självständig och expansiv konjunktur- och strukturpolitik?

ERIK HOVHAMMAR (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill först vända mig till näringsutskottets ordförande Ingvar Svanberg, som beskyllde oss moderater för svartmålning och jag tror också att han sade nedläggningsfilosofi. Men, herr Svanberg, ni är väl inte ovetande om att vi i dag har en hård konkurrens från exempelvis Sydkorea? Där expanderar varvsindustrin fortfarande och det kan även tänkas att flera u-länder följer efter. Kostnadstäckningen för de svenska storvarven har också diskuterats.

TALMANNEN lät nu klubban falla och yttrade:  
Replikén gäller Sven Andersson i Örebro.

Talaren fortsatte:

Beträffande anställningsgarantierna vill jag, i direkt anslutning till vad Sven Andersson i Örebro nyss sade, påpeka att det är riktigt att det finns lokaler, men det är viktigare att konstatera att det finns alternativa arbetstillfällen inom andra industrier.

Ett av de stora problemen i dag inom svenskt näringsliv är det faktum att det finns industrier som med ljus och lykta söker efter folk men inte kan få några anställda. Jag vill inte klandra de enskilda arbetstagarna som stannar kvar så länge som möjligt på sina arbetsplatser även om det inte finns någon produktiv sysselsättning. Men jag har väldigt svårt att förstå dem som vill försvåra arbetskraftens övergång från branscher som på sikt – det är vi ense om – saknar utvecklingsmöjligheter till företag som har framtiden för sig. Jag kan även nämna – vilket jag också fått bekräftat – att det exempelvis i Göteborg inte finns möjlighet att få tag på specialsvetsare för expansiva företag. Folk stannar hellre kvar på sina varvsjobb, och det tycker vi är felaktigt.

Jag vill också fråga: Varför ges bara de varvsanställda sysselsättningsgarantier? Vad säger man inom tekobranschen? Människorna inom tekoindustrin på en viss ort kan ställa samma krav. Därför vilar ett tungt ansvar på dem som i en uppåtående konjunktur mer eller mindre försöker hindra en övergång från varvsindustrin till tryggare branscher. Jag måste tyvärr göra det konstaterandet.

SVEN ANDERSSON i Örebro (fp) kort genmäle:

Herr talman! Nils Åsling kritiserar förslaget om nedskärning med 20 % under en tvåårsperiod. Han vill ha mer offensiva beslut. Jag är den förste att instämma i att vi självklart skall inrikta oss på offensiva beslut till förmån för

utvecklingsbara branscher. Men det får inte bara bli värdeladdade ord. Uttrycket offensiva beslut används väldigt ofta. Centerns egen motion var ju inte speciellt offensiv.

En kommission startar nu en ettårig utredning där det inte kommer att hända särskilt mycket. Under 1980 kunde man möjligen räkna med att det skulle innebära någon form av omställning, om centerns förslag hade gått igenom, men det fanns ju mycket små möjligheter att det skulle göra det. Man får väl förutsätta att med den 20-procentiga nedskärning som nu kan göras blir minskningen relativt sett stor med hänsyn till de internationella marknadsförutsättningarna.

Nils Åsling frågar: Tror verkligen Sven Andersson att sysselsättningen blir billigare på det sätt som utskottsmajoriteten lagt upp saken? Ja, jag tror det. Om man t. ex. vid Uddevallavarvet tar ut 350 man första året, 1979, och sätter dem på AMS-utbildning måste man naturligtvis bygga upp en verksamhet för det, även om det i propositionen finns en hel del anslag för arbetsmarknadsfrämjande åtgärder. Vid varvet finns det emellertid möjligheter – man har lokaler, man har förutsättningar för att inom varvsområdet skapa dels den utbildning, dels den sysselsättning som AMS står för.

Men jag tycker inte att man skall glömma bort vad utskottsmajoriteten har skrivit in i betänkandet, nämligen att man är tvungen att ta de jobb som anvisas. Tror ni att arbetsförmedlingarna kommer att lägga ned sin verksamhet eller att de inte kommer att påverka dem som blir friställda? Går det till så i svensk arbetsförmedlingsverksamhet? Resonerar man som så att nu har de anställningstrygghet – då behöver vi inte vidta några åtgärder? Tror ni facket kommer att acceptera det? Jag tror det inte. Vi har från utskottsmajoritetens sida förutsatt att man skall ha en intensiv arbetsförmedlingsverksamhet och se till att människorna skall kunna få andra jobb.

Nils Åsling frågar vidare: Hur blir det för andra branscher? Skall också de få sysselsättningsgaranti? Vi har nu tagit ställning till varven, och utskottsmajoriteten har funnit att detta har varit ett lämpligt sätt att gå till väga i det fallet.

**NILS ÅSLING (c) kort genmäle:**

Herr talman! Jag kritiserar inte de 20 procenten i och för sig, men jag kritiserar att de inte är kombinerade med ett beslut där man direkt säger att man skall koncentrera nybyggnadsverksamheten vid de svenska storvarven till Uddevalla och till ett samordnat Kockum-Öresundsvärv. Det är det som vi tar fasta på i vår motion. Det var ett försök att rädda det viktigaste i den aldrig framlagda propositionen för ett beslut. Tyvärr har det inte varit möjligt.

Sven Andersson i Örebro vidhåller sin uppfattning att det är billigare att klara sysselsättningen inom varven än att satsa på en expansion av övrigt näringsliv på varvsorterna. Jag tvivlar allvarligt på detta. Jag tycker att Sven Andersson, med den bakgrund han har, är litet defaitistisk i sin syn på näringslivets möjligheter att klara problemen. Dessutom måste det här tyda på att Sven Andersson visserligen är med på de stora satsningarna på de

regionalpolitiska instrumenten såsom här sker och på den väsentliga ökningen av de regionala utvecklingsfonderna på varvsorterna men att han egentligen inte tror att det skall ge effekt. Det är anmärkningsvärt.

Svaret på frågan om detta med anställningsgaranti skall gälla hela landet var kanske inte riktigt vad jag hade väntat mig. Man har funnit att det här är en lösning för varven, sade Sven Andersson. Ja, det har vi sett av utskottsbetänkandet. Men blir inte detta prejudicerande? När man gör en utfästelse av den här karaktären ovanpå en massiv regionalpolitisk satsning i de orter som har de bästa förutsättningarna att kompensera bortfallet av sysselsättning genom utveckling av näringslivet i övrigt, hur skall inte då kraven resas på malmfälten, i skogslänen och över huvud taget i de många orter här i landet där vi har problem! Blir det inte då svårt att säga nej? Har verkligen utskottsmajoriteten tänkt sig in i konsekvenserna?

JÖRN SVENSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Det tycks fortfarande inte vara någon som är intresserad av att diskutera överkapaciteten. Man föredrar tydligen att tänka sig att den beror på gudomliga faktorer. Jag skall försöka få någon att reagera genom att göra ännu ett inlägg.

Man hör sägas att överkapaciteten beror på den internationella sjöfartskonjunkturen och på de bristande konkurrensförutsättningarna för svenska varv. Det är väldigt märkligt att de svenska varven har blivit så otroligt mycket sämre bara på tre fyra år när flera av dem tidigare var ledande när det gällde nya typer av avancerade fartyg. Bortsett från den reflexionen måste det vara en fullständigt felaktig politik att möta den påstådda överkapaciteten, som man till stor del hänför till kostnadsläget vid de svenska varven, med nedskärningar. Vad betyder nämligen nedskärningar av kapaciteten? Jo, de betyder minskad förmåga att utnyttja storleksfördelar och också minskad förmåga till mångsidighet och därmed minskade möjligheter att gripa in och kapa åt sig order när möjligheter kan uppstå på skiftande områden. Man blir då mer begränsad när det gäller sortimentet och möjligheterna i övrigt.

En nedskärning med hänvisning till överkapacitet kan sannerligen inte göra exportförutsättningarna bättre! Den nedskärningen måste i alla avseenden, kostnadsmässigt och på annat sätt, göra konkurrensförutsättningarna för de svenska varven sämre och leda in i en ond cirkel, där man i framtiden måste binda sig för ytterligare nedskärningar. Det är också vad man säger att man skall göra – även om man inte fattar de beslut som gäller tiden efter 1980 just i dag.

Vad jag vill hävda är att överkapacitet är någonting relativt, någonting som man kan påverka genom dynamiska och aktiva åtgärder. Om man har ett omfattande samhällsligt utbyggnadsprogram för de många sektorer där det finns brister, där man behöver förnya och effektivisera produktionsapparaten, som i processindustrin, där man behöver bygga ut för att få en bättre trafikstruktur, som i den inrikes sjöfarten, om man har ett medvetet och planmässigt program för en sådan utbyggnad, då skapar man också genom dessa aktiva åtgärder en marknad som bl. a. är intressant för varven. Då

försvinner så att säga en del av den påstådda överkapaciteten. Men förutsättningarna är givetvis att man har en organisation och planmässighet som ett vanligt privatkapitalistiskt näringsliv inte kan åstadkomma. Det betyder att man riskerar att få socialism, och det är vi så förskräckligt rädda för här i landet!

ERIK HOVHAMMAR (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill helt kort säga till Sven G. Andersson att man genom förslaget till sysselsättningsgarantier bidrar till att konservera en bransch och försvåra övergången till andra mer expansiva branscher – det är ett faktum.

Vidare vill jag säga att den viktigaste invändning som jag vill göra mot förslaget är att den s. k. sysselsättningsgarantin ger de varvsanställda falska förhoppningar – det gör den nämligen – om att det skall bli nya jobb på varven. Många kan därigenom bli lurade att stanna kvar i stället för att gå ut i den mer expansiva sektorn. Allting handlar ju om pengar, i detta fall mycket pengar, och man kan verkligen ställa frågan: Vad kostar utskottets förslag de svenska skattebetalarna, räknat per anställd?

SVEN ANDERSSON i Örebro (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det är väl litet för mycket begärt av Erik Hovhammar att jag skall redovisa exakt vad sysselsättningsgarantin kommer att kosta. Men jag utgår ifrån att kostnaderna inte på något sätt blir större om de går inom företagsområdet än om de går utanför. All erfarenhet av arbetsmarknadsutbildning har ju visat det tidigare. Och jag förutsätter att det inte är något undantag i det här fallet.

Men denna fråga har vi nu diskuterat under lång tid i varvsdebatten, och jag tycker inte den är den mest väsentliga i det vi skall besluta om i dag, den svenska varvsindustrins framtid. Det finns många andra och mer intressanta frågor, bl. a. den som Jörn Svensson tagit upp.

Jag tycker att Jörn Svensson har utvecklat litet grand av Eisenhowers filosofi på 1950-talet, då han föreslog: Köp, köp vad som helst bara ni köper. Det ligger naturligtvis någonting i det. Jörn Svensson säger att vi bör satsa på inrikes sjöfart, att det då kommer att gå åt mer plåt och att svenska stålverksjobbare då kan köpa mer kläder – och så blir det något av ett perpetuum mobile över det hela.

Om det nu var så enkelt, Jörn Svensson, att vi kunde få en sådan utveckling skulle det vara alldeles underbart med tanke på sysselsättningsstrukturen. Men riktigt så enkelt är det inte.

Sedan vill jag säga några ord till Nils Åsling, som tycker att vi är väl defaitistiska när vi från folkpartiet är med om den här sysselsättningsgarantin – vi skulle då inte tro på att alla de satsningar vi gör på utvecklingsfonder o. d. skulle ge resultat. Men jag vill nog påstå att de satsningar som kommer att göras för berörda regioner kommer att bli av stor betydelse – det förutsätter jag.

Vi har varit på de här orterna och konfronterats med människorna där. Jag kan ta Landskrona som ett typexempel. Där har man drabbats av den ena hårda och svåra nedläggningen efter den andra, och näringslivet sviktar. Vilka möjligheter har man att så att säga på en gång skaffa människor sysselsättning om det skulle ske en avtrappning i den takt som var tänkt i den Åslingska propositionen? Jag ser verkligen inte så ljus på framtiden för vare sig den orten eller andra orter som Nils Åsling gör.

RUNE JOHANSSON i Ljungby (s):

Herr talman! Låt mig göra några reflexioner över den debatt som förts under några minuter om anställningstryggheten för varvsarbetarna.

I moderaternas reservation framhålls att det bör vara möjligt att "övertalig personal i socialt acceptabla former kan föras över till andra arbetsplatser". Centern säger: "Ett genomförande av förslaget" – om anställningsgaranti – "skulle kunna få olyckliga effekter på det sätt att det kan motverka att arbetskraften utnyttjar möjligheter som kan finnas att gå över till andra branscher."

Av detta och av vad som sagts här får man närmast föreställningen att det i Göteborg finns ett expansivt näringsliv som efterfrågar tusentals människor till de jobb som står till förfogande. Jag tror att det är viktigt att åtminstone något redovisa situationen i Göteborg, även om jag kan tänka mig att lokala företrädare kommer att göra det mer omfattande. Jag har siffror för augusti i år om förhållandena inom Göteborgs arbetsmarknadsdistrikt, som det heter. Där redovisas f. n. en arbetslöshet på 9 000 personer. I AMS-verksamhet, utbildning, beredskapsarbete osv. är 10 700 sysselsatta. Där finns – lägg märke till antalet – 19 000 förtidspensionerade. Det mesta har hänt under de tre senaste åren, påverkat också av det beslut vi 1976 fattade om en neddragnings av varvens kapacitet.

Herr talman! Detta betyder att 38 700 människor i Göteborg står utanför den ordinarie arbetsmarknaden. Då säger moderater och centerpartister att det bara är att backa på med ytterligare ett par tusen från varven till den stora församling på nära 40 000 personer som redan står utanför den ordinarie arbetsmarknaden. Man skall inte förhindra att de expansiva företagen kan få sin arbetskraft.

Det är inte så. SKF fortsätter att dra ned sin kapacitet. Volvo försöker nu att sätta i gång de tidigare stoppade banden. Det är ingen expansion som går utöver de ramar som man tidigare haft för antalet anställda, utan man fyller bara igen luckorna.

Från dessa utgångspunkter är det för mig helt obegripligt att man inte kan vara med om att i socialt acceptabla former klara denna neddragnings vid varven. Mellan 1 400 och 1 700 personer – åtminstone arbetsplatser – ytterligare under en tvåårsperiod kommer att försvinna från varvsnäringen.

Nils Åsling har talat mycket om alternativ produktion, och vi är alla intresserade av en sådan. Vi anslår stora medel för att söka utveckla och forska fram en alternativ produktion. Men vad har vi att anvisa? Nämn något,

Nils Åsling, exempelvis inom verkstadsindustriområdet som skulle kunna öka sysselsättningsmöjligheterna i Göteborg. Det vore av intresse.

Nils Åsling var djärv nog att fråga: Varför skall anställningstryggheten inte gälla i Hissmofors? Men snälla Nils Åsling, när vi beslöt om 400 milj. kr. till NCB, skedde det med motiveringen att vi skulle ge företaget ett andrum för en konsolidering. Vi hade åtminstone den förhoppningen, en förhoppning som kanske inte kommer att infrias. Lika väsentligt var emellertid att vi utvidgade tryggheten och medgav att man i Hissmofors och för Sandvik i Kramfors fick använda förlusttäckningsgarantin för att åtminstone under en tvåårsperiod kunna uppehålla verksamheten, medan man sökte efter en alternativ produktion.

Jag vill fråga Nils Åsling: Vad gjordes för Hissmofors? Vilka projekt kan tänkas komma dit? Vi medverkade till en anställningstrygghet för de anställda i dessa två företag, och vi är självfallet beredda att utvidga den till nya områden. Varför skall vi då inte kunna låta anställningstryggheten omfatta även de varvsanställda i Göteborg?

Jag upprepar vad som har sagts här av såväl Ingvar Svanberg som Sven Andersson. Vi har klart skrivit in i utskottsbetänkandet att i den mån vederbörande erbjuder annan anställning på varvsorten äger han inte rätt att avböja ett sådant erbjudande. Därmed borde väl allt tal om att man här bromsar en utveckling och stoppar en flyttning av arbetskraft kunna läggas åt sidan.

Jag lyssnade med stort intresse på den delen av debatten, och jag ställde mig frågan: Vilka alternativa möjligheter kommer herr Åsling att anvisa – utrustning till massindustrin, utrustning till energiproduktionen, eller vad kan det vara? Men jag hörde ingenting av det. Det var ord, och det var ord. När jag hörde herr Åsling och även herr Hovhammar kom jag att tänka på ett par rader ur Hamlet:

”Upp flyga orden, tanken stilla står,  
Ord utan tanke aldrig himlen når.”

Och detta gäller i än högre grad om Jörn Svensson. Jag lyssnade på honom också. Men det är möjligt att han inte har några ambitioner i den riktning som det talas om i citatet.

Låt mig bara helt kort säga till herr Jörn Svensson att han har stannat i utvecklingen. I den debatt som vi förde 1976 erinrade jag om att varvsindustrin då hade order som 1978 skulle ge sysselsättning för 2 500 man. Vid det tillfället var 25 000 å 30 000 personer anställda inom varvsverksamheten. Enligt det nedbantningsförslag som vi lade fram 1976 skulle den egentliga varvsrörelsen i slutet av 1978 ha 17 000 anställda. För dem fanns alltså 1976 en orderstock som gav 2 500 jobb.

Vi sade då att det är nödvändigt att se verkligheten sådan som den är. Vi får undersöka möjligheterna till alternativ produktion. Vi får försöka få in nya order så långt det är möjligt. Vi får bygga fartyg i lagerproduktion för att kunna upprätthålla sysselsättningen. Men för Jörn Svensson var det här inga argument som han var beredd att acceptera. Han fortsätter sitt resonemang

om att vi måste *skapa* en marknad i stället för att acceptera att det har byggts upp en produktion runt om i världen som är så omfattande att en viss anpassning måste ske också hos oss, dvs. att vi får ta hänsyn till vilka möjligheter vi har att konkurrera på världsmarknaden.

När herr Jörn Svensson säger att nedläggningar är det vi eftersträvar efter 1980, så vet han – borde veta under alla omständigheter – att detta inte är avsikten. Vi får se vilka konsekvenser den neddragning som nu beslutas för med sig och hur marknaden utvecklas. Vi vill ju bevara alla de produktionsaktiviteter som vi har. Det är ju detta som ligger i propositionen och i utskottets förslag.

När det gäller vilka som politiskt skall kunna påverka utvecklingen vill jag säga att inte är det genom vänsterpartiet kommunisterna som det skapas några garantier för varvsarbetarna och deras framtid. Möjligheten ligger fastmera i att socialdemokratin i 1979 års val kan få ett ökat inflytande över den framtida politiken.

Låt mig också säga till herr Jörn Svensson att vi känner varvsarbetarna och är helt övertygade om att de är tillräckligt fackligt och politiskt mogna för att inte lyssna till herr Jörn Svenssons uppmaning till utomparlamentariska aktioner.

Herr talman! Att ställa om världens fartygsproduktion är ingen lätt uppgift, och uppgiften är ju inte bara den svenska industrins. Men våra varv är onekligen en del av den samlade kapaciteten, och de har dragit till sig uppmärksamheten länge. Inte minst beror det på att de svenska varven var av hög klass. De hade under 1950- och 1960-talen en vid internationell jämförelse effektiv utrustning, de hade duglig arbetskraft, och produktiviteten var hög.

En fråga som kan ställas nu, i belysning av händelseutveckling under 1970-talet, är om de svenska varven fick en alltför ensidig inriktning. Bortom man alltför mycket från att det vid sidan av eller bortom den så dominerande tankermarknaden fanns andra objekt, lika viktiga att söka utveckla och marknadsföra?

Ytterligare en fråga kan man ställa, och det är om samarbetet mellan rederinäringen och varven i Sverige var tillräckligt. Mig förefaller det av senare erfarenheter som om rederier och varv levde i ett köpare-säljareförhållande även om de ingick i samma ägarintressen. I den omhuldade fria konkurrensens namn tog man icke så mycket hänsyn till varandra även om det inte var några egentliga stridigheter. Borde man inte utifrån detta söka dra vissa lärdomar? Finns det inte skäl för en grundlig diskussion om näringspolitik för rederi och varv med ett delvis gemensamt forsknings- och utvecklingsarbete?

I den socialdemokratiska motionen i varvsfrågan har detta problem fått en framskjuten plats. Vi säger att stöd till strukturutveckling inom svensk rederinäring bör få genomslagskraft också för varven. Stödet bör ha som främsta syfte att stimulera rederiföretagen att beställa mer utvecklingsbetonade och framtidsinriktade fartygstyper för att härigenom uppnå en ökad konkurrenskraft. Vi formar detta till ett förslag om att bidraget bör kunna öka

*Vissa varvsfrågor*

från 25 till 40 %, där marginalen kan användas såsom en glidande skala i vilken man tar hänsyn till utveckling och framtidsinriktning av de nya båtarna med de särskilda kostnader som man därvid måste vara beredd till.

Jag tror att detta är viktigt, och jag beklagar att vi inte i utskottet kunde bli eniga om att pröva dessa möjligheter. Under debatten i näringsutskottet uttrycktes åtminstone ett intresse för dessa tankegångar, men så långt som till en gemensam skrivning i detta avseende kunde vi inte komma. Herr Åsling var emellertid av den uppfattningen att vi kanske kunde diskutera den någon gång framöver. Men det är en angelägen uppgift att så skyndsamt som möjligt söka inrikta nyproduktionen på det som kan tänkas bli aktuellt i den framtida sjöfartsnäringen och som naturligtvis påverkar varvsstrukturen.

I debatten framhålls ofta att de svenska varvens konkurrensförmåga är mycket liten nu och i framtiden, därför att kostnaderna vid främst utvecklingsländernas varv är betydligt lägre. Men kostnaderna skall jämföras med kvalitet och effektivitet, med framförhållning i fråga om såväl arbetsmiljö som miljöskydd på båtarna – jag tänker inte minst på olje- och gasfartyg. Att stirra sig blind på konkurrensproblemen leder lätt till någon form av utvecklingskramp. Diskussionen kretsar då kring att avveckla i stället för att utveckla – utveckla nytt ur det gamla.

Jag observerar att centerns talesman i varvsfrågan i debatten här 1976 berörde de problem som jag här omnämnt. Han sade bl. a. att ett mycket brett perspektiv måste anläggas på varvsnäringen och därmed sammanhängande sjöfartsnärlingsfrågor. Det viktigaste av allt, fortsatte han, är uppenbarligen att man försöker skaffa sig en så utförlig bild som möjligt av sjöfartens kommande utveckling. Det är nämligen i sjöfartens kommande utveckling som grunden för varvsindustrins framtid läggs.

Vad jag har förstått av det citerade uttalandet är det en efterlysning av samordning mellan sjöfart och varv, just det som vi i vår motion mera påtagligt velat verka för. Vi har återkommit till denna fråga i en reservation, som jag yrkar bifall till, som jag tidigare sagt här, under beklagande av att vi inte kunde få en majoritet inom utskottet för att gå på samma linje.

Låt mig bara säga, herr talman, att vår motion har utarbetats i mycket hög grad genom ett grupparbete, där representanter för facken inom varvsrörelsen aktivt deltagit, och resultatet av arbetet med motionen har testats på riksdagskamrater från varvsorterna och kommunala representanter. Det kanske kan vara skäl i att Jörn Svensson lyssnar till detta, att det är just representanter direkt från varven som varit med om att initiera åtskilliga av de uppslag och tankegångar som är presenterade i motionen.

Utskottsmajoriteten har kunnat samla sig kring väsentliga inslag i motionen. Det viktigaste är dock resultaten av de beslut som riksdagen nu kommer att fatta. Kapaciteten i fråga om fartygsbyggande runt om i världen är i dag för hög. Att kapa till sig ökande andelar är inte lätt. Vi får finna oss i att minska ner verksamheterna men göra det på ett vettigt sätt. Beklagligtvis skiljer vi oss i fråga om vad som kan betecknas som en acceptabel ordning. Men låt mig bara erinra om att de beslut som riksdagen såvitt jag förstår



kommer att fatta senare i dag blir ju att varvskapaciteten, mätt i förhållande till 1975, kommer ned till 55 %, dvs. i det närmaste hälften av vad som gällde 1975. Det är en relativt snabbt genomförd process.

Moderaterna och även centern intar, som jag har sagt, en hård attityd i fråga om anställningstryggheten och därmed en attityd som är stram mot de många som är kollektivet arbetskraft. Man säger: Lagg ned! Låt dem sluta! De skall söka nya jobb. Arbetslöshetskassorna finns ju. Det finns jobb på andra håll. Jag har redan bemött detta och framhållit att på varvsorterna är inte läget så ljusst som man vill beskriva det.

Glömmer man inte, när man intar denna attityd, att det är fråga om individer, människor, familjer med rottrådar och känslor i en miljö av arbete och arbetskamrater, bostad och vänner osv.? Har vi då inte råd att ge tid för omställning, tid för anpassning när sådan blir oundviklig, tid också för att förståelsen för att förändringar är nödvändiga skall mogna fram och förändringarna godtas?

Centern har i sin reservation skrivit kring frågan om anställningstryggheten. Det talas där om att en regel om anställningstrygghet borde vara allmän och att man i förväg skulle uttala sig om tillämpningen på andra branscher och andra orter. Vi är, som jag tidigare framhållit, självfallet intresserade av att ge begreppet strukturomvandling i socialt acceptabla former ett reellt innehåll. Men vi måste ju ta hänsyn till och pröva omständigheterna. Vi har i fråga om exempelvis sysselsättningen vid Algots Nord varit överens om att i näringsutskottet föreslå en form av anställningstrygghet. I utskottsbetänkandet kring bryggerierna har vi ju också kunnat bli överens om att under en övergångstid – ett eller två år – ge anställningstrygghet åt de mindre bryggeriernas anställda. Vi tar alltså ställning från fall till fall, och självfallet står vi öppna, som jag redan tidigare sagt, för skogsindustrins och skogsindustriernas stora problem – NCB, Hissmofors, Sandviken osv., där vi klart tagit ställning just för anställningstryggheten.

Jag skulle vilja uttrycka saken så, herr talman, att om vad som hänt i utskottet och i de diskussioner, som vår motion givit upphov till kring problemet tryggheten, leder till fördjupade diskussioner på det politiska planet om de lösningar som kan nås på bred front, då kommer vi att hälsa det med mycket stor tillfredsställelse.

Låt mig avslutningsvis säga att den enighet, som inte var möjlig att nå i näringsutskottet när det gällde de större varven men där vi blev en majoritet, var däremot möjlig att uppnå när det gällde de mindre varven och deras problem. Att vi blev eniga i det sistnämnda fallet har väl sin grund inte minst i att förslaget var mycket dåligt skrivet och frågan dåligt utredd. Därför har vi varit överens om att kräva en fördjupad studie av de mindre varvens problem.

Herr talman! Jag har upphållit mig främst vid det som för oss har varit centralt, nämligen neddragningen, anställningstryggheten och, inte minst, inriktningen av den framtida varvsverksamheten och fartygsproduktionen på intressanta utvecklingsprojekt med forskning inkluderad. Låt mig därutöver helt kort säga till herr Hovhammar att Kockums inlemmande i

samordningen bör ankomma på Svenska Varv, Kockums, de enskilda företagen inom Svenska Varv och de anställda. Det är de som skall diskutera och lämna förslag.

Vi är i vår motion kritiska mot regeringens förslag om att de 64 fartyg som staten via varv och rederier äger helt eller delvis skall säljas ut inom tre år. Det är ur flera synpunkter olyckligt att på detta sätt lägga fast en tidsgräns. Man kan ju räkna med att eventuella spekulanter på fartygen kommer att vänta till den tidpunkt då Svenska Varv som en följd av ett sådant beslut måste sälja till det pris som man kan få ut. Vi har kunnat enas om att öppna åtminstone en liten glugg för att göra det möjligt för regeringen att utöka den här tidsgränsen om man från Svenska Varvs sida kan redovisa att de priserbjudanden man fått är alldeles orimliga.

Herr talman! Med det sagda instämmer jag i de yrkanden som Ingvar Svanberg ställt under sitt anförande.

NILS ÅSLING (c) kort genmäle:

Herr talman! Det var ett intressant anförande som Rune Johansson i Ljungby här höll, och det var klarläggande för socialdemokraternas ståndpunktstagande i utskottet. Men det lämnar trots allt en del frågor obesvarade. Från att i motionen ha talat om sysselsättningsgaranti och sedan i utskottsberäkningen ha utvidgat det till att gälla en anställningsgaranti, så talar Rune Johansson här om anställningstrygghet.

Jag vill först betona att jag är överens med Rune Johansson om betydelsen av att enskilda människor hålls skadeslösa för de påfrestningar som strukturförändringar i näringslivet innebär. Förändringar måste alltså ske i socialt acceptabla former. Men här ger man sig då in på ett område, varvsnäringen, där åtgärderna blir extremt kostnadskrävande och där vi redan har en stor del av våra resurser disponerade. Det innebär i realiteten att vi får en slagsida i hela vår näringspolitik om vi inte tar tillfället i akt att lägga om kursen, att disponera om resurserna. Det är en rättvisefråga gentemot de människor som har sin försörjning i andra branscher att man inte lägger alla ägg i samma korg. Men, Rune Johansson, vi har ju en arbetsmarknadspolitik, vi har ett skyddsnet här i landet för den enskilda människan. Det skall vi väl ändå inte skrota ned? Dessutom görs i samband med varvspropositionen en exceptionellt stor satsning på regionalpolitiska och näringspolitiska instrument för utvecklingen på de trots allt, Rune Johansson, industriellt välutvecklade orter där våra varv finns. Sedan blir det verkligen intressant när Rune Johansson säger att han för sin del är beredd att införa anställningsgarantier på nya områden. Vad säger då de folkpartikolleger som medverkat till uppgörelsen i utskottet om detta?

Beträffande Hissmofors tillstyrker Rune Johansson den skrivelse om ett års nådatid som kommunen har riktat till regeringen. Det skall bli intressant att mot bakgrund av uppgörelsen i utskottet se hur regeringen ställer sig till att på detta sätt vidga anställningsgarantin till nya områden.

ERIK HOVHAMMAR (m) kort genmäle:

Herr talman! Rune Johansson redovisade en hel del siffror som gällde Göteborg. Det är väl i och för sig intressant, men om man går till det rent praktiska, så ställer jag fortfarande frågan: Varför går det inte att exempelvis i Göteborg få fram en duktigt svetsare till andra industrier trots att det finns gott om sådana yrkesmän på varven? Jag kan gå vidare och fråga: Varför kan ni inte acceptera en ökad rörlighet? Det är en högst väsentlig fråga.

Jag anser att den socialdemokratiska politiken lider av en viss handlingsförlamning. Om jag har tolkat tidigare talare rätt, så vill ni faktiskt helst låta allt bli vid det gamla. Men tiderna har förändrats. Talet om att låta en industri med mörka framtidsutsikter övervintra till oerhörda kostnader står i bjärt kontrast till allt tal om satsningar på framtidsinriktad industri.

Eftersom Rune Johansson under en följd av år har sysslat med de här frågorna och även deltagit i utskottets arbete skulle jag vilja fråga honom om han vill ge besked om vad utskottets förslag kan kosta per anställd. Jag tror att Rune Johansson sitter inne med ganska stora kunskaper på det här området. Föregående talare anser ju att det var ganska ointressant att beröra dessa frågor. Jag frågar: Tycker herr Johansson detsamma?

JÖRN SVENSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Rune Johansson tycker inte att de arbetande skall syssla med utomparlamentarisk verksamhet. Det måste vara en felsägning från hans sida som han snarast bör rätta i protokollet. Rune Johansson bör ju lika väl som alla andra veta att all facklig verksamhet till sin natur är utomparlamentarisk. Utomparlamentarisk verksamhet från den fackliga sidan blir man inte kvitt om man inte antingen förbjuder fackföreningarna eller skapar om dem till gula fackföreningar som bara arbetar i arbetsgivarnas intresse.

Rune Johansson tar, som alla stora auktoriteter när de är trängda, till övermaga tonfall. Han blir håfull mot sina motståndare och säger exempelvis att de har stannat i utvecklingen. Jag skulle till Rune Johansson vilja ställa en viktig fråga, och den gäller huruvida det är nödvändigt eller oundvikligt att göra de nedskärningar som man har gått ihop med folkpartiet om att här försöka driva igenom.

Jag har här en pärm som innehåller ett omfattande program med förslag från de varvsanställda till alternativ produktion. De ger för åren 1979–1981 underlag för precis så många arbeten som man nu föreslår att vi skall besluta att man under den tiden skall ta bort vid varven – arbeten som skulle kunna ägnas produktiv verksamhet i stället för att folket efter 1980 skulle gå ifrån varven.

Jag bedömer det så att många av de här förslagen, om man ser dem i ljuset av ett tänkbart framtida industriellt och transportpolitiskt utvecklingsprogram, kan bilda underlag för en betydligt större sysselsättning än den som de anställda har plockat fram för åren 1979–1981.

Antingen måste, Rune Johansson, de nedskärningar som ni hjälper folkpartiregeringen att genomföra vara oerättigade och skulle ha kunnat undvikas, eller också måste alla de förslag som de varvsanställda har lagt

fram, allt det arbete som de har lagt ner vara strunt, sådant som man kan bortse från. Jag får ibland misstanken att det förhåller sig på det senare sättet, eftersom man varken i regeringens proposition eller i utskottsbetänkandet ens har tagit upp dessa förslag till en seriös diskussion. Hur är det egentligen? Är förslagen strunt, eller hade de kunnat användas för en annan varvspolitik än den som Rune Johansson i dag så ivrigt på folkpartiregeringens vägnar träder i bräschan för?

RUNE JOHANSSON i Ljungby (s) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig till herr Åsling säga att vi gemensamt framhåller att alternativproduktionen måste ägnas mycket stort utrymme.

Då det gäller anställningsgarantier också för andra branscher har jag gjort ett klart uttalande om att vi är beredda att överväga sådana, men vi får göra det från fall till fall. Jag pekade på områden där vi har fattat sådana beslut, även om de är begränsade. Jag nämnde Algots, bryggerierna, skogsnäringen – i detta fall NCB –, Sandvik i Kramfors och Hissmofors. Nu frågar herr Åsling vad folkpartiet säger om detta. Folkpartiet – liksom centerpartiet – har varit med om att fatta besluten i alla de fall som jag här räknade upp. Därför räknar jag med att både folkpartiet och centerpartiet är öppna för fortsatta diskussioner. Skulle de inte vara öppna, är det enklare för mig att ställa följande fråga till herr Åsling: Är herr Åsling beredd att för centerpartiets vidkommande uttala att ni kan gå med oss och under en övergångstid ge en mer allomfattande anställningsgaranti i de branscher som råkar in i svårigheter? Det är en stillsam förhoppning som jag har att ni är intresserade av detta, för att ge en känsla av mer trygghet hos människorna i alla de områden där vår industri är illa utsatt.

Herr Hovhammar har inte velat lyssna på vad jag har sagt. Han har tydligen inte uppmärksammat att jag har förklarat att det är 20 000 som är arbetslösa i Göteborg. Hälften av dessa är i dag sysselsatta i AMS-arbeten av skilda slag, men kan anvisas jobb i de industrier där jobb eventuellt står att finna. De kan också få utbildning för de yrken till vilka de är efterfrågade, exempelvis svetsare.

Herr Hovhammar efterlyste kostnadsuppgifter. Jag skulle kunna ställa en motfråga: Vad kostar det att omedelbart skicka ut 1 700 människor från varven för att bredda den kö av arbetslösa som redan finns, dvs. ett tillskott utöver de redan 20 000? Det är klart att det kostar väldiga pengar. Låt mig slutligen framhålla att svetsare Andersson eller Pettersson har rätt att avgå om han uppnår 65 års ålder eller om det inträffar något annat som gör att han skall eller kan lämna varvet. Vi kan inte tvinga någon att vara kvar, och vi har klart uttalat att man inte får avböja ett erbjudet arbete. Det är det som jag tycker att ni skall observera i vår motivation.

NILS ÅSLING (c) kort genmäle:

Herr talman! Min fråga om folkpartiet föranleddes närmast av att det föreligger en skrivelse från Krokoms kommun beträffande ett förlängt sysselsättningsstöd till Hissmofors. Jag är självfallet intresserad av att man

där får ett positivt besked, eftersom den orten, till skillnad från Göteborg, har helt andra problem på arbetsmarknaden. Som jag nämnde i mitt inledningsanförande svarar Hissmofors för 20 % av industrissysselsättningen i den kommunen, medan den föreslagna fleråriga neddragningen i Göteborg inte ens når 2 % av industrissysselsättningen i regionen. Det finns alltså anledning, Rune Johansson i Ljungby, att vara väldigt försiktig med generella utfästelser. Om man gör generella utfästelser, blir det sannolikt inga resurser över att sätta in där de verkligen behövs. Socialdemokratin håller med dessa ställningstaganden på att urholka hela idén bakom den regionalpolitiska satsningen. Det är det, Rune Johansson, som jag är orolig för.

Dess bättre är det så, att de socialdemokratiska företrädarna i andra utskott har varit långt försiktigare med dylika generella utfästelser. Jag har i min hand finansutskottets betänkande nr 10, som behandlades föregående vecka, där man behandlar en motion från vänsterpartiet kommunisterna med ett krav på generell sysselsättningsgaranti för gruv- och stålbranschen. Socialdemokraterna, tillsammans med de icke-socialistiska partierna, fann då för gott att avvisa den propån, eftersom den inte skulle stå i samklang med de åtgärder som måste till för att försöka förändra strukturen, öka konkurrenskraften i näringslivet och därmed på lång sikt garantera sysselsättning på ett konstruktivt sätt. Detta är precis vad som måste till på varvsorterna. Vi måste rimligen begränsa det resursslöseri som vi i dag har i vår varvsnäring och sysselsätta människor i branscher och företag med bättre möjligheter till konkurrenskraft – det är verkligen en angelägen åtgärd. Detta motverkas i hög grad av uppgörelsen i näringsutskottet mellan folkpartister och socialdemokrater. Den är mycket dubiös från såväl näringspolitisk som regionalpolitisk synpunkt.

ERIK HOVHAMMAR (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag noterade mycket väl vad Rune Johansson i Ljungby nämnde om arbetsmarknadsläget och AMS-aktiviteten i Göteborg. Men faktum kvarstår att bl. a. det stora företaget Volvo i dag inte får det fackfolk som det så väl behöver, trots att man vet att det finns människor inom varven som skulle kunna ta dessa arbeten. Detta är ett problem, och jag har tidigare i dag med andra exempel pekat på detta. Det är ett praktiskt problem som vi inte kommer ifrån och som vi alla måste vara beredda att tillsammans klara av.

Jag fick inget svar på min fråga vad en skattebetalare per år får ge varje anställd inom varvsnäringen om riksdagen fattar beslut enligt utskottets förslag. Jag vet emellertid att det rör sig om väldigt mycket pengar, men trodde att Rune Johansson skulle kunna tala om vilka summor det egentligen handlar om, med hänsyn till hans ingående kännedom om denna problematik.

JÖRN SVENSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Det finns två oheliga allianser här i kammaren. Den ena består av majoriteten av socialdemokrater och folkpartister. Men det finns

också, konstaterar man nu, en annan som är ännu värre, som är fullständigt cynisk när det gäller att påbörda de redan hårt drabbade varvsorterna ytterligare arbetslöshet.

Jag har viss förståelse för att Rune Johansson, som har att försvara sig mot tre olika motståndare, som dessutom utgår från olika utgångspunkter, inte i sitt första inlägg hade tid att besvara min fråga utan fick ägna sig åt Nils Åsling och Erik Hovhammar. Men jag vill vänligen be honom om att ägna sin andra replik, som han har rätt till, till att kommentera frågan om de varvsanställdas egna sysselsättningsprogram. Som jag sade måste det förhålla sig på ettdera av två sätt. De varvsanställda säger: Vi menar att vi själva kan avgöra vad vi tillsammans skall tillverka under dagen och vad vi skulle kunna ha glädje och nytta av. Som samhällsmedborgare kan vi avgöra vad vårt kunnande som producenter skall användas till. Antingen är deras planer realistiska, och är de det behöver man inte mista de 4 000 som man enligt förslaget räknar med att avveckla vid storvarven fram till början av 1981, eller också är det så att det här inte är fråga om några realistiska program, att de anställda alls inte förstår vad saken rör sig om och att det som dessa arbetat fram av planer och kalkyler saknar värde.

Som jag förstår det beror det verkliga svaret på frågan i hög grad på huruvida det förs en politik som är av krisbekämpande art, som tar fasta på att det finns viktiga sektorer i samhället som behöver utbyggas och att det genom satsningarna inom sådana sektorer skapas också ett ökat marknadsutrymme för produkter och anläggningar av den typ som varven kan tillverka. En genomgång av de anställdas planer visar att det i rätt stor utsträckning förhåller sig så. En del av deras förutsägelser när det gäller marknadsförutsättningarna har faktiskt slagit in. Det ser man på en del av de order som på allra senaste tiden har inlöpt.

Därför vill jag fråga Rune Johansson: Är detta bara luftigheter, orealistiska ting som de anställda sysslar med? De flesta av dessa anställda är inte kommunister – en del av dem är det – men flertalet är antagligen socialdemokrater, men det är kanske sådana socialdemokrater som vill se socialdemokratin uppträda som ett socialdemokratiskt parti och inte som en förstorad upplaga av folkpartiet. Det räcker ju så bra med det lilla folkpartiet vi har här i landet.

RUNE JOHANSSON i Ljungby (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag tänker inte ta upp någon mera omfattande debatt med Jörn Svensson, men jag vill ändå säga honom att mitt uttalande beträffande honom och vänsterpartiet kommunisterna i mitt inledande anförande inte var hånfullt menat. Det var ett konstaterande av vad Jörn Svensson och andra företrädare för vpk sade 1976, då man ansåg att inga nedskärningar skulle ske, att man skulle tillsätta en undersökningskommitté som skulle se på möjligheterna att finna nya marknader och alternativ produktion för svensk varvsindustri, vilket i och för sig är en ambition som har tagits till vara. Inte minst inom varven söker man under mycket starkt tryck från de fackliga organisationerna att få fram en alternativ produktion, och detta är av största

vikt. Jag räknar med att alla de förslag som kommit fram från de anställda kommer att prövas.

Låt mig helt kort få säga till herr Hovhammar att jag tror att Volvo bland de 20 000 personer som i dag är arbetslösa i Göteborg har möjlighet att få den arbetskraft som företaget efterfrågar, även om alla i dag inte har den utbildning som direkt passar för arbetsuppgifterna på Volvo. Men det gäller också för Volvo och dess ledning att försöka ta emot denna arbetskraft. Jag gjorde en notering. Av de arbetslösa, ca 20 000, var 44 % kvinnor. Volvo anställer om jag är rätt informerad 7 % kvinnor. Det är alltså en utomordentligt snäv rekrytering som man ägnar sig åt och som sannerligen inte tar vara på de möjligheter som finns på arbetsmarknaden.

Till sist, herr Åsling. Trygghetsgarantin har vi resonerat om. Vi gör den inte generell. Jag tillåter mig att ha den förhoppningen att den nuvarande folkpartiregeringen nogsampt prövar och försöker tillmötesgå kraven på att Hissmofors skall få en förlusttäckningsgaranti för att kunna bedriva verksamheten, säg ett par år framåt, under den tid man söker nya sysselsättningsmöjligheter. Med tanke på det stora intresse herr Åsling i övrigt visat för NCB och skogsindustrin kan man ställa frågan varför herr Åsling inte klarade ut detta innan han lämnade regeringen.

Till sist några ord om det som sades om generella uttalanden. Jag har sagt att vi är beredda att pröva i varje särskilt fall, bransch för bransch och region för region. Vi är något försiktigare med de generella uttalandena än herr Åsling och hans parti har varit, bl. a. när ni ställde 400 000 nya arbetstillfällen i utsikt. Vi har gemensamt full möda att söka slå vakt om de arbetstillfällen vi i dag har, och till detta behöver vi anställningsgarantin.

#### KARL-ANDERS PETERSSON (c):

Herr talman! När folkpartiregeringen stuvade om i den överenskommelse som man varit med om att träffa i trepartiregeringen beträffande den svenska varvsnäringen verkar det vara gjort mera i syfte att profilera sig än att försöka åstadkomma verklig hjälp till varvsnäringen och de i denna näring sysselsatta. Resultatet av profileringsförsöket har väl dess värre blivit att man har fått en fullständig profillöshet.

Men Nils G. Åsling har ju på ett åskådligt sätt utvecklat dessa synpunkter, vad det skulle ha inneburit om det förslag fullföljts som man tidigare var överens om, så jag skall inte uppehålla mig längre härmed.

Om detta gäller varvsnäringen i stort så gäller det i ännu mycket högre grad för de mindre och medelstora varv som jag skall ägna detta inlägg. När folkpartiregeringen i sin profileringssträvan ändrade en föreslagen 30-procentig reducering på tre år för storvarven till 20 % under två år, så får detta inte gälla småvarven. Nej, dessa företag och dess anställda sätts i stryckklass och skall reduceras med 30 %, och reduceringen skall inriktas på total nedläggning av vissa av dessa varv, framhålls det i propositionen.

Vilka småvarv är det som skall läggas ned, och vilka alternativa sysselsättningsmöjligheter finns det på dessa varvsorter? Det svarar inte industriminister Huss på i propositionen. Nej, branschen bör själv vidta lämpliga

åtgärder för att åstadkomma den önskvärda reduktionen.

Men sedan slår man fast att en förutsättning för fortsatt statligt stöd skall vara att sådana åtgärder kommer till stånd. Denna egendomliga hantering av de mindre varven gör man sig skyldig till i folkpartiregeringens proposition 49, trots att man måste vara medveten om att det naturliga produktionsunderlaget för de mindre varven inte minskat på samma sätt som för de stora varven. Krisen för de mindre varven är i stället en följd av att de större varven brutit in på småvarvens naturliga produktionsområden och konkurrerat med dessa utan att ha full kostnadstäckning för sin produktion.

I det här läget vill man alltså sätta denna mycket hårda press på de mindre och medelstora varven, som dessutom är utspridda över större delen av vårt land. På grundval av motioner från flera partier, bl. a. flera från centerpartiet, har emellertid utskottet i enighet kunnat avvisa dessa förslag från industriministerns sida. Här har han dess bättre blivit överkörd även av sina egna. Dessa mindre varv har ju en oerhört stor betydelse från sysselsättningssynpunkt på de orter där de är belägna. Det har också poängterats av arbetsmarknadsutskottet, som yttrat sig över detta förslag. Man menar att det finns sysselsättningsskäl som talar för att de mindre och medelstora varven blir föremål för ytterligare utredning innan man tar ställning till kapacitetsfrågor. Med hänsyn till de mindre och medelstora varvens stora betydelse på resp. orter anser också näringsutskottet att man måste avstyrka den kraftiga nedskärning som industriministern föreslår på ett svagt underlagsmaterial.

I enlighet med motioner från såväl centern som andra partier tillstyrker därför utskottet att en varvskommission tillsätts, som bl. a. får i uppdrag att undersöka dessa varv och deras framtida produktionsinriktning och hur ett eventuellt statligt stöd bör utformas för framtiden.

Tillåt mig i detta sammanhang framhålla som ett exempel, att vi har en fiskeflotta i vårt land som är genomsnittligt mycket ålderstigen och i stort behov av upprustning och förnyelse. Det konstaterade fiskerikommittén i sitt förslag, som man presenterade föregående år. Det borde finnas möjligheter att utnyttja småvarvens produktionskapacitet för tillverkning av nya fiskebåtar och för att få en önskad förnyelse av fiskeflottan. Så sent som i går fick jag uppgifter från ett mindre varv, att man inom ett halvår kunde presentera en prototyp till ny fiskebåt som skulle innebära ett nytänkande på detta område.

Men låt mig också säga, att ett problem i detta sammanhang är finansieringen av fiskeflottans förnyelse. Visserligen innebar fiskerikommitténs förslag i detta avseende en väsentlig förstärkning mot tidigare förhållanden, men fiskerilån på 1 milj. kr. förslår inte långt när man räknar med att kostnaden för en ny fiskebåt i dag ligger mellan 4 och 6 milj. kr. Här måste nya grepp tas för att möjliggöra ett förnuftigt utnyttjande av småvarvens produktionskapacitet.

Nu är alla partier i utskottet överens om att man i avvaktan på att kommissionens arbete färdigställs inte skall vidta åtgärder som kan vara av avgörande betydelse för de olika varvens framtid. Ingvar Svanberg talade här



om det socialdemokratiska förslaget i detta avseende, men han nämnde inte förslag från centern i samma riktning, som har accepterats av utskottet.

En aktiv näringspolitik med siktet inställt på rationella åtgärder i omställningen av varvens produktion mot nyttiga produkter måste vara den väg som gynnar varvsnäringen och dess anställda på längre sikt. Den anställningsgaranti som socialdemokrater och folpartister i utskottet enats om och som Ingvar Svanberg talat varmt för konserverar en irrationell produktion i storvarven och är ett uttryck för en uttalad defaitism på detta område. Det är väl inget tvivel om att man på olika håll har klart för sig att här måste man se till att det blir en ändring av produktionsinriktningen vid varven. De varvsanställda själva inser väl nödvändigheten av en satsning på alternativ produktion, det vet vi från många uppvaktningar i vårt utskott. Det ger ingen meningsfull sysselsättning för de varvsanställda för framtiden om man bara låser fast dem i en irrationell produktion. Det kan knappast heller ge någon som helst framtidstro för näringen. Men det är ett förstärkt hot mot de mindre och medelstora varvens framtid, för de får ett allt hårdare tryck på sig i konkurrensen från de större varven.

Nej, låt oss i stället genom aktiva insatser skapa meningsfulla arbeten vid de varv och på de orter som genom varvskrisen kommit i kläm. Då kan vi skapa framtidstro hos de i varvsnäringen sysselsatta och därmed verklig trygghet för framtiden.

Herr talman! Jag yrkar bifall till centerns reservationer som har fogats till betänkandet 1978/79:17 från näringsutskottet och i övrigt till utskottets förslag.

SVEN ANDERSSON i Örebro (fp) kort genmäle:

Herr talman! Karl-Anders Petersson vill göra gällande att folkpartiregeringen gick ifrån trepartiuppställningen. Men vad det gäller den stencil som förelåg i varvsfrågan var det ju så – förhoppningsvis känner Karl-Anders Petersson till detta – att vi inte alls var eniga om den skrivning som stencilen innehöll. Det fanns inga möjligheter att få gehör här i riksdagen för det som togs upp där. De folkpartistiska ledamöterna från Skåne hade t. ex. under sommaren klart tagit avstånd från tanken på att man skulle direkt lägga ner hela varvsverksamheten vid Landskronavarvet och övergå till alternativ produktion. Vi ville därför få en ändring på den punkten och ge varvet möjlighet att tillverka en viss del av den nyproduktion som kunde förväntas komma till stånd.

Det är inte för att folkpartiet skall profilera sig på något sätt som propositionen har fått den utformning den har. Den har utformats med hänsynstagande till fakta och de möjligheter som förelåg att göra en nödvändig nedskärning på de större varven.

När det gäller Karl-Anders Peterssons kritik mot den del av propositionen som berör de mindre och medelstora varven tar jag inte särskilt illa vid mig av den. Det bråskade ju att få fram en ny proposition, och den del som berör de mindre och medelstora varven skulle egentligen ha burit Nils G. Åslings signatur. Den låg nämligen färdig för den Åslingska propositionen och blev

direkt överförd till den nu föreliggande propositionen. Karl-Anders Petersson må tycka vad han vill om den delen, att den är dåligt utformad osv., men i den ingick förslaget om en 30-procentig nedskärning av småvarven. Den arbetsgrupp som Nils G. Åsling tillsatt för detta hade nämligen gjort den bedömningen att en sådan nedskärning var nödvändig. Men vi skall ha i minnet att storvarven tidigare har dragit ner sin verksamhet med 30 % och att det nu föreslås en neddragning med ytterligare 20 %. Det är mot den bakgrunden neddragningen av småvarven skall ses. Att varvskrisen har spritt sig till de mindre och medelstora varven beror naturligtvis i första hand på återverkningar av krisen för de större varvsföretagen, men också en mängd andra faktorer sammanhänger med detta.

Den kritik som i det här avscendet framförts mot det beslut som jag förutsätter att vi skall fatta i dag innebär som sagt enligt min mening ingen kritik mot folkpartiregeringen, för den delen av propositionen har ju tidigare funnits med i bilden.

KARL-ANDERS PETERSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Man kunde inte acceptera Nils Åslings förslag till proposition i det här avscendet, säger Sven G. Andersson. Men Sven G. Andersson kunde tydligen inte heller acceptera industriminister Huss förslag. Han har ju varit med om att frånga det förslaget i väsentliga delar.

Sven G. Andersson säger också att det inte är svårt att försvara den uppgörelse som träffats när det gäller de mindre och medelstora varven. Det är riktigt. Vi har ju varit överens på den punkten, och i de motioner som avlämnats har vi också framfört ståndpunkten att vi inte skall vidta den nedskärning som industriminister Huss föreslog. I det avscendet är vi alltså överens. Men när Sven G. Andersson säger att storvarven har dragit ner verksamheten med 30 %, så måste han väl vara medveten om att det har skett en neddragning även vid de mindre och medelstora varven som ligger i ungefär samma storleksordning som den vid storvarven. Han borde också ha klart för sig att det är betydligt värre för de mindre och medelstora varven att göra stora nedskärningar utan att produktionsapparaten därigenom försvårar fortsatt produktion vid de mindre enheterna. Dessa mindre varv är känsligare för en nedskärning än de stora varven.

Dessutom borde han ha klart för sig att de orter, där de små varven är belägna, är mycket känsligare från sysselsättningssynpunkt. Det är betydligt svårare att i dessa områden ordna alternativproduktion än inom exempelvis Göteborgsregionen, där det finns alternativ i en helt annan utsträckning.

MARGARETHA AF UGGLAS (m):

Herr talman! Den nu föreliggande varvspropositionen bygger på ett omfattande utredningsmaterial. Statssekreterare i inte mindre än sex departement har ingått i en styrande kommitté som lett analysarbetet. Fyra särskilda arbetsgrupper har behandlat olika problem för den svenska varvsindustrin. Särskilda strukturgrupper inom Svenska Varv AB och Kockums AB har utarbetat alternativa förslag till struktur för de svenska

storvarven vid olika kapacitetsnivåer.

Allt detta material finns redovisat i proposition nr 49. Där heter det bl. a. att det är osannolikt att obalansen på fraktmarknaderna för råvarutransporter och för oljetransporter kommer att hävas förrän tidigast under år 1981. Behovet av att beställa stora tank- och bulkfartyg – som har utgjort huvuddelen av de svenska varvens produktion – är praktiskt taget obefintligt. Varvsföretagen själva bedömer att det mest sannolika utfallet av försäljningen i början av 1980-talet kommer att motsvara 4–6 miljoner arbetstimmar. Detta skall jämföras med den nuvarande produktionskapaciteten på ca 12,8 miljoner arbetstimmar. Det redovisas vidare i propositionen att ett alternativ som från rent företagsekonomiska synpunkter kan övervägas är en nedläggning av samtliga varv. Av intresse är också konstaterandet att samtliga tre- och fyra-varvslösningar enligt varvsföretagens bedömningar faller utanför det troliga marknadsutrymmet.

Arbetsmarknadsgruppens undersökningar av arbetsmarknaden visar att av de båda två-varvslösningar som företagen har ansett likvärdiga är alternativet att bibehålla Kockums och Uddevallavarvet det från arbetsmarknadssynpunkt minst dåliga.

Det finns ytterligare en varvspromemoria, som utarbetats inom ekonomidepartementet. Den är inte redovisad i propositionen, men det finns anledning utgå från att industriminister Huss har haft tillgång till den. Där konstateras bl. a. att företagsekonomiskt betingade nedläggningskrav i princip motsvaras av ett samhällsekonomiskt betingat krav på att de resurser som f. n. används i varvsindustrin överförs till annan ekonomisk verksamhet, där de kan ge ett bättre bidrag till vårt välbefinnande. Slutsatsen av analysen är att den *samhällsekonomiska* – alltså inte enbart den företagsekonomiska – vinsten av en väsentlig krympning av varsverksamheten är betydande.

Det mesta av utredningsmaterialet finns noggrant redovisat i propositionen. Det är därför något av en antiklimax när industriministern på i stort sett två rader avfärdar det ambitiösa materialets slutsatser med konstaterandet att marknadsutsikterna för varven är så osäkra att det räcker med en neddragning av varvskapaciteten med 20 % fram till utgången av år 1980, dvs. en neddragning till ca 10 miljoner arbetstimmar, vilket ligger över varvsföretagens egna mest optimistiska bedömningar.

Det finns anledning att tala om beslutsångest. Såväl facket som företrädare för några av varvsledningarna har tagit bladet från munnen och beklagat frånvaron av ett strukturbeslut. Det går inte att skära jämnt över, heter det. Statsmakterna måste bestämma sig för vad man skall behålla och vad man skall lägga ned. Det är enda sättet att ge varvsindustrin en chans för framtiden. Moderata samlingspartiet delar den uppfattningen. Våra synpunkter finns redovisade i reservationerna 2 och 5. Erik Hovhammar har redan kommenterat dessa i sitt anförande.

Fp-regeringens beslutsångest fick en ytterligare dimension i näringsutskottet när folkpartiföreträdarna där helt oväntat ställde sig bakom socialdemokraternas förslag om en anställningsgaranti för varvsarbetare. Bland många märkliga beslut som denna kammare föreslås fatta är detta ett av de

märkligare, och klarare blir det inte efter det att vi här i dag haft tillfälle att lyssna till Sven Andersson i Örebro och Rune Johansson i Ljungby. Sven Andersson tycks nästan mena att anställningsgarantin utgör ett tillmötesgående gentemot varvsledningarna. Med en övertalig styrka blir det möjligt för varvsledningarna att disponera arbetskraften efter behag. Annars skulle Åmanlagarna lägga hinder i vägen. Är det detta som anställningsgarantin syftar till?

Vidare säger Sven Andersson och även Rune Johansson att ingen som omfattas av anställningsgarantin skall kunna vägra att ta ett arbete som han blir anvisad. Men visst kan väl den varvsanställda göra det med hjälp av anställningsgarantin. Vem är det som skall tvinga den varvsanställda att ta ett nytt jobb så länge garantin gäller? Är det regeringen, är det facket eller är det AMS?

Om den anställda vägrar att ta ett erbjudet jobb, upphör då anställningsgarantin att gälla? Och vad är den i så fall värd?

Kan vi i riksdagen utfärda en anställningsgaranti för alla medborgare? Rune Johansson tyckte mena det i sina tidigare inlägg. Jag tror för min del att en anställningsgaranti för vissa kommer att beröva andra, och då främst ungdomen, deras möjligheter att få arbete. Anställningsgarantin kommer att medföra ett statiskt samhälle, där vi snart inte har ekonomiska resurser att infria garantin, och vad är den då värd. Rune Johansson?

Enligt uppgifter från AMS kommer det under första kvartalet 1979 att utfärdas varsel för 4 300 personer, varav 2 900 inom tillverkningsindustrin. Varför utfärdar inte riksdagen anställningsgaranti för dessa personer? Kommer Rune Johansson att föreslå det?

Det är intressant att påminna sig den häftiga och ganska spefulla kritik som socialdemokraterna har riktat mot den s. k. ungdomsgarantin i denna kammare. Och ändå innebär ungdomsgarantin inte att en enda person garanteras en viss anställning, på ett visst företag eller på en viss ort. Syftet är att ungdomar som lämnar skolan skall erbjudas arbete, praktik eller utbildning.

Kan vi inte utfärda anställningsgaranti för alla människor i det här landet – och det kan vi enligt min uppfattning inte – så skall vi inte utfärda en sådan för en viss grupp.

Vad saken gäller är att genomföra den nödvändiga nedskärningen av varvens produktionskapacitet under för de anställda så skonsamma former som möjligt. Och då, herr talman, bör man bl. a. utnyttja den konjunkturuppgång som nu är på väg och som kommer att innebära nya arbetstillfällen i annan verksamhet på varvsorterna. Färska rapporter från länsarbetsnämnderna berättar om att läget på arbetsmarknaden kommer att lätta efter nyår. Bl. a. bilindustrin kommer att öka sina anställningar. Antalet lediga jobb väntas öka i Västsverige, Småland, Östergötland, Mälardområdet och Västerbotten.

Storvarven, möjligen med undantag för Uddevallavarvet, är lokaliserade i regioner med förhållandevis rikt differentierade arbetsmarknader, där konjunkturuppgången i samverkan med de massiva arbetsmarknads- och

regionalpolitiska insatser som föreslås bör medföra nya möjligheter till alternativ sysselsättning.

En anställningsgaranti som verkar så barmhärtigt kan i stället bli en Döbelnsmedicin för de berörda. De varvsanställda kan få en känsla av att de inte bör eller inte behöver söka andra jobb. Berättelserna om att de varvsanställda inte vill ta jobb på Volvo är legio. Låt mig därför ta ett annat exempel. Det finns ett utvecklingsbolag för Stirlingmotorn som är gemensamt ägt av Kockums och förenade fabriksverken. Detta utvecklingsbolag behöver glädjande nog utvidga och nyanställa, men se det går inte att få tag på folk. Trots att utvecklingsbolaget har sin verksamhet förlagd till varvsområdet, dvs. samma fabriksplats, så lär det vara så att de Kockumsanställda inte vill söka jobb hos utvecklingsbolaget.

Om industriministerns proposition är präglad av beslutsångest när det gäller de stora varven så är motsatsen fallet när det gäller de mindre och medelstora varven. På ett bristfälligt beslutsunderlag beordras dessa varv skära ner sin kapacitet med 30 %. Utskottet tar avstånd från detta förslag och föreslår i stället att en särskild kommission skall få se över situationen för de mindre och medelstora varven.

I anledning av den moderata partimotionen förklarar utskottet också att de mindre och medelstora varven bör få ett med storvarven likvärdigt stöd så att konkurrensförhållandena ej snedvrids. Nedläggningshotet gentemot Finnboda är avvärjt. Kommissionen för de mindre varven får i uppdrag att också titta på Finnbodas utvecklingsmöjligheter. Inte minst i försvarsutskottets yttrande får Finnboda starkt stöd.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till de moderata reservationer som är fogade vid näringsutskottets betänkande nr 17.

Under detta anförande övertog förste vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

RUNE JOHANSSON i Ljungby (s) kort genmäle:

Tillåt mig säga, efter att ha lyssnat till fru af Ugglas, att jag tillmäter henne större fattningsförmåga än vad som framgår av hennes anförande, därför att så kan fru af Ugglas ändå inte ha uppfattat förslaget om en anställningstrygghet. Fru af Ugglas talar i termer som om det gällde en anställningstrygghet för livet. Beslutet kommer ju att innebära att vi under en tvåårsperiod drar ned varvskapaciteten med 20 %. Om den naturliga avgången motsvarar 8–10 % – det är ganska normalt – så är det alltså en nedtrappning som avviker från ett känt mönster. Tyvärr kommer inte unga människor eller andra arbetssökande att ha en del arbetstillfällen vid varven att söka sig till. Det är att beklaga. Men vi påskyndar inte processen så att vi plötsligt bara kastar ut 1 400 eller 1 700 människor till den stora samling av ca 20 000 som redan i dag är arbetslösa i Göteborg.

Sedan frågar fru af Ugglas: Men vem skall då bestämma och vem erbjuder nya arbeten? Om det finns nya arbeten, så passerar de som regel arbetsförmedlingen, och det blir arbetsförmedlingen och säkerligen också facket, som

ju ändå skall vara med och organisera nedtrappningen, som här får ta ett avgörande.

Fru af Ugglas uttalande om Stirlingmotorn kan jag inte kommentera, eftersom jag inte har några uppgifter om arbetskraftsbehovet i dag. Men jag har följt projektet under de ca tolv år som det har varit i utveckling. Det visar, herr talman, hur lång tid det tar att få fram ett nytt projekt från idéursprunget till dess att en produktion kan komma i gång, i detta fall tio till tolv år. Nu prövar man prototyper, och det är möjligt att man behöver specialkunnig personal till det. Men jag är övertygad om – det vågar jag ändå hävda – att om det i Kockums Varv finns sådan personal som kommer att skiljas ut från varvet, och om de blir erbjudna jobb med Stirlingmotorn, så kommer de naturligtvis att ta de jobben.

Jag tycker att fru af Ugglas anklagelse gick litet för långt.

MARGARETHA AF UGGLAS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det finns en Rune Johansson närstående person som på den allra senaste tiden har börjat säga att det gäller att vara varsam med orden. Jag tycker, Rune Johansson, att anställningsgarantin är ett sådant ord som man verkligen bör vara varsam med innan man utfärdar en sådan garanti.

Min fråga till Rune Johansson kvarstår: Vad innebär egentligen anställningsgarantin? Skall i själva verket normala arbetsmarknadspolitiska spelregler gälla? Eller är det inte så? Om varvsarbetarna vägrar att ta ett anvisat arbete, vad händer då? Åker Rune Johansson ner och säger till dem att de måste ta detta arbete? Upphör anställningsgarantin att gälla om de inte tar ett erbjudet arbete?

RUNE JOHANSSON i Ljungby (s) kort genmäle:

Herr talman! Till det sista svarar jag: Ja i princip!

MARGARETHA AF UGGLAS (m) kort genmäle:

Herr talman! "Ja i princip" – det är alltså normala arbetsmarknadspolitiska spelregler som skall gälla också för de varvsanställda.

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Det betänkande av näringsutskottet som kammaren nu behandlar avser förutom propositionen 25 motioner, och det har föranlett 17 reservationer i utskottet. Detta ger ett splittrat och brokigt intryck.

Intrycket är delvis riktigt, men bara delvis, ty i fråga om de grundläggande bedömningarna råder det, vill jag påstå, en bred enighet.

Vi är sedan länge ganska eniga om att det inom varvsnäringen råder en långvarig internationell strukturkris, en balansrubning mellan tillgången på varvskapacitet och efterfrågan på tonnage. Vi är också medvetna om att den balansrubningen är särskilt utpräglad beträffande det tonnage som de svenska storvarven har specialiserat sig på, alltså de stora bulk- och tankfartygen.

Den bedömningen görs i varvspropositionen, som i sin tur bygger på ett

förarbete – redovisat som bilaga I till propositionen – som gjordes i början av det här året. Senare bedömningar, framlagda i höst och oberoende av varandra, av dels den europeiska, dels den japanska varvsorganisationen, ger ungefär samma utvecklingsperspektiv men är i vissa avseenden mer pessimistiska. De mynnar ut i att balans på marknaden för olje- och bulkfrakter – som är avgörande för att viljan att nybeställa motsvarande tonnage skall återkomma – inte kan förväntas förrän 1983. Den europeiska studien konstaterar vidare att produktionsnivån ännu inte nått botten – tvärtom: det verkligt stora produktionsbortfallet väntas komma under 1979 och 1980. En återhämtning under senare delen av 1980-talet väntas ändå inte föra upp produktionsvolymen längre än till ca 85 % av den produktionsnivå som världens varvsindustri hade under toppåret 1974/75.

Mot bakgrund av den ogynnsamma internationella utvecklingen, som blev fullt skönjbar redan åren 1975–1976, har som bekant de svenska statsmakterna beslutat om nedskärningar. I dag diskuterar vi den tredje nedskärningen. Vi gör det i medvetande om att svensk varvsindustri även på 1980-talet knappast kan bli konkurrenskraftig beträffande storvarvens normala produktsortiment, det stora bulk- och tanktonnaget, annat än möjligen tillfälligtvis.

Det har sitt intresse att konstatera att flera andra etablerade varvsnationer har dragit liknande slutsatser. En aktuell OECD-statistik, som avser läget i somras, visar att varvssysselsättningen i Sverige – i förhållande till toppåret 1975 – hade minskat med 26 %, i Danmark – jämfört med samma år – med närmare 30 % och i Nederländerna med närmare 20 %, medan Japan, Västtyskland och Norge hade minskat med ungefär 15 %. Men myndigheterna i Japan – världens helt dominerande varvsnation – har i oktober fastställt en strukturplan som åsyftar en minskning av kapaciteten fram till början av 1980 med 35 %. Även andra etablerade varvsnationer går vidare på nedskärningens väg. Motiveringen för de här nedskärningarna är alltså de ogynnsamma långsiktiga marknadsutsikterna och de väldiga kostnader det skulle innebära att på lång sikt bevara den nuvarande sysselsättnings- och produktionsnivån.

Men en gemensam grundsyn råder också i ett annat hänseende, nämligen därutinnan att den marknadsmässigt och ekonomiskt motiverade minskningen av den svenska varvskapaciteten måste ske på ett socialt acceptabelt sätt och med varsamhet mot människor och orter. För en sådan varsamhet talar också en annan tanke, nämligen en önskan att på ett förändrat sätt nyttiggöra den fabrikskapacitet, det stora yrkeskunnande och den förmåga att projektera, administrera och producera stora och tekniskt komplicerade objekt som finns samlat hos de svenska varven. Det kan ske genom en successiv omorientering från stora bulk- och tankfartyg till tekniskt mindre sofistikerade specialfartyg och till olika slag av alternativ produktion. Vi är alla medvetna, skulle jag tro, om att en sådan omorientering, framför allt när det gäller alternativ produktion, är vansklig och att den även i gynnsamma fall är tidsödande.

Till de båda skäl för en viss varsamhet som jag nu nämnt – sociala skäl och

produktutvecklingsskäl – kommer ett tredje, nämligen svårigheten att på de berörda varvsorterna – främst storvarvsorterna, men även en del av de mindre – på någorlunda kort sikt bereda annan sysselsättning för de ca 25 000 direkt anställda som nu sysselsätts på de svenska varven – underleverantörer oräknade.

Men om de grundläggande utgångspunkterna är relativt likartade för de flesta av oss här i kammaren så är förvisso yrkandena många, också när det gäller produktions- och sysselsättningsnivåer samt inriktning av produktionen. Det har i debatten efter propositionens framläggande från vissa håll gjorts gällande – vi har hört det från talarstolen, inte minst av herr Åsling – att det föreligger mycket avsevärda skillnader i ståndpunkter, så stora skillnader i fråga om nivåer och produktionsinriktning – särskilt produktionsinriktning – att de kan sägas återspegla två betraktelsesätt, ett defensivt och ett offensivt.

Jag vill påstå att de angivna skillnaderna i huvudsak är en myt. Om man jämför folkpartiregeringens proposition med det förslag till proposition som förelåg vid den förra regeringens avgång kan man konstatera att det finns en reell nivåskillnad beträffande det minsta av storvarven, nämligen Öresundsvarvet i Landskrona, som behandlades mycket omilt i herr Åslings förslag. För övriga storvarv är skillnaderna beträffande sysselsättningsnivån att propositionen föreslår 21–23 % nedskärning på två år medan det tidigare propositionsutkastet föreslog 30 % på tre år, dvs. en takt av ungefär 10 % per år. Den beslutsångest som *Margaretha af Ugglas* talade då och då om – hon hade uppenbarligen blivit mycket förtjust i detta uttryck – hade tydligen också gripit den avgångna trepartiregeringen, eftersom den inte hade dragit djärvare slutsatser i nivåfrågan. Ja, för det då privatägda Kockum var det inte någon skillnad mellan de två förslagen.

Vad sedan beträffar produktionsinriktningen, som här har särskilt betonats framför allt av min företrädare, alltså inriktningen på fartygsbyggande resp. annan produktion, är skillnaden mellan de här båda propositionerna så liten att om jag läste upp formuleringarna skulle kammaren tro att jag hade karbonpapper i munnen.

Om jag lämnar jämförelsen mellan de två propositionerna och i stället gör en jämförelse mellan partiernas ståndpunkter i näringsutskottet blir bilden följande. Folkpartiet och socialdemokraterna godkänner varvspropositionens nivåer men med ett viktigt tillägg om en anställningsgaranti, den som så mycket har diskuterats redan. Moderaterna föreslår i sin reservation en kapacitetsreduktion på tre år som är förhållandevis kraftigare än övriga partiers. Skillnaden är inte radikal men ganska tydlig. Centern åter har – efter ansatser till mellanlandningar på dels en ettårig, dels en treårig nedskärningsperiod – stannat för att skjuta upp beslutet ett år och att föreslå en varvskommission. I avvaktan härpå sägs att riksdagen nu endast bör besluta om en nedskärning av storvarvens produktionskapacitet till vad som kan anses erforderligt med hänsyn till orderläget. Att kvantifiera denna ståndpunkt är inte lätt. Att uppleva den som hårdhänt, djärv och konstruktiv är inte lättare.



När herr Åsling talar om handlingsförlamning – det var hans modeord i dag – träffar han alltså i hög grad sitt eget parti med den bedömningen. Jag kan medge att när herr Åsling i dag med sådan frustande iver har talat om nyttan av nedskärningar har han här i talarstolen därmed onekligen skapat ett visst underlag för den profileringskampanj som han länge har bedrivit såsom djärv och avvikande från oss mera förlamade individer. Men hans handlingar i den egna propositionen och handlingarna i det egna partiets ståndpunkter i näringsutskottet ger ju inte något underlag för denna propaganda.

Det saknas i den här propositionen, har herr Åsling sagt i dag, ett strukturbeslut. Ja, det kan man i viss mån gå med på. Men det omdömet gäller i lika mån det propositionsutkast som förelåg i trepartiregeringen. Däremot ger båda propositionerna en inriktning mot specialfartyg och mot alternativa produkter.

Om jag går vidare i jämförelsen och i bedömningen av näringsutskottets betänkande kommer jag till frågan om de medelstora och mindre varven, till det kapitel som jag ordagrant övertog från min företrädare och där det angavs – och alltså anges i den här propositionen – en inriktning på neddragningen av kapaciteten med 30 % under de närmaste åren, alltså icke preciserat till två år eller till tre år. Det betyder att om man menar att något där behöver göras, så passar kapitlet så att säga lika bra till herr Åslings utkast som till min proposition. Vill man frångå det som stod i det kapitlet får man också erkänna att man frångår någonting. Det finns ingenting att hänga upp ett sådant handlande på. Där har alltså utskottet nu enhälligt intagit den ståndpunkten att en särskild kommission skall tillsättas och att under det kommande året ingen nedskärning skall ske. I detta beslut medverkar alltså också de som säger sig vara kärvare och mer sparsamma än regeringen. De gör det, säger bland andra Karl-Anders Petersson, därför att underlaget är svagt. Han har med det uttalandet kört över både mig och min företrädare.

Alltnog, skillnaderna i sakståndpunkter mellan de två propositionerna och näringsutskottets betänkande är ändå, jag upprepar det, relativt måttliga. Den polemik som förts i dag kan inte undanskymma det förhållandet att i verkligheten är skillnaderna måttliga. Samtliga parter är beredda att också framöver, liksom under de senast förflutna åren, satsa stora statliga medel på vår varvsindustri. Det borde innebära att vi alla har anledning att gemensamt begrunda och ta ansvar för denna utgiftspolitik och för det risktagande som kan ligga i de statliga varvsgarantierna.

Men både vid interpellationsdebatter här i kammaren och vid olika uppvaktningar kritiserar ofta den här politiken från företrädare för andra regioner. Det kan vara förståeligt. Mindre begripligt är att den här varvspolitiken stundom framställs – det skedde senast i går här i kammaren – som någon sorts privat hantering för industriministern. Jag vill fastslå att alla som inte är beredda att helt lägga ned eller i varje fall snabbt och drastiskt skära ned den svenska varvssysselsättningen har anledning att gemensamt förklara den förda politiken. Bl. a. kan vi då erinra folk om att varvssysselsättningen redan har skurits ner med tusentals arbetstillfällen och att ytterligare nedskärningar förestår.

Beträffande den största varvsregionen kan vi konstatera att Göteborg ännu i början av 1970-talet var världens sannolikt största varvsort utanför Japan och att staden då hade tre stora nybyggnadsvarv. Av dem återstår nu endast ett nybyggnadsvarv, och det är starkt reducerat. Inte kan man med rätta säga att varvsnäringen har behandlats med silkesvantar. Men jag noterar att det är mycket som inte kan sägas med rätta men som ändå sägs och har sagts här i dag. Jag är ledsen att jag måste vända mig till min mycket värderade och uppskattade företrädare, som har det litet besvärligt just när det gäller Göteborg, men som exempel vill jag nämna att han i två inlägg i dag glödande har skildrat Göteborgs lysande situation. Jag föreställer mig att hans skildring måste bli en glad överraskning för t. ex. den Göteborgsdelegation som han tillsatte och som arbetar i tron att läget är helt annorlunda. Ja, den blir säkert en överraskning för många, och den har effektivt bemötts av Rune Johansson i Ljungby med statistiska uppgifter. Jag skall inte upprepa dem, men jag vill påpeka att det ligger en missuppfattning om strukturen i Göteborg i min företrädares uttalande, som jag tror att jag återger tämligen ordagrant: Göteborg är vårt lands bästa region om man ser till diversifiering. – Om det är något man kan säga om det göteborgska näringslivet är det att det är utpräglat ensidigt. Detta har påvisats under årtal, och uppgifterna har förhoppningsvis nått de flesta. Men herr Åsling vill tydligen inte motta information om Göteborg. Det är inte längre sedan än i fjol som han karakteriserade Göteborg som en övermättad marknad – detta sex år efter det att regionen upphörde att vara överhettad och blev någonting motsatt.

Ett tredje bevis för att detta med Göteborg är litet problematiskt för min företrädare är att han två gånger här i dag har påstått att de nedskärningar som sker under en följd av år berör mindre än 3 % av de industrisysselsatta i Göteborg. Ja, de nedskärningar som sker berör, såvitt jag kan finna, ca 7 500 personer, entreprenadanställda medräknade. Det kan jämföras med en industrisysselsättning på ungefär 85 000 personer i Göteborgsregionen. Jag får då siffran till ungefär 8 %. Däremot är det klart att om man skulle övergå till att räkna procent beträffande varvsnedskärningar för exempelvis Stockholm, då får man lämna procenten och kommer fram till en eller annan promille. Det är en viss skillnad.

Medan jag håller på med repliker skulle jag till Rune Johansson vilja säga att en glidande skala för beställarstöd i och för sig är en lockande tanke. Det skulle vara ett smidigt sätt att hantera frågan. Det är bara detta problem: Hur skall man undvika att det nästan alltid är det maximala procenttalet som blir aktuellt? Båda de förhandlande parterna, varv och rederi, har ju intresse av att stödet blir så stort som möjligt. Och det är ju ganska skönt att göra upp på tredje mans bekostnad. Den möjligheten erbjuds man om man får laborera med en sådan glidande skala.

Rune Johansson hade önskemål om att försäljningar av de fartyg som varven av olika skäl fått lov att överta inte nödvändigtvis skulle behöva ske inom en viss tidsgräns – tre år är den angiven till – därför att det skulle kunna vara ogynnsamt. Till detta skulle jag vilja säga att den synpunkten redan är beaktad i propositionen, där det sägs att man just av marknadsmässiga skäl

skall få lov att dra över. Det finns ingen oenighet oss emellan på den punkten.

Herr talman! Låt mig avsluta med kommentaren att näringsutskottets betänkande ganska nära ansluter sig till den framlagda propositionen. Jag tolkar det så att denna proposition inte var så illa hopkommen.

NILS ÅSLING (c) kort genmäle:

Herr talman! Det finns en del missförstånd mellan Erik Huss och mig som jag tycker att vi borde passa på att klara ut här.

Erik Huss säger att skillnaderna mellan den proposition som nu behandlas och det utkast som fanns inom den gamla trepartiregeringen är en myt. Ja, det är väl möjligt att det finns en viss mytbildning i sammanhanget och att det komplicerat debatten. Men vid regeringsskiftet tolkades ju mycket av den debatt som då förekom som att det nu skulle ske en väsentlig förändring av varvpolitiken. Jag minns själv – jag läste det i Göteborgstidningarna – den lättnad, höll jag på att säga, med vilken man på göteborgskt håll då hälsade de uttalanden som kom i samband med regimskiftet.

Jag hade själv den kanske inte helt angenäma uppgiften att föra ut den gamla regeringens överenskommelse från i juni, ett som jag ser det nödvändigt strukturbeslut, och ta debatten omkring det. Det kan då förefalla ganska naturligt att jag undrar över vad som egentligen är skillnaden. Perspektivet har visserligen förkortats från tre till två år, men, som det sagts tidigare i kammaren i dag, egentligen spelar inte nivåerna någon roll. Det är viljan att genomföra strukturella förändringar som är det avgörande.

Det är i så fall en nyhet för mig att den nya regeringen är beredd att fullfölja den gamla regeringens intentioner och konvertera Arendalsvarvet till en tung verkstadsindustri med en betydande reducering av produktionskapaciteten och en massiv satsning på näringslivet i övrigt i Göteborgsregionen. Det är också en nyhet för mig att man är beredd att genomföra samma process vid Öresundsvarvet och samordna detta varv med Kockums. Det är nämligen det strukturuttalande som vi ville lägga till grund för varvskommisionens direktiv för att därmed inte förlora någon tid när det gällde den angelägna anpassningen av varvsnäringen.

Erik Huss citerade några uttalanden av mig om Göteborg. Uttalandet om överhettad marknad är ett uttalande som jag inte känns vid. Jag vet inte varifrån det kommer. Jag har däremot sagt att Göteborgs arbetsmarknad är diversifierad och alltså bättre skickad än andra arbetsmarknader att klara strukturella påfrestningar.

JÖRN SVENSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! I den sista meningen av sitt anförande konstaterade industriministern den relativt stora enighet som har rått kring propositionens förslag. Han menade att det inte har förekommit några större avvikelser i utskottet. Nej, dess värre har det väl inte gjort det. Men jag tror inte att industriministern skall ta detta till intäkt för att det råder en ljuv harmoni ute i landet beträffande de åtgärder som föreslås i propositionen.

Ett parti, som av olika anledningar inte är representerat i utskottet, vänder sig mot hela det synsätt som kännetecknar propositionen. Jag hade väntat mig att industriministern skulle ha kommenterat våra ståndpunkter, inte så mycket därför att vi i vpk anser oss vara speciellt betydelsefulla, men därför att så många av de synpunkter som vi för fram går tillbaka till synpunkter som anförts av de varvsanställda, kanske på ett både grundligare och noggrannare underlag än det jag har redovisat här.

Jag vill fråga industriministern: Är den fortsatta nedskärningen av varven någonting absolut oundgängligt, någonting under alla omständigheter oundvikligt som vi bara har att finna oss i? Eller skulle man med en annan typ av industripolitik kunna skapa andra förutsättningar? Om man t. ex. bygger ut den inrikes sjöfarten och förändrar transportstrukturen i miljövänligare och delvis för tungt gods också effektivare riktning, om man gör de välbehövliga satsningarna på kollektivtrafiken, om man bygger för det behov av nya, renare och effektivare anläggningar som finns inom skogsindustrin, om man beaktar behovet av mer ekonomiska anläggningar av typen kraftvärmeverk för att skapa en bättre energihushållning på det sätt som Svenska värmeverksföreningen och kommunerna här i landet i så många sammanhang har påpekat är nödvändigt, om man gör en rad ekonomiskt, socialt och miljömässigt viktiga, angelägna och brådskande satsningar, kan väl detta inte vara något fel? Då måste man få en annan utgångspunkt för varvens produktion.

Dessa resonemang har betydelse för hur man skall bedöma de anställdas förslag. Jag återkommer till denna blåa pärm, som jag gång efter gång har visat upp här men som tydligen har vunnit så litet intresse i utskottets diskussioner. Jag frågar industriministern så som jag tidigare har frågat Rune Johansson: Är detta bara luft? Är det bara strunt som ingenting är värt eller finns det faktiskt med andra metoder och ett annat synsätt också en annan varvspolitik?

KARL-ANDERS PETERSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Industriministern verkade litet irriterad för att jag tillåtit mig påpeka att näringsutskottet ansett underlaget vara svagt. Det är möjligt att industriministern har ett material som vi i utskottet inte har fått ta del av, men både arbetsmarknadsutskottet, som har yttrat sig i ärendet, och näringsutskottet i sin helhet har betraktat underlaget som alltför svagt. Jag kan citera direkt vad näringsutskottet har sagt i sitt betänkande: "Med hänsyn till vad här sagts och till den stora betydelse som de små och medelstora varven i flertalet fall har för sysselsättningen på resp. ort anser sig näringsutskottet inte på föreliggande underlagsmaterial kunna tillstyrka en så kraftig nedskärning som med 30 %."

Är det så att jag har trampat på någon öm tå, så får väl industriministern acceptera att den är trampad på även av de egna partikamraterna. Det kanske kan vara bra att industriminister Huss kommer underfund med att det finns en värld även utanför Göteborg.

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Låt mig säga till Jörn Svensson att jag inte har glömt vpk:s eller för den delen apk:s existens. Jag gick igenom vad som sagts av utskottet, och där finns ju inte de båda nämnda partierna med, men i flera omdömen som jag fällde karakteriserade jag situationen så att vi är ganska eniga om det och det. Ordet ganska betingades av medvetande om att vpk och apk har en helt annan syn på varvsproblematiken och helt andra yrkanden.

Om det var så, Jörn Svensson, att man kunde lösa problemen med svepande formuleringar och vackra tavlor, uppmålade i ord, skulle de redan för länge sedan vara lösta av Jörn Svensson. Men så är det ju inte. Detta är svåra ting och tidsödande ting. Det är svårt eller rättare sagt omöjligt att i dag bedöma hur långt man skall gå och hur snabbt man kan lyckas med en omställning av de svenska varven till produkter som det i omvärlden finns en vilja att köpa. Det måste finnas en vilja att betala de pengar som behövs för att betala de människor som skall jobba vid varven. Vi har här nästan samfällt gjort en avvägning som innebär att vi inte vill lägga ner varven men inte heller låta dem vara orubbade. Vi har stannat för en minskning av kapaciteten, och det är en avvägning som kan vara felaktig, men mig förefaller den rimlig.

Till Karl-Anders Petersson vill jag säga att han inte trampat på någon speciellt öm tå. Jag tror att han litet grand missade poängen i min replik, när han inte ville uppfatta vilken tå jag åsyftade.

Vad underlaget beträffar finns det redovisat i en bilaga till propositionen. Där kan det alltså studeras.

Till min värderade företrädare vill jag säga att det är svårt för mig att kommentera de frihandsteckningar som han gjorde, när han utvecklade vad han tyckte och tänkte tidigare och hur han uppfattat att vi möjligen tyckte nu. Jag har hållit mig till mera handfasta ting, nämligen till de ståndpunkter som finns uttryckta på s. 9–10 i propositionen och på motsvarande ställen i det propositionsutkast från herr Åsling som inte är någon hemlig tillgång i industridepartementet utan som har varit spritt ut över landet och som funnits i många händer. Jag kan notera att på det avgörande stället, där man så att säga summerar vad som bör hända med produktionen vid de två varv som bör ställas om i riktning mot tung mekanisk produktion och alternativa produkter, nämligen Arendalsvarvet och Öresundsvarvet, är formuleringarna identiska. Det finns också specialavsnitt om Öresundsvarvet resp. Arendalsvarvet. Där är formuleringarna inte helt identiska, men nästan. Om vi alltså bortser från vad man säger i en polemik i talarstolen och ser på dokumenten, är skillnaden ingen eller obetydlig. I det dokument som näringsutskottets betänkande är torde det vara ganska svårt att karakterisera centerförslaget, att skjuta allting framåt och tillsätta en kommission, såsom speciellt djärvt, avgörande eller framåtsyftande.

JÖRN SVENSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag tackar industriministern för hans, om dock något senkomna, uppmärksamhet på vpk:s ståndpunkter.

Jag kan dock inte hålla med honom om att det som skulle karakterisera oss,

till skillnad från andra, skulle vara att vi är mera lösliga, svepande och luftiga. Jag tycker tvärtom att jag förgäves hos dem som talat för propositionen, och även hos moderater och centerpartister, letat efter några som helst konkreta bedömningar om var de tänker sig att det skall finnas någon marknad för den kvarvarande varvsproduktion de eventuellt vill ha. Jag kan inte hitta någonting om det.

Jag har däremot gång på gång tagit upp resonemang på basis av de anställdas planer och projekt. Jag tycker vi är ovanligt konkreta, åtminstone i den parlamentariska debatten.

Om vi ser t. ex. på vad de anställda tagit fram skall vi finna att där finns genomarbetade och redovisade projekt som de menar skall kunna genomföras under åren 1979–1981 och ge i runt tal 4 000 arbetstillfällen under dessa år. Det finns 29 typer av anläggningar och system som de säger sig kunna producera. De har för vart och ett av dessa redovisats en marknadsbedömning, vanligen av såvitt jag kan se rätt försiktig natur, där de inte drar några överdrivna slutsatser.

Det finns dessutom vad jag känner till ytterligare tre relativt omfattande projekt som har presenterats sedan den här pärmen utgavs. Vi vet att varvsindustrin betraktar åtminstone ett av dessa som i varje fall potentiellt mycket intressant.

Vad jag vill komma fram till är att allt detta inte kan vara luftiga och svepande saker. Bakom ligger ett arbete av det slag som normalt brukar utföras i sådana sammanhang och som knappast kan kvalitativt stå på en lägre nivå än det som varvsledningarna kan tänkas ha för händer.

Det är möjligt, som jag sade, att inte alla dessa projekt kan visa sig vara realistiska. Mycket beror ju på vilken annan industripolitik man för. Där vill jag också utvidga frågeställningen en smula och be industriministern komma igen. Nog vet vi alla – det är väl inga luftiga och svepande saker – att det finns ett stort behov av att effektivisera transporterna för att förbättra miljön och för att få en socialt bättre transportstruktur. Vi behöver bygga ut den kollektiva trafiken och avlasta landsvägstrafiken till förmån för att t. ex. få tungt gods på inrikes sjöfart. Men om man bygger ut efter ett sådant program, medvetet och planmässigt och förhållandevis snabbt, skapar man också sysselsättning för varven i en annan utsträckning än annars.

NILS ÅSLING (c) kort genmäle:

Herr talman! Industriministern framhårdar i sin beskrivning att här inte föreligger några större skillnader mellan den gamla trepartiregeringens inställning i varvsfrågan och den nya regeringens intentioner. Då är min självfallna fråga: Varför sprang man ifrån uppgörelsen i den gamla trepartiregeringen? Vad finns det för rimlig anledning att ändra på den proposition som vi var överens om, ifall det inte är några skillnader?

Jag kan hålla med industriministern om att ifall vi ser till texten, till formuleringarna, kan vi säga att förändringarna är ganska små. Men de förändringar som skett är ju de avgörande, för det är dessa som motiverar ställningstagandet till den framtida strukturen, och det är för att komma ifrån

att följa upp de här formuleringarna som den nuvarande regeringen begränsat perspektivet från tre till två år och gått ifrån den gamla uppgörelsen. Det är det intryck utskottet har och det är det intryck allmänheten har, och det måste ju ändå finnas någon förklaring till att man inte stod fast vid den gamla uppgörelsen.

Sedan måste jag säga – men detta är någonting som industriministern inte i första hand är ansvarig för – att den uppgörelse som folkpartiet och socialdemokraterna gjort i fråga om anställningsgaranti ju ytterligare understryker den handlingsförlamning som jag tillät mig säga karakteriserar ståndpunktstagandet i frågan. Med anställningsgarantin, kombinerad med frånvaron av en reell viljeinriktning i strukturfrågan, har man fått en lösning av varvspolitikerna som är mycket olycklig. Det var detta vi från centerns sida ville komma ifrån. Vi ville ge övriga partier en fair chans att skjuta de kontroversiella frågorna till en varvskommission för att kunna samla sig till ett reellt framtidsinriktat beslut i strukturfrågan till hösten.

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Om jag i propositionen, Jörn Svensson, eller de partier som står bakom utskottets betänkande hade föreslagit ett totalt nedläggande av de svenska varven, så skulle Jörn Svenssons inlägg och frågor ha varit motiverade, för då hade det varit ett underkännande av alla möjligheter till alternativ produktion, framlagda av varvsledningarna eller av personalen i det dokument som Jörn Svensson här visade upp. Det finns f. ö. ett samband mellan dessa två parter. Men så är det ju inte. Det är ingen som föreslår ett totalt nedläggande. I detta ligger bl. a. att man direkt hoppas på och även räknar med att en del sådana projekt skall kunna komma till utförande.

K.-A. Petersson gav mig den lilla slängen, att jag skulle komma ihåg att det finns en värld utanför Göteborg. Ja, jag tycker att jag med gott samvete kan svara att det varken i propositionen eller någon annanstans finns uttalanden som utgör saklig grund för att jag skulle behöva det påpekandet. Det finns en värld utanför Göteborg, bl. a. i Landskrona, och det leder mig över till Nils G. Åslings inlägg.

Nils G. Åsling sade – och det är ett naturligt debattgrepp att koppla – att om skillnaderna är så små, varför då lägga fram en proposition som innebär en omarbetning av det utkast som förelåg? Ja, om det inte förelagat några skillnader i sakståndpunkter skulle det naturligtvis inte ha funnits skäl att göra någon ändring. Men jag har inte påstått att det inte finns några skillnader. Jag har klart markerat att det är en avsevärd skillnad i behandlingen av Landskrona.

Nu säger Nils G. Åsling att nivåer är ointressanta. Men de upplevs verkligen inte på det sättet i varvsorter – inte av personalen och, tror jag, inte heller av allmänheten. Där är en klar skillnad. Men däremot är alltså takten tänkt att vara densamma på de andra och större varvsorterna, det är riktigt. Men det är också den skillnaden att vi med förslaget i propositionen om två år – det har blivit ändrat i utskottet, det har herr Åsling rätt i – ansåg oss kunna lägga fast en utveckling för denna tvåårsperiod och att den prövning som vi

förutsåg på nytt till hösten 1979 skulle avse förhållanden fr. o. m. 1981. I det utkast som utarbetades under Nils Åslings ledning hade det plockats in kontrollstationer varje år, vilket gjorde det hela i praktiken ganska löst. Det var någonting jag ville undvika med vår proposition, men nu har det ju kommit tillbaka. Där fanns, som sagt, skillnader, men herr Åsling har i sin skildring av sig själv som Sankt Göran i kamp med draken överutnyttjat och uppförstorat små skillnader till någonting radikalt och annorlunda.

Förste vice talmannen anmälde att Jörn Svensson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

BERNT NILSSON (s):

Herr talman! Jag avser att i mitt anförande i första hand uppehålla mig vid de frågor som rör arbetsmarknadspolitiska aspekter, dvs. de frågor som arbetsmarknadsutskottet har haft att behandla, och då i synnerhet kanske de frågor där vi haft skilda uppfattningar. Men först en reflexion kring privatkapitalets hänsynslösa agerande.

Den varvskris som nu drabbar världen och många anställda, bl. a. i vårt land, beror till stor del på bristande samordning av olika åtgärder och bristande planering. Bara kapitalet kan få sina vinster – helst så stora och så snabba som möjligt – då är det bra. Att de anställda, och för all del kanske också konkurrenterna, kommer i allvarlig kris bekymrar föga.

Samtidigt som kraftiga nedskärningar av sysselsättningen sker i västvärlden på varvssidan, sker det en uppbyggnad av varvskapacitet i vissa andra länder. En följd av detta blir en enorm kapitalförstöring. Allvarligast i det sammanhanget är väl ändå spelet med de anställda. Tyvärr fungerar privatkapitalets lagar på det sättet.

Nu har vi krisen här, och vi måste försöka göra det bästa möjliga av situationen. I motionen 141 har vi socialdemokrater föreslagit en rad åtgärder. Flera av dessa förslag har tillstyrkts vid utskottsbehandlingen, och det tycker vi är bra.

Vi har bl. a. föreslagit sysselsättningsgaranti t. o. m. år 1980 för de drabbade i storvarven. Anledningen härtill är bl. a. att det blir så många "friställda" på en gång att det skapar stora svårigheter. Vi vet att det rör sig om drygt 4 000 människor. Det torde knappast vara möjligt att ordna arbete och sysselsättning åt alla dessa samtidigt. Det är därför förslaget om en tvåårig övergångsperiod har kommit till, där man garanterar de arbetslösa utkomst under dessa år.

I arbetsmarknadsutskottet ville den borgerliga majoriteten inte vara med om denna sysselsättningsgaranti, utan man avstyrkte den. Nu har emellertid folkpartiet besinnat sig, ty i näringsutskottet har man anslutit sig till det socialdemokratiska förslaget om en sådan garanti, och det är bra. Men man kan fråga sig varför de inte gjorde det även i arbetsmarknadsutskottet, när samma fråga behandlades där. Möjligen skulle man kunna göra den kommentaren att det kanske är tur att regeringspartiet inte är större än det är, för i så fall blev det väl för många uppfattningar att hålla reda på.



Vi tror emellertid att åtgärden kommer att underlätta övergången till nya och varaktiga arbeten. Jag vill därför yrka bifall till denna del av näringsutskottets hemställan i betänkandet.

Vi i arbetsmarknadsutskottet anser det vara felaktigt att de kortsiktiga dellösningar, som regeringen föreslår i form av tidigareläggning av vissa statliga anläggningsprojekt, skall genomföras med i första hand övertalig varvpersonal. På grund av den förra regeringens urusla bostadspolitik m. m. är nu ett stort antal byggnads- och anläggningsarbetare inom varvsregionerna arbetslösa. De arbeten som avses i det här sammanhanget måste enligt vår mening i första hand förbehållas de grupper som har utbildning för just dessa jobb. Det finns ingen mening med att flytta arbetslöshet från den ena individen till den andra, i synnerhet som det som sagts finns utbildad arbetskraft att tillgå inom de regioner det här är fråga om – Runc Johansson i Ljungby har f. ö. varit inne på denna problematik tidigare i dag. Samma regler som i övrigt gäller för beredskapsarbeten och statliga stödbeställningar bör således följas även i detta fall. Jag yrkar därför bifall till reservationen 15.

Eftersom jag kommer från en av de orter som har ett av de tolv mindre och medelstora varven skulle jag vilja något beröra den del av propositionen som gäller dessa.

Propositionen föreslår som bekant att de mindre och medelstora varven skall göra en 30-procentig nedskärning. Propositionen har kritiserats för att vara dåligt motiverad i det här avseendet, och den har inte heller tillstyrkts av utskottet i denna del. Självfallet skulle de små och medelstora varven få betydande svårigheter, om man utan vidare skulle skära bort 30 % av verksamheten. Kapaciteten är ju upplagd på ett sådant sätt att man näppeligen kan göra det. Utskottet har här följt det socialdemokratiska förslaget om en utredning som skall utarbeta en utvecklingsplan för denna varvsgrupp – jag vill understryka att det handlar om en utvecklingsplan, inte en avvecklingsplan. Utredningen skall se på möjligheterna att bibehålla dessa arbetsplatser. Flera av varven torde för övrigt ha goda möjligheter att överleva.

Jag vill emellertid understryka att det stöd som skall utgå måste göras konkurrensneutralt mellan de stora och de mindre varven, vilket också utskottet varit inne på. De små och medelstora varven får t. ex. inte utestängas från att få tidigarelagda statliga beställningar eller från att få andra statliga stödåtgärder. Det är också viktigt att tillfälliga sysselsättningsbidrag kan utgå, såsom vi har föreslagit i den socialdemokratiska motionen.

Även i det här avseendet gäller att det inte är någon mening med att flytta arbetslöshet från en individ till en annan eller från en region till en annan. Jag utgår därför från att utskottets mening i denna fråga kommer att följas.

Med det, herr talman, ber jag att få yrka bifall till samtliga socialdemokratiska reservationer som fogats vid betänkandet och i övrigt till vad utskottet hemställt.

ALF WENNERFORS (m):

Herr talman! Eftersom nu både Erik Hovhammar och Margaretha af Ugglas har belyst det moderata ståndpunktstagandet i varvsfrågan, skall jag begränsa mig till en fråga som har behandlats i arbetsmarknadsutskottets yttrande till näringsutskottet och som sedan har följts upp med en reservation i näringsutskottets betänkande.

Vid första påseendet kan man tycka att den här frågan är av främst praktisk betydelse. På s. 33 i varvspropositionen påpekas, att för att samordna allt det arbete i varvsfrågan som har inletts i regeringens kansli och för att påskynda beslutsprocessen i ärenden som rör de olika varvsregionerna, har det tillsatts en samordningsgrupp med anknytning till delegationen för etableringsfrågor inom industridepartementet.

Departementschefen påpekar också att delegationen har bedrivit s. k. produktsökning i utlandet. Det framhålls även att produktsökande verksamhet bedrivs av vissa regionala utvecklingsfonder, av statens industriverk och av styrelsen för teknisk utveckling.

Departementschefen skriver att alla dessa aktiviteter bör samordnas, och detta syfte tillgodoses således genom delegationen för etableringsfrågor, som tidigare har haft en samordnande uppgift när det gällt sysselsättningsproblem inom specialståls-, textil- och konfektionsbranschen.

I och för sig är det naturligtvis positivt att samordna. Men man kan ju vända på det hela och fråga: Varför skall så många olika slags organ över huvud taget vara inkopplade, att det t. o. m. krävs ett särskilt organ för att just samordna? Den borgerliga trepartiregeringen tog ett krafttag för att komma till rätta med byråkrati, ineffektivitet och slöseri inom den offentliga sektorn, men det förefaller som om detta inte gällde industridepartementets område. Varför har över huvud taget den här etableringsdelegationen tillkommit? Vi har ju här ett särskilt statligt verk, statens industriverk. Varför åligger inte samordningsuppgifterna detta verk? Det är en fråga som man skulle vilja ställa till industriministern. Inte skall väl departementet styra hela den här samordningsverksamheten? Varken minister- eller departementsstyrelse brukar accepteras i det här huset.

Jag är ledsen men jag måste varna för att verksamheten utvecklas mot byråkrati, krångel och mygel. Det är nog så allvarligt om verksamheten ens skulle kunna misstänkas för s. k. mygel och inte allmänt vedertagna beslutsprocesser.

Den samordningsverksamhet som åvilar en departementschef skall enligt hittills gällande konstitutionella regler bygga på beredningsarbete och beslut, som är fattade inom självständiga ämbetsverk och som i sin tur arbetar efter fastställda instruktioner. Det är viktigt att den totala lösningen av varvsfrågorna på kort och på lång sikt icke försåras av byråkratiska beslutsprocesser på central nivå i Stockholm.

Vi moderater har i arbetsmarknadsutskottets yttrande anmält en avvikande mening, och mina kolleger Erik Hovhammar och Margaretha af Ugglas har, som sagt, följt upp den avvikande meningen med en reservation, som är fogad till näringsutskottets betänkande. Vi förutsätter att riksdagen får

en fullständig redovisning av de ansvars- och beslutslinjer som nu tillämpas och som skall tillämpas i fortsättningen. I denna redovisning bör man klarlägga hur gränsdragningen skall ske mellan delegationen och industriverket och även andra ämbetsverk.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till reservationen.

ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! Överkapaciteten inom varvsnäringen i världen är mycket stor. Det är en, men en mycket viktig, orsak till att hela varvsnäringen världen över i dag upplever sin kanske allvarligaste kris. Om orsaker och verkan och om näringens möjligheter inför framtiden, ja, det har ju debatten handlat om hela denna dag, och därför skall jag inskränka mitt anförande till att beröra något av det som arbetsmarknadsutskottet har att ta ställning till, nämligen sysselsättningsåtgärder och regionalpolitiska insatser.

Effekterna på det regionalpolitiska planet och på möjligheten, eller rättare sagt svårigheten, att klara sysselsättningen i varvsorterna är en av de viktigaste aspekterna, ja, kanske den mest betydelsefulla i varvskrisens spår.

När man läser propositionen och de många motionerna framgår det tydligt att meningarna är delade när det gäller neddragningstakten vid varven. Däremot råder det en mycket stor enighet om att omfattande insatser behöver sättas in i varvsregionerna för att hävda sysselsättningen och för att klara den omställning av storvarven som under alla omständigheter måste genomföras.

Regeringens förslag om medelstillelse när det gäller sysselsättningskapande insatser har ett mycket brett parlamentariskt stöd. Det finns anledning att slå fast att regeringen föreslagit mycket omfattande åtgärder för att omstruktureringen skall kunna ske på ett godtagbart sätt. Hela 995 milj. kr. föreslås bli satsade i olika arbetsmarknadspolitiska och regionalpolitiska sammanhang. Medlen avser bl. a. regionalpolitiskt stöd, utökade resurser till de regionala utvecklingsfonderna, bildande av investmentbolag för att främja etableringar eller utvidgningar av företag, varvens utveckling av alternativ produktion, stöd till u-landsbeställningar från de svenska varven samt stöd till vissa omfattande och kostnadskrävande industriella projekt med stort risktagande.

Därutöver föreslås arbetsmarknadspolitiska insatser, främst i form av tidigareläggning av statliga beställningar.

Som företrädare för arbetsmarknadsutskottet är det med stor tillfredsställelse jag konstaterar den breda uppslutning som finns bakom dessa regeringsförslag. Den gemensamma utgångspunkten har varit att neddragningar av arbetskraften måste ske i socialt acceptabla former. Till den utgångspunkten synes alla här i kammaren ansluta sig.

När det gäller metoderna vill jag gå in på en fråga, där folkpartiets representanter i arbetsmarknadsutskottet och näringsutskottet hamnat på till synes olika linjer. Det gäller den s. k. sysselsättningsgarantin eller, som näringsutskottet valt att kalla den, anställningsgarantin. Denna garanti går ut

på att de anställda på de fyra stora varvsorterna skulle garanteras fortsatt anställning t. o. m. 1980, trots att man under motsvarande tid skulle skära ned produktionen med 20 %.

I en socialdemokratisk motion förordas att statsmakterna skulle utfärda generella sysselsättningsgarantier. Vi har i arbetsmarknadsutskottets majoritet ansett en sådan åtgärd så betänklig, att vi inte har kunnat godta motionsförslaget. Det skulle innebära att man sköt svårigheterna framför sig, och en garanti av det här slaget skulle kunna medverka till att man inte tillräckligt starkt utnyttjar möjligheterna att gå över till andra branscher.

Med tanke på de prejudicerande effekter ett oreserverat bifall till yrkandet i den socialdemokratiska motionen skulle kunna få stannade utskottet för att i första hand hänvisa till de mycket omfattande sysselsättningsskapande åtgärder som föreslagits i propositionen och som också både arbetsmarknadsutskottet och näringsutskottet enhälligt har förordat.

Folkpartiets representanter i näringsutskottet har trots dessa betänkligheter ansett sig kunna acceptera garantin. Skälen härtill är åtminstone två. För det första var det en förutsättning för att man skulle få igenom huvudförslaget om en 20-procentig nedskärning under en tvåårsperiod. För det andra gjorde näringsutskottet en del, som jag bedömer det. betydelsefulla förtydliganden. Det gäller bl. a. de arbetsförmedlande insatserna. Näringsutskottet betonar i likhet med arbetsmarknadsutskottet vikten av ett nära samarbete mellan arbetsförmedlingen och varvens personalavdelningar för att man skall kunna nå goda resultat för den enskilde individen.

Vidare anser näringsutskottet att de personer som förs över från den ordinarie produktionen till en särskild arbetsstyrka, bestående av övertaliga, i möjligaste mån skall erbjudas nya arbeten utanför varven. Det innebär, såvitt jag förstår, att om arbetsförmedlingen kan erbjuda lämpliga arbeten, skall vederbörande vara beredda att ta sådana jobb. Detta ställningstagande är inte betydelselöst i ett konjunkturläge, där man trots allt kan vänta expansion i vissa branscher – inte minst inom verkstadsindustrin. Jag tolkar anförandena av såväl utskottets ordförande Ingvar Svanberg, som av Rune Johansson och av andra företrädare för utskottet tidigare här i dag som en bekräftelse på att sysselsättningsgarantin skall ha en sådan innebörd. Erbjuds en varvsanställd ett annat lämpligt arbete, skall han vara skyldig att ta det arbetet. Eljest riskerar han en uppsägning.

Värt att notera är att näringsutskottet också har avstyrkt det socialdemokratiska kravet på att 50 milj. kr. extra skall anslås för den s. k. sysselsättningsgarantin.

Bernt Nilsson var både glad och ledsen över att folkpartisterna kunde – som jag påpekade – ha två till synes skilda ståndpunkter. Varför kunde vi inte hamna rätt i arbetsmarknadsutskottet från början, frågade Bernt Nilsson. Det var ju ändå samma förslag det gällde, var hans tes här i dag.

Nej, Bernt Nilsson, det var inte riktigt samma förslag. Det hände tre saker med det här ärendet under resan från arbetsmarknadsutskottet till näringsutskottet.

För det första satte näringsutskottet på en ny etikett, och det kanske inte

var så märkligt. Man bytte nämligen ut "sysselsättningsgaranti" mot "anställningsgaranti".

För det andra gjorde man förtydliganden och förändringar av den innebörd som jag här har redovisat och som näringsutskottets företrädare har ställt sig bakom. Dessa förändringar är av så kraftig art att det är en väsentlig skillnad mellan näringsutskottets och motionärernas syn på denna fråga.

För det tredje gick näringsutskottet enhälligt – alltså inkl. socialdemokraterna – emot det förslag som Bernt Nilsson stödde i arbetsmarknadsutskottet om ett extra anslag på 50 milj. kr. Det har alltså hans partibröder i näringsutskottet gått emot. Det är sålunda inte bara i de mindre partierna som man kan ha skilda ståndpunkter.

Herr talman! Jag vill stryka under att det viktiga arbetsmarknadspolitiska instrumentet – arbetsförmedlingen – inte får komma bort i sammanhanget. Så många som möjligt av övertaliga varvsarbetare bör föras över till arbeten som på sikt är bestående. Både den enskilde och samhället är betjänta av en sådan ordning. Det är också viktigt att den övertaliga styrkan hålls så liten som möjligt med hänsyn till att det finns en klar risk för ytterligare nedskärningar av varven efter 1980.

Innebörden av sysselsättningsgarantin skulle mot den här bakgrunden bli att övertalig personal, som inte erbjuds annat lämpligt arbete, får behålla sina anställningar t. o. m. 1980. Det skulle också sammanfalla med den allmänna mening som råder inom de båda berörda utskotten, nämligen att neddragningen skulle ske – för att citera ett tidigare använt uttryck – i socialt acceptabla former.

Det är mot den bakgrunden, herr talman, som jag anser att jag kan ansluta mig till näringsutskottets betänkande på alla punkter.

BERNT NILSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Elver Jonsson försöker bortförklara den situation som uppstod när det skedde förändringar i ställningstagandena inom folkpartiet från det att arbetsmarknadsutskottet behandlade frågan och till dess näringsutskottet behandlade det. Elver Jonsson säger att det var förändringar som gav så goda resultat för den enskilde individen, att det var skäl att inta en annan ståndpunkt.

Jag tror, Elver Jonsson, att vi skall överlåta åt de anställda på varven att avgöra vad som är bästa resultatet – att det inte finns någon anställnings- eller sysselsättningsgaranti eller att det finns en sådan garanti. Jag är helt övertygad om att de anställda vid varven föredrar den lösning som nu har kommit fram med hjälp av folkpartisterna i näringsutskottet.

Vi hörde här tidigare i dag att 20 000 människor i Göteborgsregionen var arbetslösa på ett eller annat sätt. Men nog borde väl arbetsmarknadsutskottets fp-representanter ha varit medvetna om den situation som rådde; det var man tydligen i näringsutskottet i alla fall. Jag tycker det är bra att man har tagit den ståndpunkten och följt socialdemokraterna i det förslag som förelåg där. Det innebär säkerligen att vi kan lösa sysselsättningsproblemen för de varvsanställda på ett helt annat sätt än vad vi skulle ha kunnat göra annars.

Tisdagen den  
19 december 1978

*Vissa varvsfrågor*

ELVER JONSSON (fp) kort genmäle:

Herr talman! Bernt Nilsson kom inte till någon annan slutsats än jag, nämligen att slutprodukten i näringsutskottet är mycket bra för de varvsanställda. Han har heller inte dementerat mitt påstående, att det skedde vissa förändringar från det att arbetsmarknadsutskottet hade att ta ställning till ett yrkande från socialdemokratiskt håll i vårt utskott till vad socialdemokraterna i näringsutskottet kunde acceptera, nämligen förändringar på tre mycket viktiga punkter.

Hans uttalande om att vi skall överlåta åt varvsarbetarna att göra den bedömningen ändrar ingenting i vår inställning, nämligen att vi kan utgå från att det är ett mycket bra beslut som riksdagen fattar om den följer näringsutskottets betänkande, vilket jag har yrkat bifall till på alla punkter – i motsats till Bernt Nilsson, som har en rad reservationer som han tänker ställa upp på.

OLOF JOHANSSON (c):

Herr talman! Naturligtvis är det alternativen för framtiden som är det väsentliga i varvspolitiken. Arbetsmarknadspolitiska åtgärder kan bara bli medel att lösa problemen vid övergången från ett område till ett annat. Detta gäller här lika väl som inom andra branscher.

Några talare har tidigare i debatten här efterlyst konkreta alternativ. Låt mig då nämna några av de saker som inte har berörts direkt i motionerna men som det finns anledning att erinra om.

Vi är i centerpartiet hårt inriktade på att ta fram ett ordentligt beslutsunderlag på t. ex. olika energitekniska områden. De passar också väl in i just varvsnäringens framtid.

Ett exempel är det naturgasprojekt som har utretts och förberetts under lång tid och där centern har varit pådrivande för att få i gång de konkreta initiativ som krävs för att vi skall få ett ordentligt beslutsunderlag.

De näringspolitiska och industripolitiska skälen för introduktion av naturgas har knappast någonsin varit tyngre än de är i dag. Det är därför viktigt att vi snabbt får möjlighet att fatta ett beslut, eftersom just projekt av det här slaget skulle kunna innebära ett väsentligt komplement till varvsindustrin vid dess omställning.

En annan sak är förslaget till en uppsnabbning av kraftvärmeutbyggnaden, som jag f. ö. antar kommer att tas beslut om här i riksdagen senare i dag. Det är naturligtvis viktigt att man på ett område med så pass stora investeringar snabbt utnyttjar det planeringsläge som finns. Åtskilliga kommuner är beredda att satsa på kraftvärme i dag. Det finns utbyggd produktionskapacitet inom varvsnäringen och inom det företag som det här gäller, Svenska Varv, för att kunna ta sig an ett sådant projekt. Det vore naturligtvis utomordentligt bra för varvsarbetarna, i Göteborg bl. a., om partierna i riksdagen omedelbart ville ställa upp för att konkret stödja partimotionen från centern. Det skulle kunna ge sysselsättning. Det är ingenting som man först behöver jobba med under ett par år för att försöka få fram, utan det finns redan konkreta objekt. Det är bara att vidta en mindre statlig stimulansåtgärd och dessutom ge

finansieringshjälp till de kommuner som det gäller. Jag hoppas att inte alla i partinit har förkastat den möjligheten redan i det här läget. Frågan återkommer, som sagt, senare i dag.

Inom trepartiregeringen har vi drivit på de vindkraftprogram som finns. Det ligger längre fram i tiden men det är samma sak som gäller, nämligen att det på sikt kan ge betydande arbetstillfällen just för varven i samarbete med annan verkstadsindustri. Det kräver en vidgning av programmet. Man får satsa mer på sjöbaserade vindkraftverk för framtiden, men det är utan tvivel en av de saker vi måste pröva.

Naturligtvis är det utomordentligt värdefullt med de initiativ de anställda vid varvsföretagen själva tagit. Där finns åtskilliga projekt som ligger väl i linje med dem jag redan nämnt och som passar för tung verkstadsindustri. Problemet är naturligtvis att hinna fram med projekten och få fäste på en marknad där referensexemplar ofta krävs och därtill uppnå rationell produktion och täckning för kostnaderna. Jag vill helt kort hänvisa till den centrala utvecklingsfond som centerpartiet har föreslagit i sin partimotion. Den skulle också kunna vara ett stöd inte bara till varvsregionerna utan också till de underleverantörer som ser sin sysselsättning och sina produktionsmöjligheter vika.

Arbetsmarknadsutskottet, som jag främst talar för, har, vilket Elver Jonsson redan påpekat, varit så pass ense i sak att det egentligen inte finns mycket att tillägga. Det är mycket värdefullt att arbetsmarknadsutskottet så klart tagit ställning när det gäller de mindre och medelstora varven. Med propositionens utformning på den punkten ökar nämligen risken för de mindre och medelstora varven, och det är viktigt att just detta klargörs. Genom att strukturbeslut inte tas för de stora varven ökar risken för de mindre och medelstora. Därför har arbetsmarknadsutskottet mycket klart uttalat att utskottet, i den mån det på någon ort skulle behövas insatser *utöver* vad som är möjligt med nuvarande medel, räknar med att regeringen återkommer till riksdagen och att man dessutom utnyttjar den möjlighet 75-procentsbidraget utgör för att bistå de mindre och medelstora varven under den utredningsperiod vi är överens om.

Debatten har naturligtvis kretsat rätt mycket kring det som kallas en sysselsättningsgaranti men blivit en anställningsgaranti och som sedan under förmiddagens debatt omdefinierats till anställningstrygghet. Efter att ha lyssnat uppmärksamt på alla upphovsmännen som talat om detta vet jag uppriktigt sagt fortfarande inte på vad sätt detta skiljer sig från arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Ett intressant replikskifte fördes mellan före industriministern Runc Johansson och Margaretha af Ugglas. Det fullföljdes aldrig riktigt, men jag tolkade det som en samstämmighet i uppfattningen att det egentligen bara var en fråga om att ha anställningen kvar. I övrigt var det inga särskilda arbetsmarknadspolitiska favörer. Men det finns naturligtvis en fråga till att ställa: Är det möjligen en lönefråga? Det skulle vara intressant att höra vad upphovsmännen egentligen åsyftar. Vad finns det för konkreta skillnader mellan de arbetsmarknadspolitiska åtgärder vi föreslagit och denna anställningstrygghet som man talar om som en anställningsgaranti? Jag tror

det kan vara av en viss betydelse för kammaren att få reda på den saken.

Jag skall inte gå i polemik med Elver Jonsson på det här området. Jag tror han känner sig litet besvärad av den förändring som skedde natten mellan den 7 och 8 december såvitt jag vet. Men det är klart att man blir litet konfunderad och undrar varför folkpartiet i näringsutskottet inte litar på de arbetsmarknads- och regionalpolitiska insatser som man tidigare sagt var tillräckliga för att klara anställningstryggheten. Varför litar inte Sven G. Andersson på Elver Jonsson och majoriteten i arbetsmarknadsutskottet? Var det möjligen så att Ola Ullsten började bedriva närdemokrati och tog över utskottsrepresentanternas arbete?

Inte är det väl heller direkt ointressant när Sven G. Andersson säger att anställningsgarantin blir billigare än arbetsmarknads- och regionalpolitiken. Om anställningsgarantin är billigare skall vi naturligtvis ha den över hela landet. Det vore ju i hög grad en effektivisering. Vad är det för orter som inte skall få åtnjuta det som är billigare och dessutom bättre? Om det är någon bransch som borde få åtnjuta det som är både bättre och billigare så är det väl teko. Jag kan citera ur industriverkets nyligen utkomna skrift *Industriutvecklingen i Sverige*, där det talas om "en nettominskning av antalet industrisysselsatta med i runda tal 85 000 personer under perioden 1976–1982. Den största sysselsättningsminskningen bedömdes ske inom teko-, läder- och skoindustri samt varvsindustri där sysselsättningen beräknades minska med 22 700 respektive 10 600 personer."

Om det är någon bransch som behöver denna utomordentligt fina cigarr som ni talar om – stor anställningstrygghet, dessutom till ett lägre pris – så måste det ju vara teko-, sko- och läderindustrin. Eller hur? Det vore bra om man förklarade sig från regeringspartiets sida. Såvitt jag har hört har inte socialdemokratiska representanter hittills sagt något om att anställningsgarantin är *både* bättre och billigare.

Sedan är det naturligtvis en viktig principfråga inbyggd i det här ställningstagandet. Det vet säkert Elver Jonsson också. Så sent som i förra veckan stod han här i talarstolen och sade att vi behöver stimulera rörligheten. I varje fall kritiserade han centerpartiet för att inte vilja det. Nu är han alltså beredd att låsa situationen på en av de bäst ställda orterna i landet. Därmed inte sagt att arbetsmarknadsläget är bra i Göteborg! På den punkten kan man lätt instämma med Erik Huss. Det är inte bra någonstans på arbetsmarknaden i Sverige f. n. Därför måste man göra en avvägning mellan olika orter och göra de bästa insatserna där de bäst behövs. Eller är det inte så arbetsmarknadspolitik skall bedrivas?

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till de reservationer där centerrepresentanter finns med bland undertecknarna.

ELVER JONSSON (fp) kort genmäle:

Herr talman! Olof Johansson sade att han inte skulle pressa mig i debatten men avslutade med ett ganska rejält tryck. Han inledde polemiken med att fråga vad som hände den – som han inte uttalade men ändå menade – ödesdigra natten mellan den dag då arbetsmarknadsutskottet hade skrivit sitt



betänkande och den dag då näringsutskottet skulle börja läsa det. Ja, vad som hände var att näringsutskottet förändrade den socialdemokratiska motionen på tre mycket viktiga punkter, vilket jag redogjorde för i mitt första inlägg. Det var alltså inte samma sak utan något helt annat som folkpartiets företrädare i näringsutskottet hade att säga ja till än det som vi hade att ta ställning till i arbetsmarknadsutskottet. *Originellare än så var det inte.*

Man kan också möjligen fråga sig vad som hände samma natt, eftersom centerpartiet inte bara med oss utan också med moderaterna var överens om hur vi skulle uttrycka oss i arbetsmarknadsutskottet. När det gäller sysselsättningsgarantin skedde ju också ett sönderfall i näringsutskottet, så jag kan väl replikera genom att be Olof Johansson berätta vad som hände i näringsutskottet på den punkten, eftersom inte de två partigrenarna höll ihop. Olof Johansson refererar till den debatt vi förde beträffande ersättning till dem som tvingas flytta i samband med arbetslöshet. När den debatten fördes var vi överens om att de som kom i en sådan nödsituation skall ha rimliga ekonomiska villkor. Det var en tanke som centerpartiet avvisade motionsvägen, men under utskottsbehandlingen gjorde centerpartisterna i allt väsentligt avbön och anslöt sig, som jag då uttryckte det, till åtminstone 70 % till det förslag som utskottet och riksdagen sedan stannade för. Jämförelsen var alltså inte särskilt god.

Vad det här innebär konkret för dem som hamnar i situationen att bli utan arbete på varvsorterna har uttryckts så många gånger att jag tycker att det räcker att hänvisa till mitt huvudanförande, som stämmer väl överens med vad näringsutskottet skriver och vad andra inlägg i dagens debatt har gett vid handen.

OLOF JOHANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Till att börja med skall jag ta upp frågan om rörligheten. Jag ansåg redan i förra veckan och anser även nu att Elver Jonsson förändrar verkligheten därvidlag. Det var på det sättet att centern i arbetsmarknadsutskottet uttalade att det är självfallet att ingen skall vara tvingad att flytta för att erhålla sysselsättning och en rimlig standard. Det var inte det diskussionen gällde, utan den gällde faktiskt i vilken mån man i realiteten skulle förändra den av 1976 års riksdag fastlagda regionalpolitiken just i tilläggsbudget I. Det var där man ville göra en höjning för att öka stimulans-effekten och åstadkomma större rörlighet.

Det är därför förvånande att man går motsatt väg just på varvsområdet. Jag sade inledningsvis att jag egentligen inte skulle polemisera med Elver Jonsson. Han har ju på papperet fäst en sund skepsis mot anställningstrygghetsgarantin, och sedan har han upplevt att han har fått igenom förbättringar – vilket inte har klarats ut i debatten. Men det kanske vi får höra mer om i senare inlägg.

Det intressanta är i stället hur näringsutskottsrepresentanterna motiverar sin ståndpunkt. Den motiveringen hoppas jag att vi får av Sven G. Andersson eller någon annan som är representativ för näringsutskottet.

ELVER JONSSON (fp) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig försöka klara ut frågan om centerpartiets nej till ekonomisk kompensation till dem som tvingas flytta i situationer då de blir arbetslösa. Det nejdet blev ett ja, eller åtminstone ett ja till 70 %. Nu säger Olof Johansson att den debatten egentligen handlar om 1976 års regionalpolitik. Den ligger fast, och det slog utskottet också mycket klart fast i sitt yttrande till riksdagen. Om Olof Johansson menar att det egentligen var ett regionalpolitiskt ärende som vi då behandlade ter det sig ganska torftigt. Det som var kvar när centerpartiet hade gjort sin förändring i utskottet var nämligen 3 milj. kr. att bedriva regionalpolitik för. Jag sade i debatten då att det är ett alltför futtigt belopp för att man skall kunna säga att man med hjälp av det löser regionalpolitiska problem.

När det sedan gäller dagens ärende, som vi kanske borde ägna oss mer åt, förhåller det sig så att skillnaderna mellan näringsutskottets förslag och de insatser som föreslås i propositionen är utomordentligt små. Man kan formulera det så att näringsutskottet har lagt sig ut litet hårdare för de varvsarbetare som råkar illa ut vid en nedskärning, men i den praktiska tillämpningen är skillnaden utomordentligt liten. Det är det som gör att jag anser att det finns anledning att yrka bifall till det föreliggande förslaget från utskottet – samtidigt som det finns anledning att vidhålla den principiella ståndpunkt som arbetsmarknadsutskottet intar och som jag och Olof Johansson är överens om.

OLOF JOHANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Först det här om rörlighet: Det fanns i motionen ett uttalande om att de som tvingades flytta skulle hållas skadeslösa. Det var därför vi gick med på att räkna upp anslaget enligt penningvärdeförändringen i det fallet. Dessutom begärde vi att regeringen utöver de tre miljonerna skulle komma med förslag till förstärkningar av de regionalpolitiska insatserna.

Men den fråga som är aktuell i dagens debatt är: Varför skall det vara rörlighet i Norrland och på andra håll och inom tekobranchen – men inte inom Göteborgsområdet? Den frågan fick jag inte något svar på, men det vill jag ha.

Finns det någon skillnad mellan arbetsmarknadsutskottet och näringsutskottet? Ja, på tre punkter gjordes det ändringar, säger Elver Jonsson. Vilka är då skillnaderna rent konkret? Och hur kommer det sig att näringsutskottets alternativ blir billigare än det arbetsmarknadsutskottet föreslagit? Det var ju vad Sven G. Andersson sade här tidigare. Det kan vara intressant för kammaren att få veta detta.

Förste vice talmannen anmälde att Elver Jonsson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

KARL HALLGREN (vpk):

Herr talman! Den borgerliga trepartiregeringens tänkta s. k. lösning på varvsnäringens problem hann inte sättas på pränt i form av ett regeringsför-

slag. Utkast till ett sådant förslag hade dock gjorts, och innehållet diskuterades i pressen med blandade känslor. Nu har riksdagen att ta ställning till en kompromiss som den folkpartistiska regeringen och socialdemokraterna står bakom. Det är endast i detaljfrågor som SAP har reserverat sig mot regeringsförslaget. Man frågar sig då: Vari ligger nu skillnaden mellan det tidigare tänkta trepartiregeringsförslaget och det som nu föreligger? Skillnaden ligger i första rummet i vilken tid som varven skall få till förfogande för att banta ner sin verksamhet och sedan också i den s. k. anställningsgarantin t. o. m. 1980, som ju har debatterats flitigt här och som förtydligades något i replikskiftet mellan Rune Johansson och Margaretha af Ugglas.

Såvitt jag kan förstå av det meningsutbytet upphör den s. k. anställningsgarantin så fort man blivit erbjuden ett arbete. Men jag förutsätter naturligtvis att det skall vara åtminstone ett likvärdigt arbete – samma krav som vid arbetsförmedling. Skillnaden mellan det vanliga förfarandet vid arbetslöshet och den här anställningsgarantin kan man då finna i att den som har anställningsgaranti inte behöver uppsöka arbetsförmedlingen med jämna mellanrum som alla andra arbetslösa. Jag vet inte om det är en riktig tolkning, men det är möjligt att någon från socialdemokratin kan förklara vad man menar.

Folkpartiregeringen förordar en nedskärning av kapaciteten med drygt 20 % under två år. Och det instämmer socialdemokraterna i. Man är också överens om att – som industriministern uttalat – det kan bli nödvändigt med ytterligare nedbantning efter 1980. Det finns återgivet på s. 26 i betänkandet. Med andra ord: kompromissen kan mycket väl leda fram till samma slutmål som trepartiregeringen skissade tidigare. Och industriministern har också deklarerat här att skillnaderna mellan dessa två förslag är försvinnande liten när det gäller kapacitetsminskningen. Om man drar ned 20 % på två år eller 30 % på tre år men i det första fallet reserverar sig för en ytterligare nedskärning efter det att de två åren har gått, då är det ju svårt att se någon större skillnad.

Det kan t. o. m. gå så långt att moderaternas krav på 40–50 % nedskärning av kapaciteten på storvarven blir tillgodosett i framtiden. Det finns i varje fall inga garantier för att det inte kommer att bli så. Också socialdemokraterna står bakom detta uttalande, eftersom näringsutskottet helt har instämt i industriministerns uttalande. Den borgerliga trepartiregeringens ursprungliga bantningsplan för svensk varvsnäring kan således inom en inte alltför avlägsen tid bli verklighet.

När riksdagen senast behandlade varvsproblemen – den 3 juni i år – kom den borgerliga regeringens planer på en kraftig kapacitetsminskning upp till debatt. Vid det tillfället betecknade den socialdemokratiska talesmannen för näringsutskottet dessa planer såsom lönnmord på svensk varvsnäring. I dag har samme man tydligen sällat sig till lönnmördarligan – för Ingvar Svanberg står väl bakom de uttalanden som görs i utskottsbetänkandet och i propositionen, samtidigt som man från SAP förordar en minskning med 20 % under de närmaste två åren? Detta har också bekräftats av Rune Johansson, den förre socialdemokratiska industriministern. Enda skillnaden

är att det lämnas anställningsgaranti i två år för de – som det heter i utskottsbetänkandet – ”överblivna” på varven. Men när denna tidsfrist har löpt ut är avskedandena ett faktum. Tusentals varvsarbetare ställs utan jobb. Om någon i lönnedom stryper någon långsamt eller hastigt, är det väl i båda fallen fråga om lönnmord, enligt mitt sätt att se.

Jag vill också påminna Ingvar Svanberg om vad han sade i debatten den 3 juni i år beträffande svensk varvspolitikens planmässighet. Jag citerar ur protokollet:

”Riksdagen fattade beslut om varvets framtid 1976 och 1977, och nu 1978 står vi alltså inför ett nytt beslut. Härvid bör påpekas, som också industriministern gjorde, att vi ämnar fatta ännu ett beslut innan detta år gått till ända. Varje gång har besluten inneburit nya nedläggningar, nya inskränkningar och ytterligare personalminskningar. Man talar om anställningstrygghet. Men vilken trygghet kan varvens anställda känna mot bakgrund av dessa mer eller mindre planlösa beslut? Snarast upplever de sig som offer för slumpens blinda lek, och de frågar sig: Skall svensk varvsnäring på detta sätt avvecklas bit för bit, utan att man vet var det skall sluta?”

Ja, dessa frågor ställer sig varvsarbetarna också i dag. Frågorna är väl så befogade nu som tidigare.

Den satsning som man nu har för avsikt att göra innebär att miljardbelopp ställs till Svenska Varvs förfogande endast för att förbereda avveckling av stora delar inom varvsnäringen. Man är överens om att på sikt avskeda tusentals varvsanställda bara det sker under, som man säger, socialt acceptabla former. Vänsterpartiet kommunisterna ställer inte upp på denna kapitulationslinje. Vi menar att det måste vara riktigare att satsa på en helt ny varvspolitik med siktet inställt på utveckling i stället för avveckling. Jörn Svensson har i sitt anförande på ett utmärkt sätt klargjort vpk:s alternativ till regeringens och socialdemokraternas varvspolitik. Jag vill livligt instämma i vad han sagt.

Man måste också ställa frågan, och det gör säkert varvsarbetarna i gemen: På vilket sätt har de anställda kunnat påverka sin situation? Har de haft någon nytta av lagen om medbestämmande i arbetslivet, som enligt vissa förespråkare skulle kunna användas i samband med nedläggningar, nedskärningar och omplaceringar? Vem är det som bestämmer och planerar avvecklingen? Svaret ger sig självt: Inte är det de anställda. Även om de anställda har lagt ner mycken möda på alternativ och omorganisation, så har deras åsikter på intet sätt beaktats. Nej, medbestämmandelagen är vare sig brukbar eller tillämplig i denna för de anställda så väsentliga fråga.

Däremot ställs det stora krav på de fackliga organisationerna, och det är tydligt att alla – även socialdemokraterna – ställt sig bakom de krav som föreskrivs. Jag skall här återge några av de krav som utskottet ställer:

”De kapacitetsmål som i propositionen ställs upp för de svenska storvarven kommer att medföra svåra sysselsättningsproblem.

Industriministern understryker att stora krav kommer att ställas på företagsledningarna och på de fackliga organisationerna. I propositionen uttalas vidare att en förutsättning för att omställningsprocessen skall lyckas

och företagen få rimlig möjlighet att överleva är att samtliga berörda parter samverkar för att lösa uppkommande problem. Kapacitetsneddragningen måste ske på ett sådant sätt att varven, när omställningsprocessen är genomförd, har en personalsammansättning som möjliggör en effektiv verksamhet vid samtliga enheter. För att detta skall uppnås krävs att varvsföretagen och de fackliga organisationerna kommer överens om sådana former för personalminskningen som den nya situationen kräver.”

Det är något helt annat än vad varvsarbetarna hade tänkt sig när det gäller medbestämmande. Nu är det regering och riksdag som ställer hårda krav på de fackliga organisationerna. Något s. k. medbestämmande existerar i verkligheten inte. Ja, vpk har ju tidigare påtalat att så här kommer MBL att verka i praktiken.

Vad beträffar Göteborgsvarven, som helt naturligt ligger mig närmast, uttalas följande i regeringens förslag, vilket också återges i utskottsbetänkandet: ”Den sammanlagda personalstyrkan vid de båda Göteborgsvarven – Arendalsvarvet och Cityvarvet, bör minskas med 1 400 personer till totalt 5 000 vid utgången av år 1980.” Men det här är inte hela sanningen. Det kan bli en väsentligt större minskning av andra berörda arbetargrupper. Det kan också bli ytterligare neddragningar efter 1980. Vidare sägs: ”Även dessa två varv bör väsentligen inrikta sin produktion på alternativa produkter samt fartygsreparationer”, heter det vidare.

Med andra ord siktar man på att Arendalsvarvet inte skall producera några fartyg och att Cityvarvet skall ha kvar en del fartygsreparationer.

Inriktningen i regeringens förslag är således att skeppsbyggnad i Göteborg på sikt skall upphöra. Arendalsvarvet skall tydligen omställas till någon form av större mekanisk verkstad. Detta är enligt vårt sätt att se en äventyrlig omställning som kan komma att få katastrofala följder. Alla vet ju att metallindustrin i vårt land på intet sätt är blomstrande och att det knappast finns utrymme för fler större verkstäder med mindre än att detta måste drabba andra nu verkamma företag. Det kan med andra ord betyda arbetslöshet på andra håll i landet, dvs. man slår ut någon annan industri.

I centerns partimotion 143 framförs samma tankegångar. Arendalsvarvet skall göras om till en tung mekanisk industri. I samma motion sägs också att de strukturförändringar som är nödvändiga inom varvsindustrin kommer att medföra svåra sysselsättningsproblem. Det är nog ett riktigt konstaterande. Så fortsätter man: Det krävs därför åtgärder för att underlätta de anställdas möjligheter att få sysselsättning inom de mer expansiva delarna av näringslivet i varvsregionerna.

Det låter ju vackert, men då måste man ställa frågan till centerpartiets representanter: Var någonstans i Göteborg finns de expansiva delarna av näringslivet? För något tiotal år sedan hade det kanhända varit möjligt – i dag är det en omöjlighet.

Göteborg har nu stora arbetsmarknadsproblem som inte tål ytterligare påfrestningar. Det har tidigare berörts här i debatten. Man har nämnt 20 000 arbetslösa. Jag vet inte hur man kommit fram till den siffran, men de undersökningar som gjorts visar en väsentligt högre siffra. I dag är omkring

40 000 människor på ett eller annat sätt utanför den egentliga arbetsmarknaden. Mer än 6 000 är direkt arbetslösa, medan resten är föremål för någon form av AMS-verksamhet, beredskapsarbete, omskolning eller förtidspensionering.

Det har också gjorts en prognos som visar att man 1983 är i behov av mellan 15 000 och 18 000 nya arbetstillfällen i Göteborg. Då frågar man sig: Är Göteborgsregionen en sådan region där det finns några som helst framtidsutsikter att placera om människor till meningsfulla arbeten? Säkerligen inte. Enligt den kompromiss som regeringen och SAP träffat kommer ytterligare 1 400 att ställas utanför den egentliga arbetsmarknaden i Göteborg. Men efter 1980 är ju också dessa helt utan sysselsättning, dvs. då är de avskedade.

Säkerligen frågar sig varvens anställda om det verkligen var nödvändigt att denna situation skulle uppstå – om det inte hade varit möjligt att förhindra att den uppkom. Alla ställer ju dessa frågor när jobben är hotade. Vpk anser att krisen hade gått att motverka på många sätt och att den inte hade behövt leda till sådana här konsekvenser om man vidtagit andra åtgärder, som bl. a. vpk har föreslagit långt tidigare.

När det gäller själva orsakerna till krisen kan jag i mångt och mycket instämma i vad Bernt Nilsson sade – just att det har varit en ohämrad spekulation från privatkapitalet, inte bara här i Sverige utan i alla varvsnationer ute i världen. Man har satsat på snabba pengar genom att ställa om varven för byggande av s. k. supertankrar. Men man förbisåg att förbereda också annan produktion av specialfartyg, såsom mycket riktigt uttalas i propositionen och utskottsbetänkandet. Det sägs också i utskottsbetänkandet att de svenska storvarven inte är lämpade för detta, eftersom det fordras en omställning.

Alternativ produktion, som Jörn Svensson och även andra har talat om, är en sak som man kunde ha satsat på tidigare och som vänsterpartiet kommunisterna förut har fört fram. En hårdare samhällelig styrning av transportpolitiken i dess helhet, med en kraftig satsning på kust- och insjöfarten i samhällelig regi, liksom en nationalisering av rederinäringen är krav som vpk tidigare har ställt. En upprustning av kust- och insjöhamnarna och en ökad insjöfart i samhällelig regi skulle naturligtvis ha skapat jobb för varven. Och om rederirörelsen hade varit i samhällets ägo kunde ju alla beställningar på nya fartyg ha lagts på svenska varv.

Jag frågar mig om man över huvud taget hade haft de problem man i dag dras med, om man genomfört våra förslag. Frågan är om man inte helt hade kommit ifrån den s. k. varvskrisen.

I ett replikskifte med Jörn Svensson sade Rune Johansson bl. a. att den socialdemokratiska varvsmotionen var utarbetad i nära och intim kontakt med de varvsanställda – det är varvsarbetarna som har ställt kraven. Jag har en annan uppfattning när det gäller att varvsarbetarna skulle stå helt bakom den här motionen. Vid ett sammanträffande med varvsarbetarna och deras fackliga representanter i Göteborg för någon tid sedan, som bl. a. jag och C.-H. Hermansson deltog i, var man inte alls för de lösningar som SAP framför i sin motion. Vad Rune Johansson sade är väl därför en sanning med

modifikation. Det är möjligt att varvsarbetarna har ändrat sig.

Herr talman! Till sist vill jag liksom Jörn Svensson rikta en maning till Sveriges varvsarbetare: Betrakta inte det beslut som riksdagen i dag kommer att fatta om varvens framtid som något slutgiltigt, något oåterkalleligt! Svensk varvsnäring kan på nytt blomstra och utvecklas. Men det kan endast ske genom en aktiv kamp bland varvsarbetarna själva för att få behålla sina jobb.

Vpk har vidare krävt att nuvarande ledning för den statliga varvskoncernen bör ersättas med en administration, där de arbetande har majoritet på alla nivåer. Vi anser det vara en nödvändighet för att varven skall kunna utvecklas i stället för, som nu sker, att varven avvecklas.

Herr talman! Jag yrkar bifall till vår motion nr 142 och till vår tidigare väckta motion nr 1 som också behandlas i det här sammanhanget.

HUGO BENGTTSSON (s):

Herr talman! Det är inte särskilt uppmuntrande att behöva konstatera att större delen av den svenska sjöfartsnäringen befinner sig i en mycket allvarlig kris. Det är en klen tröst att förhållandena på de flesta håll i världen är desamma på det här området. Det enda sättet för oss att lösa dessa frågor är att engagera samhället. De lösningar vi tar fram måste vara sådana att de passar in i ett strukturmönster som gör det lättare att komma fram till varaktiga lösningar i det längre perspektivet.

Samtidigt måste, som vi framhåller i den socialdemokratiska partimotionen, alla omställningar ske i socialt acceptabla former. Omställningar som resulterar i en omfattande arbetslöshet kan inte accepteras från vare sig samhällsekonomiska, sociala eller mänskliga utgångspunkter.

Jag noterar därför med tillfredsställelse att kravet i vår motion, att inga friställningar skall ske vid storvarven, också kommit att omslutas av folkpartiet. Även om vi har ställt upp på propositionens krav på nedskärningar, så kommer ju de som berörs av neddragningarna vid varven ändå att få en tvåårig anställningsgaranti. Vi tar alltså ett direkt ansvar för de varvsanställda. Ingen skall behöva lämna sitt jobb utan att ett annat jobb är ordnat dessförinnan.

Detta står i hjärt kontrast till det förslag som trepartiregeringen avsåg att lägga och vilket som bekant hade kommit att innebära att åtskilliga tusen anställda vid varven skulle komma att avskedas och kort och gott ställas på gatan. Bakgrunden till vårt förslag är att det inte finns några möjligheter att snabbt skaffa fram jobb åt tusentals människor.

Jag behöver bara ta min egen hemkommun, Landskrona. Förhållandet på sysselsättningsområdet är redan sådant att vi har omkring 800 anmälda arbetslösa. Alla står till arbetsmarknadens förfogande, men det finns inga jobb; detta i en kommun med ungefär 37 000 invånare.

Att under en relativt kort tidsperiod kasta ut ytterligare 750 man, som propositionen föreslår, skulle innebära en katastrof. Jag vågar än mindre tänka på den situation som skulle ha uppstått om trepartiregeringens förslag hade blivit lagt. Enligt det förslaget skulle man som bekant ha kastat ut 1 700

man i Landskrona. Vad beträffar de andra orterna så är ju Uddevallavarvet som arbetsplats lika dominerande i Uddevalla som Öresundsvarvet är i Landskrona. En nedskärning där skulle få samma förödande konsekvenser för kommunen som dem jag pekar på för min egen kommun.

För Göteborgs vidkommande, där man har en större arbetsmarknad, spelar varven inte samma dominerande roll som arbetsplats. Men för individen, den enskilde arbetstugaren, blir ju situationen precis densamma.

Kockums i Malmö berörs visserligen inte direkt av den proposition vi nu behandlar, men med hänsyn till den preliminära överenskommelse som föreligger mellan staten och företaget om ett statligt övertagande av företaget, vet vi att situationen där är likartad. Överallt på varvsorterna hälsas den överenskommelse som i näringsutskottet träffats mellan socialdemokrater och folkpartister om anställningsgaranti med den största tillfredsställelse.

Drivkraften i vårt agerande från socialdemokratiskt håll är givetvis omtanken om den enskilda människan, men också möjligheten att bevara kunnandet hos de varvsanställda – detta är en viktig resurs för vår framtida industriutveckling. Den resursen måste samhället ta till vara, inte föröda. Och vill man räkna rent ekonomiskt, kan det inte bli någon större förlust för samhället, om ens någon, genom att hålla folk i arbete eller utbildning för framtida arbetsuppgifter i stället för att ge dem arbetslöshetsunderstöd. Det kan givetvis sägas, som det görs i centerreservationen, att detta endast är att skjuta svårigheterna framför sig och att man alltså om två år står i samma situation. Men man glömmer då bort några viktiga saker. Under tiden har i varje fall många i farozonen för avskedande kunnat skaffa sig nya och säkrare jobb, och den naturliga avgången har som bekant också sin effekt på personalbeståndet.

Men det viktigaste är utan tvivel att många människor genom tvåårsgarantin räddas undan sociala problem och de tragedier som följer i dess spår. Enbart detta tycker jag borde vara tillräckligt för en enhällig uppslutning här i riksdagen.

I motion 127 har vi tagit upp frågan om hur man skall klara yrkesutbildning och omskolning på varvsorterna. Då det gäller problemet med omskolning har detta i stor utsträckning fått sin lösning genom det beslut som jag förutsätter att riksdagen kommer att fatta genom att anta förslaget om den tvååriga sysselsättningsgarantin. Men i övrigt vill jag rikta uppmärksamheten på de resurser som finns inom varven och som kan ställas till samhällets förfogande då det gäller omskolning av personer som inte har sin dagliga verksamhet vid varven. Redan nu använder arbetsmarknadsverket företagens resurser på detta område genom att förlägga omskolningskurser till företagens skolenheter, som inte i någon nämnvärd utsträckning används av företagen själva. Här finns yrkeskunnig lärarpersonal, och här finns som sagt lämpliga lokaler. Vi har i vår motion velat fästa uppmärksamheten på att dessa resurser bör utnyttjas.

Men varvsföretagen har inte helt avvecklat sin under åren omfattande yrkes- och lärlingsutbildning. Mindre enheter finns kvar vid några av varven, och vid Öresundsvarvet i Landskrona drivs den inbyggda treåriga lärlings-



skolan med 240 elever. Utbildningen vid alla dessa skolor har tagit sikte på att utbilda ungdomarna till yrken som varvet i fråga haft behov av. Men det står ju helt klart att den som här utbildat sig till plåtslagare, snickare, rörläggare, elektriker, eller vilket yrke det vara må, lika väl kan använda dessa yrkeskunskaper vid anställning hos andra företag – så har också kommit att ske.

När varvsföretagen nu tvingats reducera antalet anställda har behovet av nya yrkesarbetare avtagit, och intresset för att driva dessa skolor har minskat. Det är förståeligt från företagets synpunkt, eftersom de själva fått svara för en stor del av kostnaderna. Men från samhällets synpunkt kommer det alltid att vara lika angeläget att ha tillgång till yrkesutbildad arbetskraft. Så snart konjunkturen vänder kommer ropen efter yrkesutbildad arbetskraft tillbaka. Det är därför angeläget att denna yrkesutbildning inte upphör därför att konjunkturen är dålig. För oss som motionärer är det givetvis tillfredsställande att arbetsmarknadsutskottet understryker värdet av dessa utbildningsavdelningar vid företagen och den tillgång de är när det gäller att klara den nuvarande varvskrisens verkningar.

Även näringsutskottet understryker den viktiga roll som verkstadsskolorna inom varvsföretagen har spelat och även fortsättningsvis kan spela. Man framhåller också de svårigheter som ungdomar i dag har att få anställning och deklarerar att den chans till yrkesutbildning som företagskolorna erbjuder är särskilt betydelsefull. Utbildningen, säger man, bör inte enbart bedömas som en arbetsmarknadspolitisk angelägenhet utan som ett allmänt samhällsintresse. Därför är det angeläget att berörda myndigheter på kommunal, regional och central nivå i samråd med varvsföretagen söker finna en lösning på frågan hur varvens verkstadsskolor skall kunna fortsätta sin verksamhet.

Som jag tidigare framhållit har jag förståelse för att företag som i dag inte är i behov av den arbetskraft man utbildar inte är särskilt intresserade av att satsa några större belopp. Det är därför, som utskottet framhåller, finansieringsfrågan som kommer att stå i förgrunden. Det är därför med tillfredsställelse jag noterar utskottets beställning att erforderliga medel för ändamålet utgår från anslaget till sysselsättningskapande åtgärder inom varvsregionen.

Jag måste, herr talman, ge uttryck åt min glädje över detta. Vad hade annars kommit att ske? Jo, många hundra ungdomar hade ställts på gatan, utan möjlighet till vare sig utbildning eller sysselsättning. Vi får enligt min mening inte spara någon möda för att få in de redan i dag arbetslösa ungdomarna i utbildning eller sysselsättning.

Herr talman! Det är endast två saker till som jag kortfattat skall beröra i detta anförande. Den ena gäller behandlingen av de kontrakt som varven tecknat och som i princip legat klara en längre eller en kortare tid men inte blivit definitiva därför att de pengar som riksdagen anslagit för ändamålet tagit slut. Genom att beställarstödet enligt utskottsmajoritetens förslag, liksom vad som föreslagits i propositionen, reduceras från 30 % till 25 % av priset kommer det gap på 5 % som här uppstår att belasta varven. Klokast hade enligt min uppfattning varit att följa den socialdemokratiska reserva-

tionen, ty då hade detta förhållande i viss utsträckning eliminerats. Följer vi utskottsmajoriteten blir resultatet att varven får ett inkomstbortfall som vi troligen får täcka i efterhand, då jag nu inte räknar med några möjligheter att ändra priserna på skrivna kontrakt. Och hade man följt det socialdemokratiska förslaget då vi senast anslog medel för ändamålet, hade f. ö. den här situationen aldrig inträffat.

Den andra sak jag ville peka på är den diskriminering som drabbar de stora varven i förhållande till de små då det gäller bestämmelserna om det statliga beställarstöd som ges för större ombyggnader av fartyg. I propositionen sägs att nuvarande regler och riktlinjer för prövning av ombyggnadsgaranti i fartygskreditgarantisystemet liksom föreslagna principer för beställarstödet bör i tillämpliga delar kunna utgöra grund för beviljande av stöd till större ombyggnader vid svenska varv.

Att stöd på detta sätt också ges till ombyggnader är tillfredsställande. Men vad jag vänder mig mot är att gränserna för dessa lån är olika. Det förtjänar påpekas att de nuvarande reglerna och riktlinjerna, som hänvisas till i propositionen, är olika för olika varv – 1,5 milj. kr. per objekt för de mindre varven och 15 milj. kr. per objekt för storvarven. Fortsätter detta snedvrids konkurrensen, och de större varven får försämrad konkurrenskraft i förhållande till de mindre reparationsvarven, vilka dessutom oftast ägs av redare. I många fall torde redare undvika att gå till sina konkurrenters reparationsvarv och söker sig i stället utomlands, vilket medför direkt sysselsättningsbortfall på den svenska marknaden. Svenska redare bör ha möjlighet att välja till vilket svenskt reparationsvarv de vill gå, och därför bör en enhetlig gräns sättas för samtliga reparationer och ombyggnader, som kan erhålla beställarstöd. Utskottet har inte tagit upp frågan men jag har velat fästa uppmärksamheten på densamma. Jag hoppas att industriministern uppmärksammar frågan och vid ett annat tillfälle ser över bestämmelserna.

Sedan vill jag göra en kommentar i anledning av vad Margaretha af Ugglas sade om Stirlingmotorn. Hon sade ungefär att tillverkaren av Stirlingmotorn, som har sin verksamhet i anslutning till Kockums industriområde nere i Malmö, inte kan få anställda på Kockums att anta erbjudet arbete hos detta företag. Jag vill tala om för Margaretha af Ugglas att uppgiften är fullständigt felaktig. Jag har kontrollerat med facket på Kockums. Några erbjudanden har inte gjorts. Man säger från facket där att hade sådana erbjudanden utgått hade de tagits emot med öppna armar. Jag vill alltså uppmana Margaretha af Ugglas att inte stå här och kasta ut sådana påståenden som hon inte har något som helst fog för.

Herr talman! Med det anförda ber jag att få yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna och i övrigt till utskottets hemställan.

FRITZ BÖRJESSON (c):

Herr talman! Den svenska varvsindustrins omläggning behandlas i näringsutskottets betänkande nr 17. När man läser alla de olika förslagen i propositionen och i motioner och reservationer kretsar tankarna obönhörligen kring frågan om man inte tidigare, för några år sedan, kunde ha bedömt

den situation vi nu har råkat in i. Man kan inte komma ifrån att det tidigare har rått en viss överoptimism i fråga om industrins möjligheter och storindustrins framtid, och på grund av det känns en omläggning ännu svårare att genomföra. Det är också den ökning av varvens kostnader och därmed urholkningen av deras ekonomi, som man inte heller har beaktat i god tid, som har undergrävt deras konkurrenskraft.

Mycket av det som har hänt tidigare har man också skyltt på oljekrisen 1973. Våra, i förhållande till andra länder, höga produktionskostnader är framför allt en orsak till att man inte har kunnat sälja fartyg på världsmarknaden. Sedan har det nu vuxit upp nya industriländer inom u-ländernas krets – de har också kommit att bli mycket svåra konkurrenter.

Om inte annat får man hoppas att denna utveckling och den situation vi befinner oss i kommer att ge lärdomar för framtiden, så att man tänker på ett annat sätt på företagen, så att man så att säga på ett mera klart sätt ser på företagsamhetens möjligheter att ge sysselsättning än man tidigare har gjort.

Självfallet är det de stora västkustvarven och de orter där de är lokaliserade som drar till sig huvudintresset i samband med den stora frågan om varvens omstrukturering – därom råder naturligtvis inget tvivel. Man kommer inte heller ifrån att de mindre och medelstora varvens situation har fått en relativt undanskymd plats i förslaget till åtgärdsprogram för den svenska varvsindustrin.

I mitt hemlän har vi två varv, nämligen Kalmar varv och Oskarshamns varv, som tillhör kategorin små och medelstora varv. För de små varvens räkning har väckts ett flertal motioner av ledamöter från olika regioner och län, och bland dem är motion nr 70 avlämnad av ledamöter från Kalmar län. Vi motionärer anser att de mindre varvens förutsättningar och problem inte har beaktats i tillräcklig grad. Den analys som ligger till grund för regeringens förslag är enligt vår mening ofullständig, något som har understrukits vid flera tillfällen i dagens debatt. Flera av dessa mindre varv har visat sig ha en konkurrenskraft, i synnerhet på den västeuropeiska marknaden, och flera småvarv har orderstockar för två, tre eller fyra år framåt till priser som inte är förlustbringande. Vi anser det därför felaktigt att föreslå en 30-procentig neddragning av de små varvens verksamhet samtidigt som man föreslår en 20-procentig neddragning i fråga om de större varven. Ett sådant resonemang leder naturligtvis till att de små varven kommer att stå i ett visst motsatsförhållande till de stora varven. Man måste dock tänka på helhetsbilden.

Kalmar län har under flera decennier präglats av stagnation. Varvsfrågan är därför – även om de varv som ligger inom regionen inte är så stora – mycket betydelsefull för länet. Jag vill peka på att Oskarshamns Varv står för en lika stor procentuell andel av sysselsättningen i Oskarshamns kommun som Kockums Varv gör i Malmö kommun.

På grundval av motioner såväl från centern som från socialdemokraterna och moderaterna har utskottet nu föreslagit att man skall tillsätta en varvskommision som skall utreda frågan om de små och medelstora varvens

Tisdagen den  
19 december 1978

---

*Vissa varvsfrågor*

framtida förhållanden. Detta arbete förutsätts kunna genomföras inom en tidrymd av ett år. Detta innebär – vilket också har framhållits av utskottet – att de nedskärningar och andra åtgärder som föreslås när det gäller de små och medelstora varven skall anstå tills utredningen blir klar. Detta var den allmänna meningen inom utskottet, och jag hoppas att den avsikten kommer att fullföljas.

Arbetsmarknadsutskottet har i sitt yttrande över frågan sagt att det finns sysselsättningskäl som talar för att de små och medelstora varven bör bli föremål för ytterligare utredning, innan man tar ställning till kapacitetsfrågorna m. m. Det skulle också vara egendomligt om man genom ett riksdagsbeslut orsakade en nedskärning av t. ex. Oskarshamns Varv. Det har ju varit en mycket stor aktivitet i fråga om Oskarshamns Varv för att få företaget på fötter igen – det var som bekant nedlagt för några år sedan, och kommunen och den Erlanderska regeringen utvecklade på sin tid en mycket stor aktivitet för att få varvet rekonstruerat, åtminstone gjorde de det så länge valkampanjen pågick det året. Jag skulle vilja påminna om att jag vid den tidpunkten framställde en interpellation, riktad till den dåvarande industriministern Rune Johansson. Frågan gällde om man inte på något sätt kunde få i gång Oskarshamns Varv AB igen. Rune Johansson svarade att det inte fanns några utsikter att rekonstruera varvet. Som alla som känner till varvsfrågan vet återupptogs ju verksamheten senare och detta på initiativ av personer från Skärhamn. Skulle varvet nu, när det till följd av privat företagsamhet har egen livskraft och tydligen går bra, pressas ned igen måste man väl finna detta egendomligt.

Vad beträffar sysselsättningsgarantin har jag och de övriga centerledamöterna inte gått med på näringsutskottets majoritetsförslag. I arbetsmarknadsutskottet avstyrkte ju folkpartisterna och de övriga som tillhörde majoriteten förslaget om sysselsättningsgaranti. Men sedan blev man ju överkörd genom en uppgörelse mellan folkpartiet och socialdemokraterna, vilken sedan resulterade i ett utskottsförslag. Rune Johansson sade att vår reservation innebär en hård attityd. Enligt min mening är det emellertid inte fråga om hårdhet. Resonemangen har gått ut på att man bör göra en avvägning, men det är svårt att vidta åtgärder bara här och samtidigt ta hänsyn till jämlikhet och rättvisa över hela landet. När det gäller ett stort och fint företag rycker staten ut och hjälper, men de små företagen måste i allmänhet leva utan en sådan omsorg.

Jag vill inflika att jag mycket väl känner till en annan sysselsättningsgaranti, nämligen den som Rune Johansson för några år sedan, när han var industriminister, lovade att ordna med Saint-Gobain i Emmaboda. Det har inte varit annat än bråk och tråkigheter med denna sysselsättningsgaranti. Den har inte fungerat, ty när den mötte verkligheten höll den inte. Jag vill minnas att Saint-Gobain hade omkring 700 anställda då, och nu siktar väl företaget på 400. Inom facket och inom kommunen har det varit allmän irritation, men sysselsättningsgarantin ser inte ut att kunna fungera, trots att Rune Johansson har stått fadder.

Herr talman! Jag skall be att få yrka bifall till reservationen med mitt namn under och i övrigt till utskottets hemställan.

Förste vice talmannen tillkännagav att anslag utfärdats om sammanträdets fortsättande kl. 19.30.

SIVERT ANDERSSON (s):

Herr talman! Att de fackliga organisationerna i skilda sammanhang kräver ett upprätthållande av anställningstryggheten innebär inte att man saknar insikt om behov av strukturella förändringar inom industrin. I stället måste kravet på anställningstrygghet betraktas som en möjlighet för facket att aktivt arbeta för en långsiktig planering som tryggar sysselsättningen och ger möjlighet till strukturförändringar i former, som tar största möjliga hänsyn till de anställdas intressen.

Skall sysselsättningen inom industrin kunna öka, måste vi satsa på en högt utvecklad teknik, på forskning och på en långt driven praktisk yrkeskunnighet.

Den svåra strukturkris som nu drabbar varvsindustrin hotar mycket goda resurser inom dessa områden. Det är allvarligt om den breda kunskap som finns inom varven inte tas till vara. Vi menar att det är nödvändigt att satsa resurser på insatser inom skeppsteknisk forskning och utveckling. Det är därför ytterst beklagligt att den satsning som ligger i kravet på utvecklingsarbete för nya avancerade produkter, som kan bli konkurrenskraftiga, uppenbarligen nu inte kommer att få riksdagens stöd.

En sådan satsning på utvecklingsarbete kopplad till möjligheten att upprätthålla en viss lagerproduktion borde kunna vara en möjlighet att försvara den tekniska kunskap och yrkesskicklighet som finns inom varven.

När det gäller de mindre och medelstora varven föreslås i propositionen att en neddragning skall ske med 30 %. Det är fråga om tolv varv med ungefär 4 600 anställda, och en sådan neddragning skulle alltså kunna beröra en bra bit över 1 000 anställda. Näringsutskottet avstyrker denna del av propositionen och ställer sig bakom det socialdemokratiska kravet på tillsättande av en varvskommission för dessa tolv varv.

Till denna varvsgrupp räknas också Finnboda varv. Detta varv har ca 500 anställda och har under den senaste tiden blivit synnerligen illa behandlat av Svenska Varvs ledning.

Samtidigt som en av landshövdingen i Stockholms län initierad utredning lades fram och samtidigt som varvsfrågorna skulle behandlas av riksdagen tog Svenska Varvs ledning sig före att kräva MBL-förhandlingar om nedläggning av Finnboda. På ett upprörande sätt har Finnbodas framtidsmöjligheter skadats av denna åtgärd. Självfallet uppstår som följd härav en stor osäkerhet hos varvets kundkrets.

Nu skall Finnbodas framtidsmöjligheter behandlas i den särskilda kommissionen. Det betyder på intet sätt att Finnbodas framtid är tryggad. Det betyder däremot att det blir möjligt att ingående granska varvets

framtidsmöjligheter.

Det är min förhoppning att kommissionen arbetar så, att de lokala representanterna för facket och ledningen för varvet får lägga fram sin syn på varvets framtid. Den numera ökända analysgruppen lämnade ju sin syn på varvet utan att över huvud taget ha besökt detta och utan att ens ha varit i kontakt med varvets ledning eller personalorganisationer.

Varvskommissionens arbete bör naturligtvis också grundas på insikten om att Svenska Varv inte har någon vilja att driva Finnboda. Samma inställning till varvet kan tyvärr också utläsas av industriministerns och departementets agerande i Finnbodafrågan. Varvsledningens och departementets syn på Finnboda grundas på ett bristfälligt underlag, och det är nödvändigt att kommissionen har klart för sig det elaka spel som under åren bedrivits i Finnbodafrågan. Här syftar jag på den uppenbarligen bristfälliga ledningsfunktion som moderbolaget bestått Finnboda med.

Den parad av personer i ledande funktioner som passerat revy på Finnboda talar sitt tydliga språk. Den stora flytdockans kondition är ytterst beklagansvärd och har i stället för att bli en tillgång för varvet närmast blivit en belastning. Den samlade förlustbelastning som lagts på Finnboda har också sin förklaring i tidigare försyndelser som, när varvets nya inriktning för några år sedan bestämdes, i fortsättningen inte borde belasta varvet.

Att Finnboda har stor betydelse för näringslivet i det här området, för den framtida näringsstrukturen, för hamnverksamheten på ostkusten och i Mälaren, för katastrofberedskapen och för marinens försvarsberedskap inser de flesta, dock inte de ansvariga i Svenska Varvs ledning och herrarna i industridepartementet. Alla argument för ett bevarande av Finnboda har skjutits åt sidan. Varvskommissionen bör i sitt arbete observera de negativa intressen som finns representerade i Svenska Varvs ledning och i departementet och försöka arbeta oberoende av dessa destruktiva krafter.

Beträffande dagens diskussion vill jag göra en enda kommentar. Ett par av moderata samlingspartiets ledamöter har antytt att Volvo trots arbetslösheten i Göteborg skulle ha svårighet att anställa arbetskraft. Själva styrkan i den svenska industrin är folkets vilja till arbete, men Volvo har en anställnings- och utgallringspolitik, som sannerligen inte är invändningsfri. Detta har sysselsättningsutredningen ganska nyligen konstaterat. Jag erinrar mig att sysselsättningsutredningens sekreterare i en kommentar gjorde gällande att Volvo ingalunda var värst i fråga om detta. Andra företag uppträder vanligen än mer utmanande. Att då framkasta beskyllningar om att de svenska arbetarna saknar vilja till arbete på det sätt som skett här under förmiddagen är upprörande.

Herr talman! Jag yrkar bifall till de socialdemokratiska reservationer som är fogade vid utskottets betänkande.

I detta anförande instämde Ivar Nordberg (s).

Herr talman! Förutsättningarna för att kunna bereda arbete åt alla måste baseras på ett konkurrenskraftigt näringsliv. Vår ekonomiska framtid beror på möjligheterna att hävda oss på de internationella marknaderna. 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 marknadsökonomi är att tillgodose den efterfrågan av produkter som existerar i verkligheten.

Emellertid betyder punktvis insatta stödsatser i den nu aktuella branschen – liksom i alla andra branscher – stor risk för att konkurrensen snedvrids och att en utslagning av företag kan komma att ske på annat håll än där insatserna har gjorts.

I motionen 71 har jag tillsammans med Sven Eric Lorentzon tagit upp de mindre och medelstora varvens situation. Vi menar att de åtgärder som föreslagits i regeringens proposition kan medföra att problemen flyttas till andra i dag lönsamma och utvecklingsbara företag. Det kan röra sig om mindre varv – ofta på mindre orter – som befinner sig i en sådan situation.

Det är viktigt att se problemen i deras större sammanhang. Vid flera av de mindre statliga varven har en avsevärd del av kapaciteten använts för tillverkning av sektioner för storvarven. När denna sysselsättning faller bort ersätts den genom att varven i fråga övergår till att bygga mindre och medelstora handelsfartyg.

Man ger sig då in på den marknad som tidigare dominerats av de privatägda mindre och medelstora varven. Detta sker vid en tidpunkt när den svaga rederikonjunkturen medför att efterfrågan på mindre tonnage är svag.

Det skulle, herr talman, vara utomordentligt olyckligt om de i propositionen föreslagna medlen skulle användas på ett sådant sätt att de underlättade för de statliga varven att ta över de privata mindre och medelstora varvens marknad. Risker för nedläggning av sådana varv skulle då bli uppenbar.

Att ge stora förlusttäckningsersättningar till statliga varv som konkurrerar med privata varv – utan att motsvarande bidrag kommer de privata varven till del – kan, som branschens företrädare har påpekat inför utskottet, på sikt inte vara försvarbart.

Vi skall komma ihåg en sak: de små privatägda varven har hela tiden haft sin marknad. De har heller inte begärt att få något statligt stöd. När de drabbas 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 mot denna bakgrundsbeskrivning som vi motionärer begär att

riksdagen skall ta på sig ett ansvar för vad som sker. Vad saken gäller är att de förändringar som vi nu skall besluta om inte får genomföras på ett sätt som skapar problem i andra företag, vilka i dag kan klara sig utan statens stöd.

Dessa påpekanden bör, menar vi, leda till en mer nyanserad bedömning av på vilket sätt insatserna för stöd till varvsnäringen skall fullföljas. Riksdagen bör – anför vi i motionen – i anslutning till behandlingen av propositionen uttala att de åtgärder som nu föreslås inte får utformas så att de på något sätt påverkar de mindre varven och den därvid berörda rederinäringen.

Det är därför glädjande, som flera talare redan har påpekat, att ett enigt utskott slår fast den stora betydelse de små och medelstora varven har, bl. a. för sysselsättningen på resp. ort.

Utskottet föreslår riksdagen uttala att ett mera konkret förslag rörande de mindre och medelstora varvens strukturutveckling utarbetas samt att en särskild kommission tillsätts för detta ändamål.

Beträffande vad som anförts i motionen 71 – om krav på att varvsstödet skall vara konkurrensneutralt – förutsätter utskottet att de refererade synpunkterna och önskemålen beaktas i kommissionens arbete.

De privata varven kan inte – såsom de statliga – påräkna såväl stöd till fartygsbeställare som täckning i efterhand av förluster. Riksdagens uttalande på denna punkt innebär således att den föreslagna kommissionen får en betydelsefull uppgift. Kommissionen måste ta sådana initiativ att den eftersträvar konkurrensneutraliteten kan uppnås!

Varvs- och rederinäringarna kännetecknas inte bara av de mycket stora kapitalbelopp som varje byggnadskontrakt avser. Det ställs också mycket stora krav på snabbhet i beslutsprocesserna. Den formella handläggningen av låne- och kreditärenden anses av både varvs- och rederinäringen vara alltför byråkratisk.

För att närmare kunna belysa behandlingsgången för kreditgarantier och avskrivningslån för skeppsbyggnader – där författningen föreskriver regeringsbeslut – har jag inhämtat upplysningar rörande ett ärendes handläggning.

Det exempel som valts är ett ärende som är väl förberett från början och inte behövt vila för kompletterande upplysningar. Det bör också observeras att det – såvitt jag kunnat finna av de upplysningar som jag fått – inte har funnits några skäl att under handläggningen ifrågasätta vare sig rederiets eller varvets ekonomiska ställning. Det är alltså ett konkret exempel på en normal handläggningstid, vilket ger rättvisa åt bedömning av själva principfrågan.

Ärendets gång är följande, så långt det går att utläsa ur offentliga protokoll:

Den 13 januari är resp. rederi och varv överens om skeppsbygget och skickar samma dag en ansökan om avskrivningslån och kreditgarantier till nämnden för fartygskreditgarantier. Nämnden behandlar ärendet i början av februari och tillstyrker ansökningarna. Ärendet går därefter till riksgäldsfullmäktige, eftersom det är den myndighet som har att effektuera besluten.

Ärendet vidarebefordras därefter till regeringen, som i det aktuella fallet fattar sitt beslut den 30 mars. Sedan riksgäldsfullmäktige därefter fattat beslut



om erforderliga kreditgarantier till rederiet, resp. varvet för byggnadsfinansieringen, expedieras ärendet den 10 maj – dvs. ca fyra månader efter det ansökan insändes. När dylika ärenden väl har kommit så långt löper de snabbare efter inarbetade rutiner. Men tiden innan är besvärande lång och kan åstadkomma svåra produktionsstörningar.

I vår motion har vi tagit upp dessa problem. I motionen efterlyser vi en organisatorisk lösning som kan förenkla handläggningen av låne- och kreditärendena.

För att förenkla handläggningen och därigenom vinna tid har branschens företrädare föreslagit att fartygskreditnämnden underställs regeringen direkt och att riksgäldsfullmäktige därför frikopplas från handläggningen. Då dessa synpunkter är beaktansvärda är det välbetänkt – som föredraganden har anfört i propositionen – att frågorna blir föremål för översyn.

Ett annat alternativ – påpekar vi motionärer – är att samordna handläggningen hos fartygskreditnämnden med riksgäldskontorets handläggning, vilket förutsätter vissa organisatoriska förändringar. Oavsett vilken lösning som väljs skall målsättningen vara att *förenkla* och inte minst *förkorta* handläggningstiderna.

Utskottet anser att det är värdefullt att den angivna översynen kommer till stånd. Det är inte minst angeläget, uttalar näringsutskottet i betänkandet, att man undersöker möjligheterna att förkorta handläggningstiderna. Enligt min mening skulle detta bli ett värdefullt bidrag till den eftersträlvade avbyråkratiseringen i samhället som den tidigare trepartiregeringen uttalade sig för. Jag hoppas att den nuvarande enpartiregeringen kommer att fullfölja sådana ambitioner.

Det är, herr talman, värt att uppmärksamma statens övriga engagemang inom den totala varvs- och rederinäringen. Genom sina engagemang inom varvsindustrin har staten blivit hel- eller delägare till 3,5 miljoner dödvikts-ton. Under nästa år – då Kockums tillkommer – blir tonnagemängden 5,8 miljoner ton, dvs. en ökning med 2,3 miljoner ton. Som jämförelse kan nämnas att statens handelsflotta då blir nästan lika stor som den som samtliga medlemmar inom Sveriges redareförening sammanlagt har. Därmed torde den svenska staten snart kunna tävla med världens största rederier i Ostasien. Med sina 47 tank-, bulk- och kombinationsfartyg blir den statlige ägaren en av världens i särklass största redare.

De flesta fartygen seglar under norsk eller brittisk flagg. Under svensk flagg seglar enbart ett fåtal. Till bilden hör att den statliga varvskoncernen genom sitt rederi AB Zenit sedan några år är delägare i och har andra stora intressen i en flotta fartyg som styrs av Team-Ship Holding Co. Ltd. i skatteparadiset Guernsey. De uppgifter som jag inhämtat kommer inom kort att redovisas mera utförligt i Svensk Sjöfarts Tidning.

I den sammanställning som uppgifterna bygger på har inte medtagits de fartyg som Svenska Varv har kvar på grund av sin lagerproduktion eller som man tvingats behålla till följd av uteblivna betalningar. Dessa fartyg representerar ett värde av mer än en miljard kronor. Även mot den här bakgrunden är det angeläget att följa upp vilken betydelse statens engage-

mang kan få för den fortsatta utvecklingen vad gäller övriga företagsenheter inom vår totala varvs- och redcrinäring.

Det är i nuvarande situation vanskligt att göra någon prognos för varvs- och rederinäringens framtid. Företagen är givetvis beroende av den utländska konkurrensen, den inhemska kostnadsutvecklingen och den egna skickligheten på skilda nivåer. Det finns dock, herr talman, en vilja hos alla parter att bemästra problemen, men insikten om problemen borde ha funnits för sex sju år sedan.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan vad gäller avsnittet om de mindre och medelstora varven. I övrigt vill jag i likhet med Eric Hovhammar yrka bifall till samtliga moderata reservationer.

I detta anförande instämde Sven Eric Lorentzon (m).

ALFRED HÅKANSSON (c):

Herr talman! Den proposition om vissa varvsfrågor som nu behandlas är en fortsättning på de närmast föregående årens behandling av samma ämne. Jag skall helt kort bara framföra några synpunkter som har nära anknytning till Öresundsvarvet.

De första goda åren av 1970-talet med skälig lönsamhet för varvsnäringen medförde en snabb ökning av tonnaget. Efter oljekrisen 1973-1974 och den därefter långvariga lågkonjunkturen i industriländerna har varvsnäringen råkat i en djup strukturkris. Då den reducering som tidigare beslutats inte anses vara tillräcklig förestår ytterligare begränsningar.

Den minskade efterfrågan och den hårda kostnadskonkurrensen, bl. a. från nytillkommande varvsnationer, har medfört betydande svårigheter för svensk varvsindustri, som i dag inte kan producera till självkostnadspris utan är beroende av olika stöd och bidrag. En nödvändig reducering av kapaciteten inom varvsindustrin har skett vid tidigare tillfällen, och den må gälla även fortsättningsvis. Den skall enligt uttalanden ske i balanserad takt och i socialt acceptabla former.

De nedskärningar och andra förändringar som kommer att göras medför svårigheter för berörda orter. Men svårigheterna kan vara starkt varierande, beroende på vilken dominans som företagets – i detta fall varvets – antal sysselsatta har i förhållande till det totala antalet sysselsatta inom bygden. Öresundsvarvet har en sådan dominerande ställning med mellan 40 och 50 % av de inom Landskrona kommun industrisysselsatta. Denna avgörande roll är främst märkbar för Landskrona kommun men också för hela regionens arbetsmarknad.

Öresundsvarvet har hög produktionskapacitet och effektivitet, vilket under normala förhållanden medfört goda ekonomiska resultat. Den till varvet hörande treåriga verkstadsskolan har bidragit till god personalutbildning och därmed starkt medverkat till företagets goda produktionsresultat.

Öresundsvarvets anläggningar, där man under de senaste åren investerat ca 200 milj. kr., kan i dag betraktas som moderna och väl lämpade för att möta

framtiden med den fartygsefterfrågan som kan förväntas från svenska och utländska redare in på 1980-talet. Varvet är specialist på tekniskt utvecklade specialfartyg, t. ex. högmoderna kylfartyg.

Varvet har genom de gångna årens goda resultat visat sig vara en företagsmässigt lämplig enhet, vilken även i fortsättningen bör ha en produktionsinriktning på byggande av specialfartyg. Där bör också finnas en reparationsavdelning jämte en nytillkommen avdelning för alternativ produktion. Den nödvändiga strukturförändring som måste ske bör åstadkommas med insatser från olika håll – från såväl företaget självt som från samhällets sida. Företagen, i detta fall varven, bör anförtros en stor självständighet när det gäller att finna sin nya roll.

Vid studium av ambitionen hos Öresundsvarvet – såväl hos företagsledning som hos de anställda – finner man att det föreligger en vilja att skapa framtida förutsättningar för att överleva trots de svåra uppgifter som finns.

Det gäller att på sikt skapa företagsekonomisk lönsamhet. För den produktion av alternativa produkter som skall förekomma gäller att hålla konkurrensneutralitet, så att inte andra verksamheter inom landet av motsvarande slag får svårigheter. Här måste till en kraftig satsning på forskning och utveckling av dessa nya produktslag, och det är insatser som bör ske snabbt.

Frågan om vilken organisationsform som bör bli gällande för Svenska Varv bör nog övervägas. De olika varvsenheterna bör ges en stor självständighet men därtill vara öppna för samarbete med varandra. Kanske detta samarbete bör få viss fastare markering i något fall – som t. ex. en viss samordning mellan Öresunds- och Kockumsvarven, om detta kan medföra underlag för en konkurrenskraftigare enhet.

För de sysselsättningstillfällena som försvinner vid varven trots olika insatser där bör skapas nya arbetstillfällena inom regionerna.

Herr talman! De arbetsmarknadspolitiska insatserna måste därför inriktas på att skapa nya sysselsättningar inom dessa områden, så att det totala antalet sysselsatta i möjligaste mån kan bibehållas.

Under detta anförande övertog andre vice talmannen ledningen av kammarrens förhandlingar.

LENNART NILSSON (s):

Herr talman! Oavsett vilket beslut riksdagen i dag kommer att fatta när det gäller varvsfrågorna finns det naturligtvis många frågetecken kvar bland de människor som direkt eller indirekt är beroende av varvsnäringen. Det handlar i dag inte om att vi talar om för människorna: Så här skall varvsindustrin se ut i framtiden. Det kan vi inte, därför att de framtidsbedömningarna – som man naturligtvis skulle önska sig – är alltför osäkra. Det har redovisats både i utskottets betänkande och i propositionen. Däremot kan vi i dag gå ut och tala om för de kamrater som är berörda att de kommer att ha anställningstrygghet under 1979 och 1980.

Det är naturligtvis väldigt angeläget att behålla det kunnande som finns på varven. Dessutom är den här branschen osäker, och man vet inte hur bilden kommer att se ut om några år, exempelvis 1981. Faktum är också att under den tid som dessa frågor har behandlats i utskottet och i regeringen har ändå skett litet grand som man kan betrakta som positivt. Uddevallavarvet har fått nya beställningar på en viss typ av tankfartyg, som av många betraktas som helt värdelös att över huvud taget satsa på. Vi vet vidare att man i Göteborg har fått order på en flytande fabrik till Pakistan. Därför gäller det naturligtvis, som vi alltid sagt från socialdemokratiskt håll i olika sammanhang, att hålla huvudet kallt, avvakta och se på de här frågorna på sikt. Vi kan inte sparka ut människor innan vi kan bedöma det hela i litet längre perspektiv. Och om nedläggningar måste ske är det nödvändigt att ha alternativ sysselsättning att erbjuda.

Men vad händer sedan, när de två åren gått? Ingen kan ge svar på den frågan. Men föredragande statsrådet – och även utskottet – säger att det kanske kan bedömas bättre i slutet av planeringsperioden. Det är väldigt viktigt att här klart markera att det inte är något slutgiltigt beslut som säger att det kommer att bli på det här sättet med varvsnäringen, utan helt klart måste vi fatta nya beslut om just varvsstrukturen i framtiden.

I propositionen föreslås viss inriktning av den framtida beläggningsverksamheten vid varven mot bakgrund av det beroende som finns på en del olika enheter. Det har talats om beroende i olika sammanhang. Föregående talare talade om hur det ser ut i Landskrona.

Det är naturligtvis inget att skryta med att Uddevalla kommun och regionen där är mest beroende av verksamheten vid Uddevallavarvet, eftersom över 50 % av samtliga industrisysselsatta är verksamma vid varvet. Det är ofta en belastning med ett sådant beroende, eftersom det inte finns alternativ till sysselsättning, som man kanske i många stycken skulle ha önskat sig.

I propositionen sägs att Uddevallavarvet i första hand skall få order. I den socialdemokratiska partimotionen begär vi ett förtydligande av det uttalandet. Vi menar att detta självfallet måste innebära att fartygsproduktion bedrivs även vid Arendals- och Öresundsvarven, särskilt under de första åren innan man klarat ut hur verksamheten skall se ut och på vilket sätt man kan utveckla alternativa produkter.

Av någon anledning har man i utskottet utgått ifrån att den socialdemokratiska motionen i det här stycket är kritisk till propositionen. Men jag vill inte göra någon annan tolkning än att vår partimotion inte är kritisk utan handlar om ett förtydligande av att man självfallet skall kunna producera fartyg även vid Arendals- och Öresundsvarven.

Vad jag tycker är allvarligt i det här stycket är att man överlåter detta för avgörande till Svenska Varvs ledning. Det måste vara fel. Det måste vara riksdagen som skall avgöra inriktningen för den svenska varvsindustrin. Det kan inte vara rimligt att överlåta det till ledningen för Svenska Varv. Utgångspunkterna i skrivningarna handlar ju om på vilket sätt man kan förändra varvsstrukturen i framtiden. Därför yrkar jag bifall till den

socialdemokratiska partimotionen 141 av Olof Palme m. fl., yrkande 1.

Propositionen tar också upp inriktningen för Uddevallavarvets dotterbolag Skandiaverken. Det sägs där att om man kan skapa alternativ verksamhet vid Skandiaverken så kan varvsproduktion föras över till Uddevallavarvet. Vid Uddevallavarvet finns en enhet som bedriver motorproduktion, och vid Skandiaverken tillverkas till en del hjälpmotorer. Det är då självklart att om man inte kan räkna sig det till godo vid varvet så blir det kanske svårt att upprätthålla den produktion som man kommer att ha under ett par års tid.

Av någon anledning gillar inte utskottet att markera att man kan räkna på det sättet, som skisserats i propositionen och i en motion. Utskottet säger att det råder enighet i stort om en kapacitetsneddragning vid storvarven.

Jag förstår inte riktigt utskottets siffreexercis i det här sammanhanget. Man är enig om en kapacitetsneddragning för nyproduktionen vid de svenska varven. Men om man då skapar alternativ verksamhet i ett dotterbolag till Uddevallavarvet måste det ju innebära att den varvsverksamhet som har bedrivits övergår i annan verksamhet, och därmed har den reducerats just genom nyproduktionen.

Det är egentligen ganska ointressant om det är ett dotterbolag till Uddevallavarvet eller ett annat företag som tar sig an arbetskraften eller hur man inriktar produktionen. Väsentligt i dessa stycken är att klara ut att de människor som arbetar i Skandiaverken tycker ungefär som så: Det viktigaste är inte om vi tillverkar det eller det, utan det viktigaste är att vi har ett meningsfullt arbete i framtiden.

Man säger att det inte finns någon anledning för utskottet att göra något speciellt uttalande för ett särskilt varv. Låt vara om man räknar enligt den modell som jag här nyss har nämnt. Har ett företag klarat en omställning till alternativ produktion – oavsett om det är i Uddevalla eller på något annat ställe – har det lett till att det har minskat kapaciteten i stort när det gäller nyproduktionen. Därför måste den delen kunna räknas ifrån nedskärnings-siffrorna.

Utskottet ger alltså ingen klarhet när det gäller dessa bitar utan säger att det inte finns någon anledning att göra något speciellt uttalande för ett särskilt varv. Men låt mig betona, herr talman, att Uddevallavarvet befinner sig i en speciell situation när det gäller produktion av motorer och hjälpmotorer. Skär man bort dessa bitar, innebär det att Uddevallavarvet relativt sett i förhållande till de övriga varven drabbas hårdare, eftersom produktionen av motorer och hjälpmotorer inte är inräknad beträffande övriga varv. Det gäller naturligtvis att kunna klara den produktionen under den tid som man har ställt i utsikt. Därför finner jag ingen annan möjlighet än att yrka bifall till motionen 132, yrkande 2.

Herr talman! Uddevallaregionen är, som ingående har berörts i utskotts-betänkandet och i propositionen, beroende av denna varvsverksamhet. Jag nämnde att över 50 % av de industrisysselsatta arbetar vid varven. 1 200 människor går utan arbete i Uddevalladistriktet. Därtill kommer de som är föremål för olika former av beredskapsjobb osv. – ganska kortsiktiga arbeten.

Nr 59

Tisdagen den  
19 december 1978

Vissa varvsfrågor

Några andra alternativ i regionen finns inte och har inte funnits på många år. Vi vet att i Uddevallaregionen finns en del företag som lever i stort sett för dagen. Den enda verksamhet som är ganska säker är verksamheten vid lasarettet och möjligen också vid regementet.

Mot bakgrund av detta beroende och den stora satsning som statsmakterna ändå har gjort med 600–700 milj. kr. på investeringar under de senaste åren utgår jag från att Uddevallavarvet på sikt måste bli kvar. Jag hoppas att nästa varvsbeslut om något år eller två, när vi har en klarare bild av hur det ser ut i denna värld, kommer att grundas på både samhällsekonomiska och företagsökonomiska bedömningar.

Intill dess är det naturligtvis viktigt att berörda människor kan känna trygghet och får arbeta med de produkter som de är vana vid, eftersom Uddevallavarvet har order för två år framåt. Jag utgår från att de får arbeta med de nya order som företaget har fått under den senaste tiden.

I detta anförande instämde Tyra Johansson (s).

RUNE JOHANSSON i Ljungby (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall bara ta upp en detalj i Lennart Nilssons anförande, nämligen den skrivning som han påtalade beträffande Uddevallavarvet.

I propositionen stod det att i första hand skall nyproduktion av fartyg förläggas till Uddevalla. Det är riktigt, som herr Nilsson framhållit, att i den socialdemokratiska motionen hade vi skrivit att fartygsproduktion skall kunna påbörjas också vid Öresundsvarvet och Arendalsvarvet. När vi så småningom kunde bli överens om skrivningen beträffande anställningstryggheten, så är det självklart att det tar över mycket annat. Anställningstryggheten för de två närmaste åren gäller vid samtliga varv, självfallet då också Uddevallavarvet. Den gäller naturligtvis också Arendalsvarvet och Öresundsvarvet, och i den mån det kommer in order på fartyg kan Svenska Varv lägga dem vid såväl Öresundsvarvet som Arendalsvarvet, även om man i trepartiregeringens propositionsutkast inte hade tänkt sig det.

Vi fann därför i näringsutskottet att som ett komplement till anställningstryggheten var det rimligare att göra det uttalande som finns i utskottets betänkande, där vi säger: "Vid planeringen av neddragningen skall hänsyn tas till bibehållen effektivitet i produktionen och varvens möjligheter att leverera beställda fartyg inom avtalade tidsramar." Detta är skrivet inte minst med tanke på de nya order som har tillfallit Uddevallavarvet. Det innebär ju i princip att om personalstyrkan behålls oförändrad vid Uddevallavarvet, såg det närmaste året eller kanske de två åren, så äger man inom Svenska Varv i samarbete med Uddevallavarvet att klara den uppgiften.

Det måste, tycker jag, för varvets vidkommande och för Uddevallaregionens te sig mera tilltalande än enbart en skrivning om att nyproduktion av fartyg i första hand skall förläggas till Uddevallavarvet. Utskottets skrivning tillgodoser ju det intresse som herr Nilsson har uttalat, nämligen att man inom tidsramar klarar de beställningar som man tar på sig.

LENNART NILSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag noterar med tillfredsställelse att skrivningen innebär, med hänsyn till de omständigheter Rune Johansson har berört, att de människor som arbetar vid Uddevallavarvet kommer att få arbeta där och utföra de order som placeras hos varvet.

Det är möjligt att det är tidspresen som gjort att det är litet slarvigt skrivet, men utskottet framhåller i betänkandet att *även* i "den senare motionen" – därmed avses moderatmotionen – "kritiseras uttalandet i propositionen att Uddevallavarvet i första hand skall beläggas med de fartygsorder som erhålles". Jag har aldrig uppfattat den socialdemokratiska partimotionen på det sättet att den varit kritisk i det här sammanhanget utan att det har handlat om ett förtydligande.

KJELL MATTSSON (c):

Herr talman! I motion nr 132 har jag tillsammans med ett par kolleger väckt ett antal förslag som vi tycker borde återfinnas i riksdagens beslut angående varvsnäringen. I det första förslaget har vi gått in på den omstrukturering av varvsnäringen som samfällt bedömts nödvändig och den tidsperiod man skulle behöva ta i anspråk för att genomföra den så att det blir minsta möjliga problem för de orter som drabbas.

Nu har debatten hela förmiddagen handlat om de olika förslag rörande varvsnäringens struktur som propositionen och partimotionerna innehåller, och jag skall därför inte utveckla den delen av våra synpunkter mer. Jag bara konstaterar att egentligen är det inget av de förslag som föreligger i propositionen, från utskottets majoritet eller i reservationerna, som är helt bra. Vid min bedömning har jag kommit fram till att det riktigaste dock är att följa den linje som centerpartiets reservation anvisar.

Jag skall däremot gå in på några av de andra yrkandena mera detaljerat. Vi har redan i motionen sagt att de yrkanden vi kommer fram med här är avgränsade till Uddevallaregionen och Uddevallavarvet.

Jag skall börja med det som berörs i propositionen på s. 9, att Uddevallavarvets dotterbolag Skandiaverken i Lysekil möjligen kan föras över till annan verksamhet. Vi har ansett det angeläget att i riksdagsbeslutet få en bättre precisering av vad som avses. Vi vet att det i dag pågår arbete med att skaffa fram nya produkter till Skandiaverken. Svenska Varvs utvecklingsavdelning har projekt som man nu diskuterar, och kommun och landsting har på olika sätt lämnat tips som nu bearbetas. Vi menar att det är mycket värdefullt för detta arbete att ha klart, att om företaget om något år förvandlas ifrån att vara en underleverantör i huvudsak i varvsnäringen till att i stället bli en vanlig verkstadsindustri, borde det då också räknas de anställda vid Uddevallavarvet till godo på så sätt att den kapacitet som skall vara kvar för fartygsbyggande blir något högre. Vi har föreslagit ett uttalande från riksdagens sida i den riktningen.

Tyvärre har näringsutskottet inte ställt upp på det, utan tvärtom i sin skrivning varit negativt till vårt resonemang. Med anledning av den diskussion som nyss ägde rum mellan Lennart Nilsson och Rune Johansson i

Ljungby vill jag dock säga att det är bra att man inte även på denna punkt ändrat propositionen såsom utskottet gjort beträffande Uddevallavarvets ställning som nybyggnadsvarv.

Det talas på olika ställen om varvsort och varvsregion, och vi har funnit det angeläget att riksdagen gör någon precisering av vad som menas. Enligt vår bedömning borde de specialinsatser som nu skall göras i samband med omstrukturering av varvsnäringen satsas på det som i andra sammanhang räknas som en arbetsmarknadsregion, i detta fall Uddevalla A-region.

Här har arbetsmarknadsutskottet och näringsutskottet gjort en förbättring i förhållande till propositionen. Man har följt ett förslag som länsstyrelsen lagt fram. Det tillfredsställer inte motionärerna helt – det utesluter ju två kommuner – Tanum och Strömstad – som i dag tillhör Uddevalla A-region. De borde ha varit med, tycker vi. När man nu gör specialsatsningar på grund av problem i en bransch är det mycket viktigt att man inte glömmer bort de regionalpolitiska riktlinjerna. Uddevalla och Lysckil har ju under lång tid varit de expanderande orterna dit arbetskraften från kommunerna i denna A-region sökt sig. Om vi nu med olika insatser har möjligheter att få etableringar till stånd även i de andra kommunerna än de där Uddevallavarvet och Skandiaverken ligger, har detta precis samma positiva effekt för arbetsmarknaden totalt. Därför ville vi ha förbättring på den punkten.

Detsamma gäller arbetsmarknadspolitiska insatser. Enligt propositionen skall nu byggnadsinvesteringar kunna användas i detta syfte. Vi har pekat på att de skulle kunna användas för industrihusbyggnader.

I propositionen har man nämnt en del konkreta projekt: hamnbyggnader, ombyggnad av järnvägslinjer osv. Vi har därför aktualiserat hamnutbyggnader i Uddevalla.

När man nu satsar stora pengar i arbetsmarknadspolitiskt syfte tycker jag det är mycket viktigt att man skapar resurser som har en kontinuerlig arbetsmarknadseffekt samtidigt som inte statsverket drabbas av löpande driftsutgifter för dem. Den typ av projekt vi här pekar på skulle ha stor betydelse för näringslivet och den regionala utvecklingen i detta område.

Jag vill sedan gå in på en punkt som vi inte berört i vår motion men där utskottet föreslagit en ändring i propositionen. Lennart Nilsson har redan berört detta.

Till skillnad från propositionen säger utskottet att den särställning som Uddevallavarvet skulle ha som nybyggnadsvarv åt Svenska Varv skall tas bort. Utskottet säger att placeringen av order skall styras helt av Svenska Varv. Jag tycker att man därmed gör riksdagens beslut i strukturfrågorna ännu luddigare än tidigare och att det för Uddevallavarvet och därmed Uddevallaregionen är ett beklagligt beslut. Jag har visserligen fått en förklaring till tankegången bakom detta från Rune Johansson i Ljungby, men jag tycker ändå att det är felaktigt att på det här sättet ta bort vad propositionen på denna punkt föreslagit. Det är ju ett varv som vi har rustat upp för stora summor genom riksdagsbeslut, och det måste – hur man än under övergångstiden löser problemen – vara så att målet för de samhälleliga



insatserna skall vara att det ur omstruktureringen kommer fram företagsekonomiskt väl avpassade enheter, som helst naturligtvis har möjlighet att gå med överskott men som åtminstone kan arbeta på det sättet att statens tillskott av kapital blir så litet som över huvud taget är möjligt.

Detta gör att jag i det här avseendet yrkar bifall till propositionen, vilket innebär avslag på utskottets hemställan under punkten 8.

Låt mig avslutningsvis säga några ord om de olika varvsenheternas självständighet – en sak som vi tagit upp.

Vi har accepterat och funnit det kanske vara en riktig väg att man under den tid som staten gör stora insatser i fråga om omstrukturering har speciella former för detta, av typen Svenska Varv. Men vi tror att när det här arbetet har fått en bättre skärpa skall man gå tillbaka till att ge så stor självständighet som möjligt åt de olika varvsenheterna och antagligen också ha dem organiserade som varje annan statlig verksamhet genom Statsföretag AB. Vi har inte krävt några omedelbara beslut av riksdagen på denna punkt utan begärt att man skall se över frågan i fortsättningen. I utskottsmajoritetens skrivning men även i reservationen på denna punkt har det yrkats avslag på ifrågavarande yrkande i motionen 132. Men jag läser det ändå på det sättet att utskottet är något öppet för att man skall göra den här omorganisationen och för att regeringen skall undersöka frågan, eftersom man talar om nödvändigheten av att se över frågan efter det att Kockums har införlivats i den statliga koncernen. Det gör att jag inte framställer något bifallsyrkande på denna punkt, men jag kan inte heller ansluta mig till hithörande reservation, även om den givits en sådan utformning att den i princip går åt det håll som vi förordat.

Sammanfattningsvis yrkar jag alltså under punkten 8 i utskottets hemställan bifall till propositionen 132 och under punkten 7 b bifall till motionen 132, yrkandet 2.

INGER LINDQUIST (m):

Herr talman! Det råder så gott som total enighet om att vår svenska varvskapacitet måste skäras ned och dessutom inriktas på framställning av nya typer av fartyg och andra marina produkter än fartyg. Detta kommer att medföra svåra omställningsproblem.

Det är då viktigt att framhålla att den betydande ekonomiska satsning som nu görs på vår svenska varvsindustri grundas på uppfattningen att varven i framtiden skall spela en avgörande roll i vårt näringsliv och tillföra vårt land inkomster.

Marknadsgruppen har i sin rapport framhållit att svensk varvsindustri jämfört med andra industrigrenar har unika förutsättningar att kunna utveckla och producera olika slag av anläggningar. Dessa förutsättningar är knutna till den specifika typ av organisation som finns inom ett varv. Denna är anpassad till projektering, administration och produktion av stora, tekniskt komplicerade objekt med ett stort antal underleverantörer, där produktionen sker under en relativt kort tidsperiod och där produktens funktion garanteras vid leveransen. Detta är möjligt genom den stora bredd av kunnande som

finns samlad på ett och samma ställe och den yrkesskicklighet som de anställda inom svensk varvsindustri sedan lång tid utvecklat. Svensk varvsindustri har ett produktionstekniskt och administrativt kunnande som ligger på en internationellt sett mycket hög nivå. Anläggningarna är moderna och rationella jämfört med en stor del av de andra varvens, speciellt i Europa. Så långt marknadsgruppen.

Vad jag saknar i både propositionen och betänkandet är en framtidsstro. I vår göteborgska moderatmotion har vi framhållit att riksdagen borde uttala att den hyser tilltro till varvsindustrins förmåga att på sikt hävda sig. Utskottet har beklagligtvis inte gjort något uttalande i den riktningen.

Jag ser inte varven från den utgångspunkten att de skulle vara något slags självändamål. Jag tror att kunnandet och yrkesskickligheten hos ledning och anställda kommer att i framtiden medföra framgångsrika resultat. Jag vet att denna tilltro betyder mycket för varvsledningarna och anställda och för att varven skall kunna behålla och få dugande arbetskraft.

De betydande belopp som det nu är fråga om, satsas enligt min uppfattning för att varven efter en övergångsperiod skall lyckas i sin målsättning att leva vidare på företagsekonomiska grunder och därigenom trygga anställningarna.

Det är viktigt att säga detta, inte minst i varvsledningarnas och de anställdas intresse. De arbetar under pressande förhållanden. De skall finna ut och utveckla nya, tekniskt komplicerade produkter, finna nya marknader och framgångsrikt sälja sina produkter. Att betona en ljusare syn på framtiden är också viktigt för att man i hela vårt land skall kunna få förståelse för den ekonomiska satsningen på varven. I alltför många debatter påstås att varven gynnas på andra näringars bekostnad. Det är då viktigt att framhålla att det är fråga om en satsning på framtiden för att återskänka varven lönsamhet och återigen låta dem bidra till vårt lands välstånd.

Jag är inte ensam om min inställning. En initierad bedömare av svensk varvsindustri, Lars-Erik Thunholm, har i en artikel i höst behandlat varvskrisen. Han har där bl. a. framhållit följande:

”De som i dag tror att den svenska varvsindustrin inte har någon framtid utgår från att våra varv inte har en förmåga till anpassning till nya förutsättningar. Men behöver man verkligen vara så pessimistisk? Varför skulle en industri som tidigare visat prov på utvecklingskraft och anpassningsförmåga plötsligt bli helt statisk? Möjligheterna för en fortsatt utveckling mot tekniskt mera avancerade produkter måste i det längre perspektivet i och för sig bedömas som goda. De grundförutsättningar som varven tidigare byggt sina framgångar på är till stor del fortfarande för handen: moderna produktionsanläggningar, högrationaliserad produktionsteknik, välutbildad arbetskraft, hög teknologisk nivå, en effektiv industriell miljö med en krets av tekniskt avancerade underleverantörer. Dessa förutsättningar har inte försvunnit, bara de utnyttjas på rätt sätt.”

Han fortsätter senare: ”En naturlig strävan i all industriell verksamhet när marknadsförutsättningarna ändras är att pröva sig fram på nya vägar, söka nya marknadssegment eller intressanta nischer där man har möjligheter att

hävda sig i konkurrensen. Det är den processen som de svenska storvarven just nu befinner sig i. Med tanke på den avancerade teknologi, den kreativitet och den innovationskraft som svensk varvsindustri hittills visat prov på är det ingen anledning att vara pessimistisk om deras möjligheter att komma fram på den vägen. Man måste emellertid ha klart för sig att en sådan omställning nödvändigtvis tar tid."

Lars-Erik Thunholm säger slutligen:

"Den betydelse som varvsindustrin har för sysselsättningen inte bara vid varvsföretagen själva utan hos en stor krets av underleverantörer är skäl nog för ett statligt stöd. Men det är motiverat även med tanke på den roll som varven också i framtiden kan komma att spela för den industriella utvecklingen i vårt land och för vår export. Skulle man inför trycket av de aktuella svårigheterna låta varvsindustrin gå under, skulle vi kasta betydande resurser i sjön. Det vore icke en klok och framsynt näringspolitik."

Om inte någon utskottstalesman vill understryka denna framtidstro, vill i varje fall jag klart deklarerat att jag tror på varvens framtid. Studerar man varvens historia får man också klart för sig att det ofta varit fråga om stora nedgångar som följts av lysande uppgångar. Något som många haft anledning att konstatera är också att dystra prognoser ofta slår fel.

Vad jag nu sagt utesluter självfallet inte den verklighetssyn som så gott som alla är ense om, nämligen att vår svenska varvskapacitet måste skäras ner. Hur minskningen skall ske är det delade meningar om. Jag ansluter mig till den av industriministern i propositionen föreslagna nedskärningen och kommer därför att stödja utskottets mening i punkten 2 som avser minskning av storvarvens kapacitet.

Jag är utomordentligt nöjd med att utskottet beträffande fördelningen av inkommande order på de olika varven delat den mening som framförts bl. a. i vår göteborgska moderatmotion, att det knappast kan vara lämpligt eller ändamålsenligt att på förhand binda varvsledningarna genom ett sådant uttalande som görs i propositionen om var eventuella fartygsorder skall placeras. En bedömning härav måste såsom utskottet framhåller utgå från en rad faktorer av teknisk och företagsekonomisk natur, såsom effektivitet och möjlighet att fullfölja tagna order. Ledningen för Svenska Varv bör ha frihet att i nära samarbete med ledningen för de berörda varvsenheterna göra nödvändiga avvägningar. Utskottet anser därför att riksdagen inte bör ställa sig bakom anvisningen i propositionen om beläggningsplaneringen inom Svenska Varv.

Jag tycker att utskottets uttalande endast kan tolkas på ett sätt, och jag vet att detta är ett besked som hälsas med stor tillfredsställelse i varje fall vid Arendalsvarvet.

En annan fråga som skulle kunna bli av betydelse för ett annat Göteborgs-varv, nämligen Cityvarvet, är möjligheten att nu få bygga broar för försvarets räkning. Till min förvåning är det endast vi moderater som följt upp Eric Krönmarks motion nr 131 i detta ärende. Förutom synpunkter som anges i motionen och i reservationen 11 vill jag peka på att ett igångsättande av brobyggandet skulle betyda mycket ur beläggningsynpunkt för ett varv som

Tisdagen den  
19 december 1978

*Vissa varvsfrågor*

Cityvarvet. Detta varv har också ingående kännedom om konstruktionen och har också, om jag är rätt underrättad, redan tidigare avgivit anbud. Jag hoppas alltså att andra än moderater skall stödja reservationen 11.

I motion 140 tar Ove Nordstrandh och jag upp frågan om beställarstöd. Det är så att många svenska rederier har för avsikt att beställa 8–10 färjor. Så som beställarstödet nu blir utformat är det stor risk för att beställningarna kommer att gå till utlandet. Vi har därför föreslagit att riksdagen skall överväga möjligheterna att skapa ett långsiktigare stöd. Redarföreningen har i skrivelse till utskottet påtalat detta förhållande. Också socialdemokraterna tar såvitt jag förstår upp just denna fråga i sin motion nr 141, där det sägs:

”F. n. är ett stort antal färjor aktuella för upphandling av svenska rederier. Med hänsyn till den speciella typ av fartyg det här gäller bör det föreligga goda förutsättningar för att efter förhandlingar placera sådana beställningar på svenska varv med hjälp av det stöd som föreslås. Mot den bakgrunden är det angeläget att regeringen snarast tar ett initiativ till överläggningar med företrädare för dels varven, dels de svenska färjerederierna i syfte att säkerställa att sådana order kan förläggas vid varv i Sverige. Detta skulle ha stor betydelse inte minst för sysselsättningen under de närmaste åren. Ett uttalande av denna innebörd bör göras av riksdagen.”

Så långt den motionen. Jag avvaktade med intresse vad utskottet skulle ha att säga i denna för svenska varv så betydelsefulla fråga. Till min överraskning fann jag att utskottet inte besvarat vare sig moderatmotionen eller den socialdemokratiska motionen i denna del. Utskottet börjar med att tala om en tidigare läggning av statliga beställningar beträffande färjor. Sedan fortsätter utskottet med en redogörelse för innehållet i den socialdemokratiska motionen och skriver därefter: ”I propositionen framhålls att det är nödvändigt att med arbetsmarknadspolitiska medel stödja den fortsatta driften vid varven för att skapa ökat rådrum för omställningarna. Utskottet anser sig kunna utgå från att regeringen på allt sätt söker medverka till att statliga fartygsbeställningar placeras vid svenska varv. Något särskilt uttalande är därför inte påkallat och motionsyrkandet avstyrks alltså.”

Under punkt 44 i hemställan talas därefter om statliga beställningar av färjor. Jag vill därför fråga kanske framför allt utskottets socialdemokratiska ledamöter: Avser inte den socialdemokratiska motionen vanliga beställningar av färjor från svenska redare? Om så är fallet, varför har inte utskottet synpunkter på den här viktiga sakfrågan? Förhoppningsvis kan industriministern, som ju väl känner till vilka färjbeställningar som det är fråga om, gottgöra den missen.

Till sist en randanmärkning. Som ledamot av besvärsnämnden är jag tillfreds med utskottets förslag att propositionen, såvitt avser besvär över vissa beslut av riksgäldsfullmäktige, avslås. Det var, som utskottet funnit, ett förhastat och illa underbyggt förslag.

ROLF HAGEL (apk):

Herr talman! Vi står i dag inför ett beslut som innebär att den svenska varvsarbetarkåren i princip kommer att halveras, räknat från 1974 till dess att

det ifrågavarande förslaget förverkligats. Naturligtvis kan man uppleva detta på olika sätt. Man kan avge en förklaring, där man uttrycker sin fulla uppskattning av svensk varvsindustri, sin tilltro till svensk varvsindustri i internationell konkurrens, och man kan förklara att man är helt övertygad om att svenska varvsarbetare och svenska varv besitter ett mycket, mycket högt teknologiskt kunnande, varför slutsatsen kan bli – som i det senaste talet, av Inger Lindquist – ett biträdande av den föreliggande propositionen, som alltså innebär att vi halverar den svenska varvsarbetarkåren från 1974 fram till i dag. När jag säger detta har jag inte räknat med alla de företag som på ett eller annat sätt betraktas som underleverantörer och har sin försörjning genom varven och som också, om propositionen förverkligas, kommer att bli utan arbete. Det betyder att staplar och skrovhallar inte kommer att utnyttjas för sina ändamål. Generationers erfarenhet av skeppsbyggeri kommer att i princip kastas bort.

Det har i dag diskuterats hur den här operationen skall kunna genomföras på ett, som man uttrycker det, socialt acceptabelt sätt. Det hela betraktas av de flesta som något som man absolut inte kan undgå att genomföra.

Arbetspartiet kommunisterna har i motionen 1978/79:128 föreslagit att hela propositionen 1978/79:49 avslås. Vi gör det därför att vi inte delar propositionens grundsyn.

Bygger då vårt ställningstagande på någon annan analys än den de övriga partierna har haft när de tagit ställning? Svaret på frågan är ett obetingat ja. Vi tror nämligen på svenska varvs framtid i internationell konkurrens, och vi drar därav de enda rimliga slutsatserna. Vi tror inte att det för Sveriges del är meningsfullt att i framtiden tillverka jättetankers, men däremot kommer det att finnas en marknad för specialfartyg.

Det är djupt olyckligt att det försprång som svensk varvsindustri haft just när det gällt att tillverka specialfartyg av olika slag, i en varvsindustri som hade en mycket hög teknologisk standard, försvann genom att de varv som var inriktade på detta offrades i den första varvsnedläggningsomgången. Det var verkligen varv som stod sig i den internationella konkurrensen, just därför att de hade en produktion som andra inte hade samma förutsättningar för.

Vad vi nu skall göra är att betala priset för att de privata intressena har bedrivit ett spel med svensk varvsindustri. Nu skall skattebetalarna i allmänhet och varvsarbetarna i synnerhet stå för fiolerna. Just på varvsindustrins område har det nämligen varit fritt fram för all upptänklig spekulation. Det finns inget område i näringslivet där detta varit så framträdande som just inom varvsindustrin. Sveriges varvsarbetare minns Kockums, Broström, Johnson, Salén, Thordén, Hammar och – icke att förglömma – SE-Banken som de som har bestämt utvecklingen och bäddat för dagens situation.

När sedan tiden härför var inne gick det med varven och varvsindustrin som det gått med andra näringsgrenar, nämligen så att staten fick träda in för att stå för avvecklingen. När alltså varv, rederi och bankkapital genom kapitalutförelse, skatteflykt och valutaspekulationer fått sin andel och kört

varven i botten är det vi varvsarbetare och skattebetalarna i landet som skall städa upp efter den verksamheten.

Herr Huss tog i dag upp de svårigheter som uppstår i relationerna mellan varv och rederi i frågor, där ett beställarstöd kan diskuteras och där man alltså tänker sig att låta tredje person betala. Men det är just detta som skett sedan flera decennier i vårt land. Det är kopplingen mellan redare och varv som genom åren möjliggjort att båda dessa parter kunnat sko sig på skattebetalarnas bekostnad. Broströms, Johnsons, Thordéns och Saléns dubbla roller som varvsägare och skeppsredare kan inte vara obekanta för någon i denna församling.

Nu säger kanske någon att detta är överspelat och att en diskussion av denna typ inte löser de problem vi står inför i dag. Jag menar att man inte så lättvindigt kan springa bort från ett grundläggande problem. Det är sättet att betrakta dessa frågor som avgör, hur vi skall se på framtiden och bedöma de svenska varvens möjligheter att utvecklas och konkurrera på den internationella marknaden i morgon. Jag menar nämligen att de försummelse som kapitalet, dvs. redare och varvsägare, i vårt land gjort sig skyldigt till under en lång period med gyllene år av mycket stora förtjänster, genom transfusioner mellan varv och rederi och genom kapitalutförelse, genom att bygga varv utomlands och genom att köpa rederinärningar i andra länder, har dragit ur pengar ur den svenska varvsnäringen, vilka skulle ha investerats i svenska varv för att utveckla dem och deras produkter. Att detta icke har skett är orsaken till den situation som varven befinner sig i. Utan denna utveckling hade vi kunnat befinna oss i ett helt annat läge. Den som inte inser detta kommer fram till att man måste vidta åtgärder som innebär att nedläggningar i dag skall ske.

Jag menar att Sveriges varv och den svenska varvsarbetarkåren under samhällelig ledning och samhälleligt ägande, samt om verkliga framtidsinvesteringar görs, kommer att bli konkurrenskraftiga. Men det krävs då först och främst att man avskaffar det förhållande som innebär att man har olika ägare för varven och för rederierna. Såväl varv som rederier bör alltså nationaliseras.

Det krävs i en andra omgång att vi inriktar vår handel på andra länder än de som i dag är våra största handelspartner i världen. Jag avser då naturligtvis att vi måste i större utsträckning inrikta handeln mot de socialistiska länderna och mot progressiva nya stater som har ett dokumenterat tonnagebehov men som i dag tvingats ut på en mycket dyr chartermarknad på grund av att det saknas ekonomiska resurser att täcka deras behov.

Det är naturligtvis nödvändigt att produktionen inom varven kompletteras med annan sysselsättning. Det är ingen ny erfarenhet som varvsindustrin gör. Om vi tittar tillbaka på varvsindustrins historia, finner vi att den kännetecknas av toppar och vågdalar och att det alltid har funnits ett behov av att täcka vågdalarna med annan typ av verksamhet. Götaverken, som har tillverkat allt från broar till flygplan och fartyg, är ett typiskt sådant exempel. Men basen för verksamheten på varven måste givetvis vara att bygga fartyg.

Några talare har, när man har diskuterat rörligheten på arbetsmarknaden, frågat om man inte måste kräva samma rörlighet av varvsarbetare som man kräver av andra arbetare, i exempelvis Norrbotten. Jag tror att det var Olof Johansson som sade detta, och Nils Åsling har varit inne på samma tankegångar. Jag vill då fråga både Olof Johansson och Nils Åsling: Vart vill ni egentligen att varvsarbetarna skall flytta? Vad har ni för arbeten att erbjuda arbetare från såväl Kiruna som Landskrona, Göteborg och alla andra områden som ni på senare år har gjort arbetslösa? Har ni sådana arbeten att erbjuda, kan ni börja med att plocka fram dessa till de 40 000 människor som enbart i Göteborg står utanför den reguljära arbetsmarknaden. Eller tror möjligtvis Olof Johansson att de 35 000 arbetare i våra sex stora huvudnäringar som ni, under er relativt korta regeringstid, lyckades ställa på gatan saknar arbete därför att de inte är tillräckligt rörliga? Hur rörliga anser ni i så fall att de skall bli? Skall de möjligtvis anpassas till EG:s krav på rörlighet över gränserna, eller skall de flytta med de svenska företagen till andra världsdelar för att där arbeta för lägre lön?

Herr talman! Arbetarpartiet kommunisterna accepterar inte de åtgärder som här föreslås. Vi ser dem som en del av den allmänna nedläggningen och anpassningen av svensk industri, som vi fått så många exempel på under de senaste åren. Herr Åsling sade att Sverige inte längre kan framstå som ett land som går före när det gäller att anpassa varvsnäringen till världsmarknadens behov om riksdagen fattar det av utskottet föreslagna beslutet, som han tydligen anser är för blygsamt. Jag är helt övertygad om att Sveriges arbetare, både inom varvsindustrin och andra näringar, skulle ha varit mycket, mycket glada därest Sveriges regering inte varit så angelägen och så beredvillig att effektivisera monopolens beställningar och tillgodose kraven på anpassning till den kapitalistiska krisen i världen.

Vi delar inte socialdemokratins bedömning av varvens framtid. Vi kommer att rösta för avslag på det föreliggande förslaget om nedskärningar. Om vårt förslag faller, vilket det finns anledning att tro, innebär det naturligtvis inte att vi därmed känner oss befriade från att i fortsättningen votera om de förslag som föreligger, och då måste vi naturligtvis välja mellan två onda ting.

Låt mig säga några ord om sysselsättningsgarantin. Jag är helt på det klara med att sysselsättningsgarantin inte nämnvärt kommer att förbättra läget för varvsarbetarna, som genom det beslut som riksdagen kommer att fatta berövas sina jobb. Men företrädare för sysselsättningsgarantin har talat för en markering av behovet av att ge de anställda möjligheter att under den period som återstår träda ut i andra yrkesverksamheter. Jag är själv varvsarbetare, och jag vet att denna grupp har en mycket speciell utbildning. Det gäller tjänstemän, rörläggare, svetsare och elektriker. Det är ett rätt besvärligt steg för dessa att gå ut på en annan marknad. Utifrån den utgångspunkten tror jag att det är nödvändigt att extraordinära åtgärder vidtas för att anpassa den arbetskraften till en annan form av verksamhet. Men jag vill säga att detta är det andra alternativet – det första är att varvsarbetare skall få fortsätta att bygga fartyg.

Låt mig sedan också, eftersom frågan om vad fackföreningens roll skall bli i en sådan situation har varit uppe till diskussion, säga att jag har erfarenheter av fackligt förhandlingsarbete. Jag har därför fullständigt klart för mig att om man överlämnar åt arbetsgivaren att – ensam och allenarådande – avskeda och plocka ut vem som skall få vara kvar på arbetsplatsen, betyder detta inte någon förbättring för de arbetande människorna. Jag vill understryka vad de har sagt som har betonat vikten av att den fackliga rörelsen verkligen aktivt tillvaratar arbetarrörelsens intresse och de värderingar som har gjorts av arbetarrörelsen och som skall gälla vid avskedande av arbetskraft.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motionen 128.

PER BERGMAN (s):

Herr talman! De sista meningarna som Rolf Hagel yttrade vill jag gärna instämma i. Jag tycker det är absolut nödvändigt att facket kommer med i den process som förestår på varvsorterna liksom det för mig också är självklart att det första som man skall göra för de anställda är att försöka ordna arbete för dem. Först när detta inte går, måste man – i andra former – finna lösningar på deras försörjningsfråga.

Man skulle ju här kunna hålla en tacksägelsebetraktelse över att de folkpartistiska riksdagsmännens förtjusning över propositionen 49, som vi fick läsa om i tidningarna när propositionen kom, inte slog igenom i utskottsarbetet. Där fann de att den enda vettiga samarbetspartnern på viktiga punkter var socialdemokraterna. Det känns skönt att det var så. De andra partigrupperingarna hade de ingenting gemensamt med sedan dessa föllt upp sitt visir när trepartiregeringen hade spruckit.

Det var dock synd att intresset inte räckte till ett samlat grepp över hela rederi- och varvsnäringen, såsom vi hade yrkat i vår motion. Det var ju ett utvecklingsfrämjande och framåtriktat förslag, men vi får väl nöja oss med att vi fick bekymren för dagen att lätta – vinner man tid, vinner man kanske något.

Utöver sysselsättningsgarantin och ställningstagandet för de mindre och medelstora varven är det speciellt en fråga till som jag gärna vill kommentera något. Det är den fråga som väcktes i motionen 127 om utbildnings- och omskolningsverksamhet vid de större varven. Hugo Bengtsson, som står först med sitt namn på den motionen, har behandlat denna fråga i sitt anförande här och redovisat hur utskottet har resonerat. Det är trevligt att höra att verksamheten har betygsatts såsom mycket värdefull och att vägar har anvisats för en finansiering av en fortsättning på den. Den här omskolnings- och utbildningsverksamheten inom varven är en oskattbar tillgång. Men det gäller inte bara att omskola folk till andra jobb inom varven eller utanför varven, till andra företag eller till andra verksamheter. Det är ju på det sättet att om varven skall kunna åta sig tekniskt avancerade arbeten i framtiden – uppdrag som kräver mycket stor yrkesskicklighet och kanske också kännedom om konstruktioner som man hittills inte haft någon bekantskap med – är det utomordentligt viktigt att ha sådana utbildningsresurser så nära knutna till produktionen som de här utbildningsresurserna är,



så att de är snabbt anpassningsbara direkt till de beställningar som kommer. De har redan visat sig vara framgångsrika i den omskolningsverksamhet som har bedrivits både vid Cityvarvet i Göteborg och vid Arendalsvarvet i Göteborg. Jag är övertygad om att detsamma gäller även övriga stora varvsorter som har motsvarande verksamhet.

Får jag nu säga någonting annat, som kanske inte är riktigt "passligt" i sådana sammanhang.

I den nästan obeskrivliga process som har pågått och fortfarande pågår, med neddragning av arbetskapaciteten vid varven, framför allt i Göteborg, där vi har lagt ner två stora varv, har man fått en rad erfarenheter som kan vara av intresse vid det fortsatta arbetet både där och på de andra orterna. Jag skall inte, vare sig i siffror eller på annat sätt, illustrera de svårigheter som institutioner och människor har ställts inför. Framför allt är det fackför-eningsfolket som har ställts ansikte mot ansikte med kamrater som de har måst försöka placera om, som exempelvis i Göteborg när Eriksbergarbetare skulle över till Arendal och Arendalsarbetare kanske skulle skiljas från sitt varv och flyttas över till något annat arbete eller till någon form av pensionering. Dessa jobb är oerhört påfrestande, men de har ändå genomförts därför att facket har känt sitt ansvar för varje medlem.

I den process vi nu har framför oss är det två saker som är viktiga, två saker som vi måste uppnå. De varv som skall vara kvar måste ha en personalsammansättning som gör att de kan utföra konkurrenskraftiga jobb – yrkessammansättningen måste motsvara det behovet. Det är det ena kravet. Det andra är att de som inte kan rymmas inom dessa verksamheter måste skiljas från dem på ett för dessa människor acceptabelt sätt, och det kan vara en nästan omöjlig uppgift.

Vi människor passar väldigt dåligt in i det rutmönster som paragrafer i lagar och avtal ritar upp för oss – så är det ju. Svenska Varv måste då, tycker jag, använda de ekonomiska resurser de har för att lösa många i det här sammanhanget besvärliga knutar. Det kan och skall bara ske med fackets medverkan. Med berörda individers beredvillighet kan många knutar säkerligen lösas upp.

Här reser sig säkert en del företagsledningars, samhällets och organisationernas folk för att hävda lagars och förordningars giltighet. Men de som står nära och skall föra samtalen med människorna i den praktiska vardagen på arbetsplatserna har kunskaper, omdöme och känsla för detta. Bara resurser ställs till förfogande utanför ordinarie regelsystem kan man klara båda dessa uppgifter, som ibland kommer i besvärlig konflikt med varandra.

Jag skulle i det här sammanhanget vilja säga att ett gott resultat förutsätter att facket får vara med på ett avgörande sätt. Och det tror jag man är medveten om när det gäller processen att omvandla våra beslut. Tyvärr har man inte haft samma känsla för att fackliga representanter skulle vara med även vid utformningen av besluten. Den förnedringens tid borde ligga bakom oss då trepartiregeringen lät fackets folk få läsa i presskommentarer i tidningarna vad som skulle gälla för deras verksamhet. Tyvärr sker samma sak med den nuvarande regeringen.

Facket har inom det här området visat ett förutscende, ett intresse och ett engagemang som är ovanligt. De första krisungarna i branschen var det fackets folk som väckte samhällets intresse för, och de har nästan blivit legendariska genom det. Det finns i alla de olika fackliga organisationerna, på alla varvsorterna, ett stort samhällsansvar och ett ansvar för arbetskamraterna som tar sig uttryck i att de önskar vara med i diskussionen. Då kan de inte förolämpas så som de förolämpats av den förutvarande regeringen och även av den nuvarande regeringen.

Även den här propositionen föregicks av ett pressmeddelande som skorrar illa i öronen. Där fick man läsa bl. a.:

”För att säkra överlevnadsmöjligheterna för varvsföretagen krävs kraftfulla insatser och ett konstruktivt synsätt från berörda företagsledning och fackliga organisationer.” Det hade varit skönt om industriministern och regeringen i övrigt hade haft ett konstruktivt synsätt när det gäller den här mycket viktiga relationsfrågan. Regeringen borde inse att den är mer än väl representerad när det gäller kunskaper om och erfarenheter av hur kapitalets intressen skall tillvaratas vid företagsnedläggning. Men regeringen saknar erfarenheter av hur löntagarna ser på företagsnedläggningar, och det om något borde ha bjudit dem att ta kontakt med facket i den här frågan. Förklaringen kanske ligger i detta. Kapitalägarna har kanske inget intresse av att veta hur löntagarna ser på frågan, och det slog igenom i den här regeringen.

Jag skulle också vilja säga några ord om de nästan bisarra inslag vi mött i den här debatten. Vi har hittills lyckats överraskande bra, tycker jag, att hålla den här debatten fri från försök att låta olika orter slå ut varandra. I vårt parti i varje fall kan vi glädja oss åt att vi har kunnat hålla ihop mellan varvsorterna, som inte försökt konkurrera ut varandra eller hävda sig på varandras bekostnad. Fackets representanter i samtliga organisationer har samma inställning. Så får vi då här uppleva hur Nils Åsling, som är uppifrån Jämtland, och Olof Johansson, som är härifrån Stockholm, i den här diskussionen kastar sig över Göteborg som en speciell hackkyckling. Det är en mycket egendomlig upplevelse.

Nils Åsling säger att det i Göteborg sker en expansion inom näringslivet och att det där finns en diversifierad arbetsmarknad. Först tyckte jag han sa att det var näringslivet som var diversifierat, men Nils Åsling rättade det till att gälla arbetsmarknaden. Olof Johansson säger att Göteborg är en av de mest privilegierade orterna ur sysselsättningssynpunkt.

Det är märkligt att Nils Åsling så helt glömt vad han borde ha lärt sig som industriminister. Många andra talare som inte har beröring med Göteborg tyckte att det här var för magstarkt och har försökt lägga till rätta en del för kammaren.

Det är ju på det sättet att arbetslösheten är stor i Göteborg. Vi är vana vid att räkna med Norrland som värst drabbat när det gäller sysselsättningen. Men om man jämför tre Norrlandslän, Norrbottens, Västernorrlands och Jämtlands län, med Göteborg finner man att Göteborg och Norrbotten ligger på ungefär samma nivå, men att Västernorrlands och Jämtlands län ligger bättre

till i statistiken. Siffran för förtidspensionerade, kvarstående arbetssökande, i beredskapsarbeten och arbetsmarknadsutbildning varande i relation till den arbetande befolkningen är för Göteborg 13 %, Norrbotten 14 %, Västernorrland 11 % och Jämtland 12 %. Och ändå är Göteborg enligt Olof Johansson en privilegierad ort ur sysselsättningssynpunkt. Förhållandet är ju precis det motsatta.

Herr Åsling säger att det finns ett expanderande näringsliv i Göteborg. Jag vet inte vad han menar med expansion. I verkligheten är det precis motsatsen. De senaste tre åren har 7 000 industrijobb försvunnit i Göteborg. Enligt de planer som myndigheterna i Göteborg räknar med kommer fram till 1985 ytterligare 10 000 jobb att försvinna, om man inte drar ner ytterligare på varven efter 1980.

Enligt Nils Åsling är det alltså expansion att vi har förlorat 7 000 industrijobb de senaste tre åren och har framför oss en ytterligare förlust av 10 000 jobb. Differentierad arbetsmarknad talade man om, men Göteborg är ju känt för att t. ex. ha låg sysselsättning för kvinnor. Att vi har tung industri och en mycket ensidigt sammansatt arbetsmarknad är kända ting, som flera gånger har sagts i diskussionen.

På den industriarbetsplats där jag senast arbetade. SKF, är det anställningsstopp sedan mycket länge. Ett par tusen anställda har den minskat med. Det syns ingen ljusning där.

Det är expansion det – i Nils Åslings tappning! Jag vet inte om centerpartisterna i Göteborg tycker att bilden är riktig. Får man be att de så småningom talar om huruvida de tycker att Nils Åslings och Olof Johanssons beskrivning är den korrekta. Det vore skönt om den var riktig, men tyvärr är den det motsatta.

En ledamot av näringsutskottet, herr Glashammar – förlåt, jag menar herr Hovhammar – gick vid två tillfällen upp i talarstolen och försökte måla den bild som är så kär i många företagarkretsar: i nedläggningsorter vill arbetarna inte gå till andra jobb som finns på platsen om de garanteras anställningstrygghet.

En kväll råkade jag av en tillfällighet få se ett TV-program från Surte glasbruk. Man påstod att det var några som kunde ha fått jobb i Älvdalen men inte vill ta de jobben därför att de inte trivdes med dem. De gick hellre kvar och sopade på glasbruket i Surte, för där hade de lön. På Surte glasbruk analyserade man förhållandena. Det visade sig vara ett helt lögnaktigt påstående att det fanns jobbare på Surte glasbruk som nekade att ta erbjudna arbeten på annat håll, därför att de inte ansåg dem attraktiva. Det fanns inga sådana jobbare på Surte glasbruk. Det blev också klarlagt i TV-programmet samma dag, men bilden skall kvarstå, bilden skall målas, och herr Hovhammar – jag ber om ursäkt för felsägningen nyss – försökte måla samma bild avseende Göteborg och Volvo. Han sade: Volvo behöver svetsare, de finns på Arendal. Där går de alltså och drar kroken och vill inte gå över till Volvo.

Representanter för riksdagen var på Volvo för en tid sedan, och den som hade ögonen öppna måste ha insett att svetsning på Volvo inte är samma sak

som svetsning på Arendal. Det är så stora skillnader däremellan som det kan vara – även om yrkesgrupperna har samma beteckning, utför samma kemiska och fysikaliska process. Men när det gäller arbetets utförande är det punktsvetsning som dominerar på Volvo, och den är automatiserad och kommer snart att utföras av robotar helt och hållet. Det är en mycket enkel process, medan den svetsning som görs på Arendal sker manuellt. Många av utövarna är licenssvetsare – fint folk som har lång utbildning och ständigt kollas i vad avser kunnsighet osv. Många arbetsuppgifter som utförs där är alltså specialarbeten.

Det låter väldigt bra att säga att svetsarna kan flyttas – om det nu vore så att Volvo behövde mer folk, som man inte kunde få och som gick och drog på varven! Men varven har också sökt svetsare för att kunna leverera de beställningar de har. När den sista båten skulle gå från Eriksberg var det nödvändigt att anställa svetsare – för att man inte skulle missa leveranstiden utan få fram båten snabbt och inom kontraktstiden. Även om man håller på att lägga ned måste man alltså ha vissa yrkesgrupper till förfogande för att fullfölja arbetena.

Och än en gång: Det är ett helt annat slags svetsare vid varven än det är som skall punktsvetsa på den tunna bilplåten.

Vidare har Volvo ett dagligt behov av att anställa folk. Vid en sådan stor industri blir det ständig avgång, och jag vet att det rör sig om 20–25 personer i veckan som av olika skäl lämnar Volvo. Denna avgång ersättes. Det behov som föranleddes av en viss expansion för en tid sedan var lätt att tillgodose. Det finns inga vakanser på Volvo i dag. Herr Hovhammar måste ha fått falska upplysningar på den punkten. Även om sysselsättningsutredningen visade, som Sivert Andersson tidigare sade, att Volvo har en mycket kräsen anställningspolitik – och det är allmänt känt hemma att man där sovrar noga – finns det så god tillgång på folk att man tillgodoser sitt behov.

Det finns alltså inga sådana brister som herr Hovhammar talar om. Det ständiga tjatet om att jobbarna, om de får betalt, hellre går på verkstaden och drar kroken än att ta ett jobb, det har inte fog för sig. Jag vet inte vilka umgängeskretsar herr Hovhammar har, men i de kretsar där jag umgås har man inte den moralen. Där vill man ha ett jobb, ett meningsfullt jobb och ett jobb som man kan behålla för framtiden.

Jag vill med det anförda, herr talman, ställa mig bakom alla yrkanden som Ingvar Svanberg framställde i sitt anförande.

I detta anförande instämde Lisa Mattson, Valter Kristenson, Kurt Hugosson och Doris Håvik (samtliga s).

**HOLGER BERGQVIST (fp):**

Herr talman! Statligt ekonomiskt stöd till industriell verksamhet uppfattas vanligen som en defensiv åtgärd. Det uppfattas också ofta som ett avsteg från självklara principer i en marknadshushållning. Jag menar att stödet till den svenska varvsindustrin har och skall ges karaktären av offensiv åtgärd. Jag ser inte det statliga stödet till varvsindustrin som ett avsteg från en sådan

ekonomisk självklarhet som att det slutliga syftet med all produktion är konsumtion, att tillgodose en efterfrågan, att tillgodose ett behov.

För att övertyga om detta skulle jag vilja sätta in varvskrisen i sitt industrihistoriska sammanhang. Om vi inte gör det kan vi lätt drivas till åtgärder som präglas av panik eller resignation. Industrins historia är i väldigt stor utsträckning historien om varor, produkter, som kommit och gått. Det är alltså inte särskilt märkvärdigt att produkter byts ut eller förändras. I det avseendet håller sig varvskrisen till ett klassiskt mönster. Det finns dock ett par mycket speciella inslag i varvsindustrins omställningsprocess. Det ena handlar om varvsprodukternas synnerligen omfångsrika och komplexa karaktär. Det är detta som gör att vi kan tala om den största omställningsprocessen i vår industriella historia. Och denna den största omställningsprocessen i vår industrihistoria upplever vi samtidigt som vi har den svåraste lågkonjunkturen i modern tid. En sådan konstellation lockar lätt till panikartade åtgärder eller till uppgivenhet och resignation. Vi har fått höra mycket av sådana inslag i vår varvspolitiska debatt. Låt oss ha is i magen. Vi behöver rådrum. Storleken på denna strukturkris gör att vi måste vänta in bättre tider.

Det får bara inte hända att vi en bit in på 1980-talet upptäcker vår visionära oförmåga i slutet av 1970-talet. Det får bara inte hända att vi en bit in på 1980-talet upptäcker att vi har spolierat en för vår ekonomiska framtid helt unik produktionskapacitet. Och med produktionskapacitet menar jag inte bara, ja, inte ens i första hand, anläggningar, maskiner och sådant utan just den personella produktionskapaciteten. Och när jag talar om den personella produktionskapaciteten så tänker jag inte i första hand på folk som vi kan ha i innovationsrummen utan mera på folk som finns på verkstadsgolv och kontor. Där finns ett yrkeskunnande när det gäller att hålla samman stora och komplexa produkter. Den yrkesskickligheten får vi inte spoliera. Den kan komma att spela en avgörande roll för svensk industris framtid. Men definitivt kan vi inte övertyga oss om detta förrän vi kommit en bit in på 1980-talet eller åtminstone ett par år framåt för att vi lättare skall kunna överblicka vad som är på gång under 1980-talet när det gäller svensk industris framtid.

Det är mot bakgrund av denna yrkesskicklighet och produktionsförmåga som man har anledning att fråga sig om inte svensk varvsindustri egentligen internationellt är relativt sett skickligare än svensk bilindustri. Vi får inte glömma att det finns möjligheter i många länder att ta fram den produktionskapacitet som krävs för att göra bilar, men att det sannerligen inte är så lätt att ta fram den produktionskapacitet som behövs för att man skall vara beredd att tillverka teknologiskt avancerade produkter av den storleksordning som är möjlig på våra storvarv.

Den stora händelsen i svensk varvsindustri just nu är naturligtvis försöken att finna för just varvsindustrin meningsfulla alternativa produkter. Det är utomordentligt värdefullt att den debatten kan äga rum efter det att Arendalsvarvet tagit hem en order på en prefabricerad fabrik för konstgödsel till Pakistan. Därmed har vi äntligen fått den länge efterlängta referens-

anläggningen för det slag av alternativ produktion som bara hör varvsindustrin till. Det är ett talande exempel på sådana omfångsrika och komplicerade produkter som bara varvsindustrin kan klara. Den order som Arendal nyligen tagit hem är av den storleksordningen att man kan jämföra den med byggandet av ett dussintal kvarter i ett storstadscity. Det är mot denna bakgrund vi skall vara försiktiga då det gäller att diskutera alternativa produkter av den ringa storleksordning som ibland framskyttat i debatten.

För varven handlar det dock inte bara om att få vara med om den tredje världens industrialisering. Det handlar också om att efter ett antal år få delta i distributionen av den industrialiserade tredje världens produkter. Detta måste vi ha i åtanke – det glöms ofta bort – då vi diskuterar framtida behov av varvskapacitet av det slag som vi nu övergångsvis måste ge särskilt ekonomiskt stöd. I takt med att u-länderna industrialiseras, bl. a. på grund av att vi med vår varvsindustri ställer upp med en teknologiskt avancerad produktionskapacitet, så kommer vi att få ett ökande behov av varutransporter. När den tiden kommer gäller det att ha vår varvsindustris produktionskapacitet intakt.

Vad jag hittills sagt, herr talman, är mera övergripande och allmängiltiga argument för de åtgärder som föreslås i proposition och betänkande för att ge den svenska varvsindustrin en möjlighet att överleva i avvaktan på bättre tider. Vår industrihistorias viktigaste omställningsprocess får inte slutbehandlas under en lågkonjunktur, som är en av de svåraste i modern ekonomisk historia. Med det behov som jag menar att framtiden kommer att redovisa av produktionskapaciteter av de slag som den svenska varvsindustrin representerar blir det en offensiv åtgärd att hålla denna unika produktionskapacitet vid liv.

Vid sidan av denna mera allmängiltiga argumentering tar jag mig friheten att också något se på den här problematiken från göteborgsk horisont. Det är nu snart 10 år sedan kommunstyrelsens dåvarande ordförande i Göteborg, Lennart Ström, envist började arbeta för att göra klart för statsmakterna att Göteborg inte var en överhettad region. Jag minns uppmärksammade möten med dåvarande industriminister och AMS-generaldirektör. Med Lennart Ströms envishet blev det till slut uppenbart för statsmakterna att Göteborg inte längre var en överhettad region utan t. o. m. på väg mot en nedfrysning, som skulle kunna tänkas få ytterst allvarliga konsekvenser för svensk industri över huvud taget. Det är därför uppseendeväckande på gränsen till en oförskämndhet att förre industriministern Åsling envisas med att tala om Göteborg på ett sätt som är passerat för flera år sedan. Låt oss i stället ta vara på de speciella produktionskvaliteter som finns i Göteborg för att därmed hålla kvar grunden för svensk industris framtida utveckling. Och Göteborgs främsta produktionskapacitet vid sidan av sjöfart och transport är just vad Göteborgsvarven företräder.

Jag är, herr talman, mycket angelägen om att dessa göteborgska synpunkter inte skall dölja de mera allmängiltiga argument som jag tidigare anført. Därför skyndar jag mig att säga att jag även som göteborgare och

kanske alldeles särskilt i den egenskapen vill påminna om att de produktionskvaliteter som jag talat om berör svensk varvsindustri över huvud taget. Vi har en väldigt fint varierad svensk varvsindustri. I vårt land finns varvskvaliteter som tillgodoser en mycket differentierad efterfrågan på marknaden. Och vi skall ta vara på alla dessa kvaliteter var de nu än må vara belägna – Göteborg, Uddevalla, Landskrona, Malmö, Falkenberg eller Oskarshamn eller vad det nu kan handla om. Och det handlar alltså inte bara om de stora varven. Det handlar lika mycket om de små och medelstora varven. Så måste varvspolitiken utformas att det ena varvets bröd inte får bli det andra varvets död.

Avslutningsvis skulle jag, herr talman, vilja uttala några varningens ord till varvsledningarna. Man måste ha klart för sig att det ekonomiska stöd som varvsindustrin nu får från staten är av övergångsnatur och har en offensiv karaktär. I en valsituation inför diskuterade leveransavtal måste det vara en självklarhet att tänka i företagsekonomiska och inte i bidragsekonomiska termer. Det är inte bara regering och riksdag och andra statliga organ som skall bära ansvaret för dessa stödpengar till svensk varvsindustri. Även varvsledningarna måste ta på sig detta ansvar. Om så inte sker löper vi risken att det statliga ekonomiska stödet blir av defensiv karaktär. Det får bara inte ske. Vi måste tänka offensivt och framtidsmässigt.

Därför vill jag, herr talman, som slutord anföra följande: Det är först då varven kan stå på egna ben i marknadskonkurrensen som framtiden är tryggad för svensk varvsindustri.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! När det gäller varvskrisen har turerna för att få fram hyggliga förslag att lindra effekterna varit så många att det är svårt för gemene man att hänga med och att förstå konsekvenserna av alla mer eller mindre motstridiga förslag till åtgärder som framlagts. Jag kan inte med bästa vilja i världen påstå att näringsutskottets betänkande med alla dess reservationer skingrar slöjorna. Men jag vill i alla fall uttrycka den förhoppningen att riksdagen och så småningom ledningen för Svenska Varv skall lyckas anpassa den svenska varvskapaciteten till behovet, utan förödande konsekvenser för de anställda och för den svenska samhällsekonomin. Jag har i centermotionen nr 40 framlagt en del förslag i detta syfte, som jag nu vill något kommentera.

Inledningsvis är jag tyvärr nödsakad instämma i regeringens pessimistiska syn på de svenska varvens möjligheter att inom överskådlig tid teckna lönsamma kontrakt på större tank- och lastfartyg. Ett mycket påtagligt exempel på svårigheterna på denna marknad anser jag vara det japanska jätteföretaget Mitsubishis för drygt ett år sedan färdigbyggda, hypermoderna storvarv i Singapore, som inte lyckats teckna ett enda kontrakt, varför hela varvet f. n. ligger i "malpåse".

Mot denna bakgrund vill jag än en gång beklaga det faktum att övriga partier våren 1976 inte stödde centerns initiativ och reservation för en kraftfull satsning på alternativ produktion vid Göteborgsvarven redan då.

Men riksdagsmajoriteten var tyvärr inte mogen att inför 1976 års val rösta på ett så inopportunt – men realistiskt – förslag från centern. Härigenom förlorades mycket värdefull planeringstid, varför de japanska varven på detta område fått ett olyckligt försprång och redan tecknat vissa order på de områden där Göteborgsvarven nu vill satsa resurser på alternativ produktion.

Eftersom varven i Göteborg har en allsidigt mycket skicklig tjänstemanna- och arbetarstam, så tror jag dock att det finns goda utsikter att en snar, kraftfull och målmedveten satsning på detta område skall ge värdefull och lönsam sysselsättning på litet sikt. Ett glädjande tecken på att denna optimism är berättigad är naturligtvis Pakistans beställning av en flytande fabrik. Hade centerns förslag 1976 biträttats av riksdagsmajoriteten, hade Arendalsvarvet kanske haft ett par sådana fabriker i orderportföljen och därmed tryggad sysselsättning under de närmaste åren!

Hur skall man nu få order på alternativa produkter? Alla vet att det är svårt att skaffa order på nya produkter, så länge man inte kan hänvisa till anläggningar etc. som man redan gjort och som kan studeras i färdigt skick och i verksamhet. I Göteborg har varven tillgång till specialister på såväl tjänstemanna- som arbetarsidan – förutom på traditionellt båtbyggeri – på områden som motor-, ångteknik-, rörläggeri- m. fl. konstruktioner. Detta bör öka möjligheterna att med framgång konkurrera med exempelvis japanerna vid tillverkning av flytande fabriker och hotell. Behov av sådana produkter torde erfarenhetsmässigt förefinnas i flera av de utvecklingsländer som vi inom ramen för u-landsbiståndet ger betydande ekonomiskt stöd.

Jag är väl medveten om att många inom SIDA är motståndare till s. k. bundet bistånd, och under mera normala arbetsmarknadsförhållanden har jag förståelse för detta. Men i den exceptionella situation som de svenska storvarven nu befinner sig i anser jag det självklart att SIDA bör undersöka möjligheterna att till vissa länder ge stödet i form av en flytande fabrik, ett flytande hotell, en fartygsdocka etc. som tillverkats av exempelvis Götaverken. På detta sätt skulle man kanske ganska snabbt få till stånd ett par anläggningar i u-länderna, som sedan kunde fungera såsom referensanläggningar för de svenska varvens kapacitet på detta område. Sedan borde Götaverken m. fl. med betydligt större utsikt till framgång kunna konkurrera om andra order världen över. Ordern från Pakistan på en flytande fabrik är värdefull i detta avseende, men ytterligare referensanläggningar behövs.

Man kan fråga sig om inte varven bättre skulle kunna tillgodose angelägna svenska behov. Ingen torde vara okunnig om att varven de närmaste åren måste syssla med en hel del olönsam produktion för att inte bli nödsakade att friställa personal. Jag menar dock att det är angeläget att i all möjlig mån tillse, att dylik förlustbringande produktion inte kommer andra länder till godo. Att leverera fartyg till underpris till u-länderna befarar jag snabbt kan leda till ökad arbetslöshet inom den redan hårt trängda svenska rederinäringen. Varför då inte i stället inrikta sig på produkter som kan komma det svenska samhället till godo? Givetvis måste förlustbringande produktion minimeras, men övergångsvis måste den accepteras.



Som exempel på dylik produktion skulle jag vilja nämna bromateriel åt svenska armén, båtmateriel åt marinen och färjor och stålbroar åt vägverket. Kanske skulle man under denna rubrik kunna inordna skrotning av äldre eller i vart fall inte hypermoderna tankfartyg. Dylik fartygsskrotning skulle sannolikt också öka den svenska rederinäringens lönsamhet med därmed behållen sysselsättning för sjöfolket.

När det gäller beställning av färjor åt svenska rederier skulle jag vilja citera vad som anförts av Redareföreningen och som i näringsutskottets betänkande redovisas på s. 19: "Ett antal färjor kommer att byggas för svenska rederiers räkning. Om inte särskilda åtgärder vidtas kommer beställningarna att gå till utländska varv. De svenska varven är inte konkurrenskraftiga ens om man tar hänsyn till beställarstödet. Vad som ytterligare behövs är emellertid inte särskilt mycket."

Litet längre ned säger man: "I Göteborg har man arbetskraft – t. ex. snickare från Eriksberg – som är väl lämpade för de specifika arbetsuppgifter som ingår i byggandet av färjor."

"Varvspolitiken, såväl i Sverige som utomlands, tenderar att skada sjöfarten. --- Bygger man de färjor som svenska rederier ändock kommer att beställa, undviker man denna skadeeffekt och flyttar sysselsättningen från utländska varv till svenska."

Jag anser mig kunna dela dessa synpunkter och hoppas regeringen skall finna vägar att rädda denna sysselsättning åt svenska varv.

Jag anser också att musikteaterprojektet i Göteborg skulle kunna ge värdefull sysselsättning såväl åt varvs- som byggnadsarbetare, oavsett om man stannar för ett bygge på den s. k. Ullevi-tomten eller på ett pråmbaserat bygge placerat någonstans mellan Skeppsbron och Lilla Bommen. Jag hoppas därför, att den socialdemokratiska kommunledningen i Göteborg snabbt tar ställning till hur och var den mycket efterlängtade nya Musikteatern skall byggas, så att regeringen sedan kan ta ställning till statsbidragets storlek. Centern vädjar därvid om generositet från statens sida mot den hårt drabbade Göteborgsregionen. Centerkommunalsrådet Wessberg har ju redan skaffat garantier för visst ekonomiskt stöd från angränsande landstingskommuners sida för musikteaterprojektet.

Tyvärr kommenteras detta inte alls av näringsutskottet. Inom energiområdet finns också några projekt, som kan ge viss – inte bara marginell – sysselsättning i Västsverige. Jag tänker då exempelvis på kassunbaserade vindkraftverk i kustbandet. Svenska forskare redovisar så sent som den 5 oktober detta år i Ny Teknik som sin bestämda uppfattning, att just sjöbaserade vindkraftverk borde kunna ge ett avsevärt tillskott till landets energibalans. Placeringen 10–20 km från land ökar effekten avsevärt med lägre produktionspris och reducerade negativa miljöeffekter till följd. Jag tror att en satsning på ett 30–50-tal vindkraftverk längs de norra delarna av Bohusläns kust är fullt realistiskt och ekonomiskt fördelaktigt, samtidigt som sysselsättning kan skapas såväl vid varven som i de aktuella kustområdena, som också lider av undersysselsättning sedan länge.

Tyvärr har inte heller detta kommenterats alls av näringsutskottet.

Av samma skäl anser jag också att det sedan länge projekterade kraftvärmeverket på Hisingen bör komma till stånd snarast möjligt. Av miljömässiga skäl bör det i första hand drivas med naturgas.

Men vi får ju snart tillgång till LNG-fartyg, som lagerbyggs vid Kockums och som ännu inte funnit köpare. Sverige synes ju också ha goda möjligheter att på acceptabla villkor få köpa naturgas från ett par håll. Men Göteborgs kommun kan inte klara finansieringen av kraftvärmeverket utan att staten via Vattenfall går in såsom delägare och tar på sig en avsevärd del av investeringskostnaderna. Byggnation av kraftvärmeverket och därmed förenad fjärrvärmeutbyggnad är av miljöskäl mycket angelägna projekt för göteborgarna och skulle samtidigt ge värdefull sysselsättning för många yrkesgrupper inom Göteborgsregionen.

I samband härmed bör man pröva, huruvida inte spillvärmern från Ringhals, som nu utgör en miljöpåkänning för Kattegatt, genom en kombination av värmepump och prämtransport skulle kunna täcka en väsentlig del av energibehovet för detta kraftvärmeverksprojekt. Översiktliga utredningar tyder på en hygglig ekonomi för en sådan kombination, och tar man hänsyn till effekterna för valutabalans och miljö, så talar mycket för att man bör satsa på att realisera detta projekt. I och för sig behövs nog inte ett kraftvärmeverk för att realisera projektet, utan det borde också kunna ske med utnyttjande av en kustbaserad hetvattencentral och ett fjärrvärmenät. Produktion av erforderliga väl isolerade pråmar för transport av det genom värmepump upphettade vattnet kunde ge viss sysselsättning vid något svenskt varv.

Hur skall man bäst hjälpa den som vill byta från varvsarbete till annat jobb? Ja, för att på acceptabelt sätt klara nedbantningen av den svenska varvskapaciteten är det givetvis angeläget att på allt sätt stimulera till övergång till annan sysselsättning, när tillfälle därtill hjuds. Men den som jobbar full dag vid varven har sannerligen inte stora möjligheter att hålla sig underrättad om vilka jobb som är lediga och vad jobben innebär i fråga om löne- och andra villkor.

Genom den redan kraftiga neddragningen av antalet varvsanställda i Göteborg är det sannolikt att personalavdelningarna därstädes har en viss undersysselsättning. Samtidigt är de anställda i vissa fall experter på platsannonsering, rekrytering m. m. Jag vill därför föreslå att man vid varje varv avdelar en eller flera personer med uppgift att "ragga upp" nya jobb åt varvsarbetare. Jag vet av egen erfarenhet hur viktigt det är att man vid omplacering får hjälp med att undersöka vad det nya jobbet egentligen kräver av en, vad man tjänar etc., samtidigt som man – om man är intresserad – har någon som kan hjälpa till att ge rekommendationer till den nye arbetsgivaren.

Naturligtvis skall arbetsförmedlingarna också hjälpa till att skaffa fram dessa jobb, men jag tror att för att uppnå effektivitet och öka säkerheten för att få "rätt man på rätt jobb" är medhjälp från det egna varvets personalfunktion ett "måste" för att nå goda resultat. Jag gläder mig åt att utskottet i detta avseende tydligen delar min uppfattning och under punkten 4 i hemställan

gjort ett tillkännagivande.

I detta sammanhang vill jag också redovisa att jag delar LO-ekonomens och TCO-utredarens uppfattning att man bör ge de varvsanställda en möjlighet till tjänstledighet under sex månader för prövande av annat yrke. Många är ju av förståeliga skäl oroliga för hur man kommer att trivas på en ny arbetsplats med nya kolleger och vågar därför inte ta språnget. En möjlighet till tjänstledighet och rätt att återvända till varvet, om man inte trivs på den nya arbetsplatsen, skulle säkerligen göra att fler vågade ta chansen. Som personaltjänsteman inom såväl statlig som kommunal tjänst har jag många gånger medverkat till att anställda fått möjlighet till dylik tjänstledighet. Mina erfarenheter av detta system är enbart goda.

Omplacering till andra expansivare företag inom de aktuella regionerna spelar en nyckelroll för att klara varvskrisen till samhällsekonomiskt rimliga kostnader. Detta är också främsta anledningen till att jag kräver att personalfunktionerna vid resp. varv snarast avdelar personal med uppgift att medverka i detta såväl för den enskilde som för samhället i stort viktiga arbete.

Som jag redan tidigare framhållit är det angeläget att skapa arbetstillfällen inte bara vid varven utan även inom andra företag i regionen. Ur denna synpunkt är det mycket värdefullt att centern nu fått till stånd länsvisa *utvecklingsfonder* med hyggliga resurser till förfogande. Jag ser det som speciellt värdefullt att landstinget och Göteborgs kommun på detta sätt kan utöva ett avgörande inflytande på hur tillgängliga medel skall utnyttjas, utan den försenande och byråkratiserande centralstyrning som i vissa avseenden präglade de tidigare företagarföreningarna.

Enligt vad jag erfarit från ansvarigt håll inom vår regionala utvecklingsfond, så har man redan under behandling ett så stort antal realistiska projekt att tillgängliga medel är förbrukade redan vid årsskiftet, trots att anslagen avser budgetåret 1978/79. Då det givetvis är ytterligt angeläget att alla realistiska sysselsättningskapande projekt i länet får tillgång till erforderligt riskkapital anser jag att den i propositionen föreslagna totala anslagsramen på 30 miljoner är alltför snäv. Enligt min uppfattning borde länets utvecklingsfond ha tillförts minst 50 miljoner för att ha en möjlighet att tillgodose behoven under innevarande budgetår. Anslaget för Medelstillkott till regionala utvecklingsfonder inom varvsregionerna borde därför i erforderlig mån ha höjts och anslaget för Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna i motsvarande mån ha reducerats. På detta sätt hade man skapat goda chanser för värdefull alternativ sysselsättning åt dem som på grund av undersysselsättningen vid varven vill söka sin bärgning på annat håll. Men tyvärr har inte näringsutskottet biträtt vårt yrkande utan yrkat avslag på våra förslag.

Jag vill också framhålla att jag stöder propositionens och näringsutskottets förslag om bildande av ett investmentbolag i Göteborgsregionen. Jag förutsätter att detta investmentbolag får ett aktie- och bidragskapital på sammanlagt minst 50 miljoner, eftersom problemen är störst där och resurserna måste avvägas mot behoven.

Innan jag slutar vill jag hastigt säga några ord beträffande Per Bergmans och Holger Bergqvists kommentarer till Nils Åslings och Olof Johanssons uttalanden. De båda sistnämnda är ju inte själva i kammaren.

Jag har hört Nils Åslings och Olof Johanssons uttalanden. Man klagar över att de sagt att Göteborgs arbetsmarknad är diversifierad och att det skulle finnas expansiva företag. Jag tror det är svårt att bestrida detta, liksom det är svårt att bestrida Olof Johanssons uttalande att orter som Dals Långed, Krokombö och Skellefteå har en mindre diversifierad arbetsmarknad än Göteborgsregionen. Olof Johansson poängterade också att det förhållandet att man har en sådan arbetsmarknadssituation i Göteborg innebär inte att man har en bra arbetsmarknadssituation. Men i relation till många andra orter, framför allt i norra Sverige, kan man inte hävda att situationen i Göteborg skulle vara sämre än exempelvis i Lycksele, Skellefteå m. fl. orter.

Herr talman! Jag har inget särskilt yrkande, eftersom utskottets skrivningar i stort sett är positiva till förslagen i vår motion. Jag har bara på detta sätt velat ge min syn på de framlagda förslagen från regeringen och näringsutskottet samt på hur ledningen för Svenska Varv AB bör arbeta i fortsättningen i sin strävan att anpassa den svenska varvskapaciteten till behoven på ett för de anställda acceptabelt sätt till rimliga samhälleliga kostnader.

**PER BERGMAN (s)** kort genmäle:

Herr talman! Jag trodde ju aldrig att Rune Torwald skulle ställa upp på vad Nils Åsling och Olof Johansson sade här. "I Göteborg sker en expansion i näringslivet." Det sade Nils Åsling, och det var någonting annat än vad Rune Torwald försökte ge sken av. Och Olof Johansson sade att "Göteborg är en av de mest privilegierade orterna ur sysselsättningssynpunkt".

Det är alltså det som Rune Torwald har ställt upp på. Jag hoppas innerligt att han är ensam bland centerpartisterna i Göteborgsgruppen på den punkten. Inte kan väl sådana som i andra avseenden har balanserade omdömen, som Christina Rogestam, dela den meningen. Nu är inte hon här och kan inte svara, men jag kan inte föreställa mig det. Det är ju en vrångbild av verkligheten. Det är precis tvärtom. Det sker ingen expansion i näringslivet, det är en ort med mycket besvärliga sysselsättningsproblem. Det bevisade jag i mitt anförande genom att redovisa statistiken. Det var en stor överraskning att Rune Torwald inte tog chansen att ta avstånd.

**HOLGER BERGQVIST (fp)** kort genmäle:

Herr talman! Per Bergman har förekommit mig, men jag är angelägen om att begagna tillfället att reagera mot Rune Torwalds yttrande och hans försök till försvar av vad Nils Åsling – inte bara i dag, utan vid otaliga tillfällen i år – har uttalat om Göteborgs näringsliv och arbetsmarknad. Jag upplever det som genant att Rune Torwald skall behöva försvara detta, med den kunskap han rimligtvis bör ha om förhållandena i Göteborg. Nu råkar det lyckligtvis vara så att vi i Göteborg har en erfarenhet av dalar och toppar i den industriella utvecklingen och en seghet, som jag tror att göteborgarna är väl kända för och

som gör att vi kan se framåt med tillförsikt. Men det hindrar inte att utgångspunkten i detta arbete, att ta vara på de produktionskvaliteter som finns i Göteborg, måste vara sakligt korrekt. Det är inget tvivel om, utan att jag behöver åberopa några fler exempel, att det Nils Åsling har sagt om Göteborg – jag vill upprepa detta – inte bara är en osaklighet utan en oförskämdhet med hänsyn till hur det verkligen förhåller sig.

RUNE TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag har inte tillgång till Nils Åslings anförande, men min minnesbild är i varje fall ganska klar, att han icke sade att näringslivet var expansivt, utan han sade att det finns i Göteborgsregionen expansiva företag. Och det vet vi att det finns. Däremot hörde jag exakt vad Olof Johansson yttrade. Han sade att Göteborg har en diversifierad arbetsmarknad. "Det innebär inte att situationen är bra i Göteborg", lade han till. "Men i jämförelse med orter som Dals Långed, Krokomb och Skellefteå är situationen i Göteborg bättre." Han ställde därför frågan: Kan inte sömmerskorna ställa samma krav på anställningsgaranti som varvsarbetarna i Göteborg? På deras orter finns absolut inga alternativ.

Det är mot den bakgrunden Nils Åslings och Olof Johanssons uttalanden skall ses.

PER BERGMAN (s) kort genmäle:

Herr talman! Nu, Rune Torwald, skall vi hålla oss till vad som har sagts. Jag skrev ned detta ögonblickligen när Nils Åsling sade det. Och har han ändrat i protokollet bör det väl finnas bland stenografernas anteckningar ett belägg för att han sade att det i Göteborg sker en expansion i näringslivet. Det är klart att det i en så stor stad kan finnas enskilda företag som kan expandera och andra som går starkt ned. Det är ju den totala bilden som är den intressanta och det helt avgörande.

Jag pekade ju nyss på att 7 000 industrijobb försvunnit i Göteborg under de senaste tre åren. Stadens prognoser talar för att inför 1985 kommer ytterligare 10 000 jobb att försvinna. Är det ett uttryck för ett expanderande näringsliv. Rune Torwald, enligt de mått centern har för kraven när det gäller Göteborgs utveckling?

HOLGER BERGQVIST (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag är tvungen att återkomma till Rune Torwald.

Vi kan kanske för ögonblicket glömma alla de uttalanden i pressen som Nils Åsling har gjort om Göteborg och som gång på gång bekräftar att det handlar om osakligheter i fråga om det göteborgska näringslivet. Låt mig i stället upphålla mig vid vad Nils Åsling tydligen har sagt här i dag, nämligen att Göteborg har ett diversifierat – jag förmodar att han menar differentierat – näringsliv.

Det är för mig obegripligt att en Göteborgspolitiker kan vara så okunnig om vad som sagts i utredningar som vid det här laget har tio år på nacken och som upprepats vid otaliga tillfällen. Utredningarna har klart visat att det som

skiljer Göteborg från andra orter som är jämförbara med Göteborg, exempelvis Stockholm, är att näringslivet där är ensidigt, dvs. motsatsen till differentierat eller diversifierat. Detta är fakta som jag trodde att vi alla på den här bänken hade med oss i bagaget de gånger vi går att diskutera något som berör det göteborgska näringslivet och den göteborgska arbetsmarknaden.

RUNE TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Vi tvistar om ord och ordvalörer. Jag kan naturligtvis inte yttra mig om annat än det jag har hört, och som jag uppfattade inlägget sadet det inte att hela arbetsmarknaden var expansiv, utan det sadet att där fanns expansiva inslag. Det är litet skillnad mellan att påstå att arbetsmarknaden är expansiv och att säga att den innehåller expansiva inslag. Inte heller Per Bergman har ju förnekat att det inom en så stor ort som Göteborg finns vissa företag som är expansiva, medan andra har svårigheter.

När det gäller vad som sadet om diversifieringen, så har jag inte hört vare sig Holger Bergqvist eller Per Bergman hävda att arbetsmarknaden i Göteborg är mindre diversifierad än den är i Krokom, Dals Långed eller Skellefteå – de orter som uttryckligen nämndes av Nils Åsling i det här sammanhanget.

Till sist: Låt mig bara klarlägga att jag härmed inte har sagt att sysselsättningsläget i Göteborg skulle vara tillfredsställande. Det har inte heller Nils Åsling eller Olof Johansson gjort. Och inte heller har någon av oss hävdat att diversifiering skulle vara tillfredsställande. Men den är större än på många andra orter med sysselsättningssvårigheter.

Andre vice talmannen anmälde att Per Bergman och Holger Bergqvist anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Motsättningarna inom den kapitalistiska ekonomin visas nu i all sin skröplighet genom den här debatten om varven, dess situation och dess vara eller inte vara i framtiden. Dessa motsättningar inom ekonomin och kriserna inom varven försöker de borgerligt inriktade politikerna att dölja. De lyckas också till viss del. De lyckas så väl i sitt uppsåt att de får hela frågan att undanskymmas av konkurrensen mellan regionerna och att de t. o. m. åstadkommer att den borgerliga nedskärningspolitiken för varven får en sådan genomslagskraft att den skapar motsättningar mellan arbetarna på olika orter i landet. På de olika orterna säger man: Här är situationen sämst, och därför måste vi få våra jobb räddade. Nedläggningarna får ske på andra håll.

Som vi nyss hörde rör sig debatten t. o. m. om att skapa gradskillnader för var någonstans i samhället det är värst, och utifrån detta skall man sedan göra någon form av prioritering i samband med bedömningen av var man skall sätta in arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

Men allt sådant tal skapar ju en skendebatt. Arbetarrörelsen får inte acceptera den formen av debatt. Den får inte heller acceptera åtgärder som

följer av de kapitalistiska naturlagarna. Det är nu dags för hela den svenska arbetarrörelsen att säga ifrån och gå till verklig attack mot den politik som har profiten som drivkraft.

Industrisysselsättningen som helhet är grunden för varje samhälle, och den bör vara relativt jämnt fördelad där människorna finns. Arbetskraften får inte behandlas på det sätt som återigen kommit på modet, nämligen så att den flyttas dit där kapitalisterna och den borgerliga statsapparaten anser det lämpligast för sin del. Rörligheten på arbetsmarknaden, som regeringspartiet och de andra borgerliga partierna talar sig varma för, är oacceptabel. Sysselsättningen skall naturligtvis förläggas till de ställen där människorna finns och inte tvärtom.

I en interpellationsdebatt med industriminister Huss den 1 december i år beträffande rörligheten frågade jag: Vart skall varvsarbetarna vid Finnboda ta vägen när varvet läggs ned? Industriminister Huss hade inget svar den gången, och något svar har inte heller lämnats under dagens debatt.

Inom vänsterpartiet kommunisterna är vi överens om att det kan vara angeläget att utreda de små och medelstora varvens framtid, men inte från de utgångspunkter som man talar om här. Det måste vara direktiv som tydligt anger att avsikten är att trygga de här varvens framtid.

Svenska Varv AB har aviserat nedläggning av Finnboda, och det talas också om att detta beslutats redan 1976. Regeringen, med industriminister Huss i spetsen, faller också in när det gäller den här formen av sabotage. För Stockholmsregionen är en ytterligare industrinedläggning en katastrof. Jobb kan skapas inom den administrativa sektorn eller genom ökade serviceåtaganden, men en ännu snedare sysselsättningssituation skulle uppstå. Det är alltså nödvändigt att inte minska utan i stället öka industrisysselsättningen inom regionen. Ett bevarande av Finnboda är därför nödvändigt. Många andra skäl talar också för detta.

Mer än 500 anställda kommer att ställas utan arbete, om Finnboda läggs ned. Härtill kommer ytterligare 160–200 underentreprenörsarbetare. Hundratal runt omkring jobb – legoarbeten, transporter m. m. – kommer också att försvinna vid en nedläggning av Finnboda. En nedläggning skulle betyda att ungefär 1 000 arbetstillfällen försvinner, och en sådan minskning är en katastrof för Stockholm. Stockholm kommer att få karaktären av ett bank- och administrationscentrum med litet affärs- och serviceverksamhet. Tillverkningsindustrierna – motorn i samhället – flyttas ifrån regionen, de läggs ned.

Om Finnboda läggs ned blir Mälaren och en kuststräcka på 70 mil, vilket motsvarar ungefär en tredjedel av den svenska kusten, utan varvsservice. Detta innebär att sjöfarten i första hand kommer att hänvisas till finska varv. Jag är inte övertygad om att Oskarshamn eller varv längre söderut kommer att få jobben.

Sjöfartens omfattning i Stockholmsregionen är relativt stor. Det rör sig i Stockholms hamn om ungefär 30 000 fartygsrörelser per år och om ytterligare omkring 15 000 i regionens större hamnar. Om Finnboda skulle läggas ned, innebär det också en försämring för sjöfarten norr om Stockholm.

Vidare anlitar staten Finnboda för sina isbrytare. Visserligen har olika myndigheter uttalat att denna verksamhet skall ligga på Karlskronavarvet, men verkligheten har ju visat att det inte är praktiskt, allra helst inte vintertid, att skicka ned isbrytande fartyg, som går i farvattnen utanför Stockholm och norr därom, ända ned till den södra delen av landet för att repareras.

Också andra fartyg, såsom sjöfartsverkets båtar, hamnarnas bogserfartyg och andra servicefartyg, som i dag anlitar Finnboda, skulle komma att hänvisas till avlägsna orter för varvsservice.

Frånvaron av varvsservice i Stockholmsregionen skulle dessutom sannolikt innebära att en hel del av sjöfarten skulle försvinna. Det skulle i sin tur kunna leda till att transportererna i stället flyttades över till tung lastbilstrafik, och det är en trafikpolitik som går i rakt motsatt riktning mot vad som är önskvärt.

Finnboda Varv ingår dessutom i den civila katastrofberedskapen, framför allt mot olyckor med oljefartyg. Vi har ju under de senaste åren fått uppleva vad som kan hända när fartyg går på grund och springer läck i Stockholms skärgård. Om det gäller oljebärande fartyg fordras det då snabba insatser och stora resurser för att skadorna inte skall bli större än vad som är absolut nödvändigt. En nedläggning av Finnboda Varv skulle kunna bli katastrofal också i detta avseende för Stockholms skärgård.

Det är möjligt att fortsätta produktionen på Finnboda, om varvet bara ges reella möjligheter härtill. Arbetarna och tjänstemännen vid Finnboda Varv har angivit olika förutsättningar för en fortsatt drift av varvet. De säger att det inte får sättas upp några restriktioner för marknadsföringen och att det inte får tecknas order som inte passar varvets kunnande eller produktionsresurser. Personalen uttalar vidare att verksamheten skall kunna fortsätta under förutsättning att den för sjöfartsverket så viktiga reparationsverksamheten kombineras med annan lämplig produktion för att utjämna den oregelbundenhet som enbart reparationsverksamhet medför.

Finnboda har tidigare haft en viss nybyggnation, framför allt av mindre och medelstort tonnage, och personalen har visat på olika möjligheter till återgång till sådan produktion. Svenska Varvs ledning anför att Finnbodas nybyggnadsproduktion har varit förlustbringande. Men så har varit fallet endast i den mån Svenska Varv har tvingat på Finnboda stora förlustprojekt. Finnboda har inte fått möjligheten att ta emot andra projekt som skulle ha varit lönande.

Finnboda har även tidigare haft en ganska omfattande alternativ produktion. Under 1960-talet hade varvet en mycket hög andel sådan produktion. Denna inriktning skulle naturligtvis också kunna fortsätta i framtiden. Personalen har bl. a. framfört tankar på stålkonstruktioner på upp till ungefär 100 tons vikt, maskinbearbetningar av mycket tunga och skrymmande stålkonstruktioner m. m. Det finns också inom varvet projekt och idéer som kan leda fram till helt nya produkter. Vad som behövs är förbättringar i organisations- och administrativa rutiner och naturligtvis också en viss investeringsverksamhet. Men det är beslut som måste till, beslut som garanterar dessa investeringar.



Ledningen för Svenska Varv har bedrivit en medveten politik för att lägga ner Finnboda och andra delar av varvsverksamheten. Jag nämnde tidigare att Finnboda har påtvingats förlustbringande projekt. Det är projekt som ledningen för Svenska Varv i sin medvetna politik för nedläggning av Finnboda har ålagt dem. I ett senare skede, när det gäller att titta på framtiden, tar Svenska Varv fram dessa förlustprojekt och tar dem till intäkt för att varvet inte är lönsamt. Inte nog med detta: Svenska Varv skapade en analysgrupp vid sin sida som gick ledningens ärenden. Svenska Varvs agerande i övrigt är också klandervärt och oacceptabelt. Som exempel kan nämnas deras politik när det gäller den tilltänkta nedläggningen av Svenska Maskinverken i Järfälla, vilket förslag vi för bara någon dryg vecka sedan fick ta del av.

Det behövs en annan politik på varvssidan. Det behövs en annan industripolitik över huvud taget i det här samhället, även en ordentlig industripolitik för Stockholmsregionen. Vänsterpartiet kommunisterna har utvecklat ett program för sysselsättningen i Stockholmsregionen. Industri-sysselsättningen och varvsfrågan finns med i programmet. Där säger vi att grunden för en industrisatsning i regionen skall vara ett statligt utvecklingsprogram för anläggande av industrier som bygger på ny teknik, alternativa energikällor, ökad förädling inom landet och en omfördelning av resurser från den militära till den civila sektorn. Dessa industrier skall vara statligt eller kooperativt ägda. I det här sammanhanget kommer Finnboda Varv in i ett ganska markant avgörande skede när det gäller utvecklingen av industrin inom regionen.

Mängder av förslag till kompletterande alternativ produktion för varven, inkl. Finnboda, har givits under debatten. De anställda vid varven har också gett uppslag beträffande sådan produktion – det finns mycket att ösa ur. Även en återgång till den tidigare kompletterande alternativa produktion som Finnboda hade skulle kunna leda till att man garanterar sysselsättningen och varvets fortsatta drift. Men man borde framför allt utnyttja hela det kunnande som finns hos varvsarbetarna och tjänstemännen på varven, inkl. Finnboda, och därigenom skapa förutsättningar för en fortsatt produktion.

Vänsterpartiet kommunisterna delar, som jag tidigare sade, uppfattningen att det är bra att en utredning om de små och medelstora varven kommer till stånd. Men inriktningen måste vara att inte minska sysselsättningen utan att verka för en fortsatt drift med minst nuvarande kapacitet. En ny trafikpolitik med satsning på kust- och insjöfart skulle skapa ytterligare jobb med byggande av pråmar och fartyg för det ändamålet.

Vi yrkar i vår motion att riksdagen beslutar uttala att den från Svenska Varv aviserade nedläggningen av Finnboda Varv inte genomförs. Herr talman! Jag yrkar bifall till den motionen.

ERIC JÖNSSON (s):

Herr talman! Jag skall inte nu i debattens slutskede inveckla mig i en diskussion om tekniska detaljlösningar när det gäller olika finansieringsfrågor

för varven. Dels har de frågorna diskuterats av utskottsledamöter och andra, dels känner jag min begränsning i den frågan. Jag skall därför bara göra några påpekanden och reflexioner.

Den första reflexion som man kan göra är att det egentligen är konstigt att vi har en kris vid varven. Vi har tidigare haft en uppsjö av motioner som gjort anspråk på att innehålla lösningar på varvsproblemen – i dag har vi inte mindre än 25 motioner i anslutning till propositionen om vissa varvsfrågor, och de motionerna gör också anspråk på att innehålla lösningar på varvsproblemen. Men det underliga är att trots stora ambitioner från både industrier, industridepartement och riksdagsmotionärer är nästan alla ändå överens om att besvärligheterna vid varven kommer att bestå en tid framöver. Jag tror dock, trots alla problem, att vi när det gäller svårigheterna vid varven i dag kan hysa vissa förhoppningar inför framtiden.

När de anställda vid Kockums Mekaniska Verkstad för precis ett år sedan arrangerade en demonstration i Malmö för att trygga jobben vid varvet reste de kravet på att Kockums skulle inlemmas i Svenska Varv. Den fackliga och den politiska arbetarrörelsen i Malmö, som deltog i demonstrationen, ställde sig bakom det kravet.

Kravet följdes upp i den socialdemokratiska partimotionen om varvsfrågan vid vårriksdagen. Samma krav har rests i den partimotion som nu behandlas i samband med behandlingen av varvspropositionen. Skälet för detta krav är att vi inom socialdemokratin liksom de vid Kockums anställda har den uppfattningen, att endast genom Kockums uppgående i Svenska Varv skapas förutsättningar för en samordnad planering av utvecklingen på hela varvsområdet.

Av vad jag nu har sagt framstår det som självklart att den preliminära överenskommelse som i början av denna månad träffats om statligt övertagande av Kockums har hälsats med tillfredsställelse av både de anställda och invånarna i övrigt i Malmö med omnejd.

Men på sätt och vis har man ändå efter ett drygt års intensiv kamp för tryggad sysselsättning kommit tillbaka till utgångspunkten. Fortfarande gäller samma hårda krav som tidigare. Det är bara nya order som ger en fullständigt tryggad sysselsättning. Men läget för Kockums ljusnade ändå betydligt bara i och med det statliga övertagandet. Det är alla överens om, därför att man hoppas att beställarna nu skall våga sig fram.

För de anställda är det nu angeläget att den formella beslutsprocessen klaras av så snart som möjligt. Bolagsstämman, som skall hållas på torsdag den 21 december, måste fatta ett klart och entydigt beslut, innebärande att såväl varvet som Kockums industrier överläts till staten. Likaså är det nödvändigt att en proposition utan dröjsmål framläggs i riksdagen för godkännande av den preliminära uppgörelsen.

Sedan bör man också utan förhållning – för att inte säga att man bör raska på med det – få utklarat hur Kockums organisatoriskt skall inlemmas i Svenska Varv. De organisatoriska konsekvenserna av Kockums inträde i Svenska Varv skall självfallet övervägas i samverkan med de berörda personalorganisationerna. Just nu råder det stor villrådighet bland de anställda vid

Kockums om hur den nya organisationen skall se ut, och man har sagt mig att det är nödvändigt att snabbt komma in i de väntade nya rutinerna för att därigenom känna bättre trygghet. Att tryggheten spelar en så betydelsefull roll för de anställda kan man förstå efter den årlånga tid av oro som legat över varvet. Sedan är det nog så att alla de många uttalanden som gjorts om Kockums kommande organisation och alla de motioner som vi nu behandlar – där det finns förslag om dotterbolag och andra magnifika lösningar – inte har stillat oron och villrådigheten bland de anställda, snarare tvärtom. Låt mig därför än en gång få framhålla att vi inte får besluta i de här frågorna över huvudet på de anställda, utan de anställda skall vid utformningen av den framtida organisationen ha ett avgörande inflytande. En faktisk realitet som förstärker håglösheten inför framtiden är den stora grupp av människor utanför Kockums som går arbetslösa i Malmöområdet. Det är med andra ord svårt att få jobb utanför varvet.

Vi har det senaste året haft mellan 10 000 och 12 000 arbetslösa i Malmöhus län. Av dessa bor ca hälften i Malmö kommun. Därtill kommer att 12 000 personer är föremål för arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Till detta kommer att 30 % av de industrisysselsatta i Malmöregionen arbetar i företag med behov av en omfattande strukturuomvandling. Detta framgår av en nyligen gjord utredning. Utredningen visar bl. a. att mer än 100 arbetsställen i industrin i Malmöområdet har visat minimal lönsamhet under större delen av 1970-talet.

Företagens förmåga att betala tillräckliga löner är låg och i flera fall hänger hotet om nedläggning över ägare och anställda. Det är 5 000–6 000 personer som har jobb i dessa företag. Dessa människors framtid är, beträffande sysselsättningen, synnerligen oviss eftersom företagen, enligt utredningen, saknar överskott som skulle göra det möjligt att nyinvestera.

I denna besvärliga arbetsmarknadssituation behövs det en anställningsgaranti för personalen vid varven. Jag förutsätter att den anställningsgaranti som så livligt har diskuterats i dag också kommer att gälla för Kockums i och med att det statliga övertagandet blir klart. Denna garanti ger bättre trygghet för de anställda samtidigt som det skapas möjlighet att nå framgång med de arbetsmarknadspolitiska åtgärderna. Det är glädjande att en utskottsmajoritet står bakom förslaget om anställningsgarantin. Därigenom bör det också bli riksdagens beslut. Men den utredning jag nämnde ger också klart besked om att det är nödvändigt med en utveckling av näringslivet så att vi i Malmöområdet får bärkraftiga och utvecklingsbara företag.

Får jag göra ett försök att komma med ett bidrag om uppslag till sysselsättning i stil med alla dem som finns i flera av motionerna och som framförts här i dag. Det överensstämmer i viss mån med resonemanget om att bygga färjor.

För den framtida utvecklingen av Malmöregionen är jag för min del övertygad om att det är nödvändigt med fasta förbindelser över Öresund. Broförbindelser kan emellertid inte stå klara förrän om 10–15 år. Det är därför nödvändigt att vidta omedelbara åtgärder för att förbättra förbindelserna mellan Malmöområdet och den danska sidan av Öresund. För detta behövs

färjor och båtar. Färjor och båtar byggs på varv. Varför inte omedelbart utnyttja varvens lediga kapacitet då det otvivelaktigt behövs en upprustning av färje- och båttrafiken över Öresund?

Till sist vill jag ansluta mig till de yrkanden som framställts av Ingvar Svanberg.

RALF LINDSTRÖM (s):

Herr talman! Endast några korta kommentarer i anslutning till de mindre och medelstora varvens situation.

Får jag först uttrycka en viss tillfredsställelse med näringsutskottets behandling av denna fråga.

Det är bra att det nu efter det att den olycksaliga trepartiregeringen trätt tillbaka äntligen händer något. Den förre industriministern Åslings många löften om propositioner om varvsproblemen, löften som vid ett flertal tillfällen sköts på framtiden och till slut blev till ingenting, har minsann inte ingivit respekt för regeringsmakten.

Den proposition som nu äntligen lagts på riksdagens bord har inte kunnat föranleda några glädjeskutt. Förslaget att, som det heter, på sikt skära ner kapaciteten vid de mindre och medelstora varven med 30 % har givit anledning till stor oro på varvsorterna och naturligtvis framför allt bland varvpersonalen. Jag tänker inte försöka bevisa att förslaget var helt felaktigt. Kanhända är en framtida nedskärning nödvändig, kanhända inte. Det anmärkningsvärda var att förslaget inte var ordentligt underbyggt. Förhållandena vid storvarven har varit föremål för ingående utredningar och undersökningar, men de mindre och medelstora varvens problem hade trepartiregeringen lämnat därhän.

Nu har utskottet rättat till propositionen i det här fallet och föreslår en kommission för småvarvsproblemen. Det tycker jag är bra. Jag hoppas att den här kommissionen blir tillsatt utan tidsutdräkt och med stor omsorg, att kommissionen ges tillfälle att arbeta ostört och med största möjliga effektivitet, så att den osäkerhet som sedan länge rått på varvsområdet snarast kan stillas. Får jag även redan nu ställa ett önskemål till den ännu ej beslutade eller tillsatta kommissionen.

Om det kommer att visa sig nödvändigt att något eller några av de mindre och medelstora varven måste slås ut, försök då att lägga tungt i vågskålen de regionalpolitiska aspekterna – åtgärdernas följdverkningar i den aktuella orten och bygden!

Sysselsättningsnedskärningar i krisorter får helt andra följder än nedskärningar i områden där möjligheter till annan sysselsättning står till buds. För den drabbade arbetaren och tjänstemannen är åtgärden lika besvärlig var den än görs.

I mitt hemlän ligger två varv som jag skulle vilja kalla medelstora – Karlskronavarvet och Sölvesborgsvarvet. Båda dessa varv ligger i redan svårt krisdrabbade kommuner, där en nedläggning eller hård nedskärning av varven skulle få mycket svåra följder.

Karlskronavarvet har f. n. en orderstock som ger sysselsättning för flertalet

anställda något år framåt – inte full sysselsättning, men förmodligen behöver ingen avskedas. Många kommer att få sysselsättning med omskolning och liknande verksamhet.

Vid Sölvesborgsvarvet däremot är framtiden allt annat än ljus, om inte något positivt händer ganska snart. Händer ingenting före instundande sommar står det klart att all verksamhet där avstannar strax efter semestern.

Det har under debatten i dag talats ganska mycket om alternativ produktion vid varven. Jag tror det är nödvändigt att vi satsar hårt på detta och även ställer tillräckligt med kapital till varvens förfogande för det ändamålet. Men jag vill ändå något varna för att alltför okritiskt gå in på alternativa produkter. Det får inte bli så att vissa varv satsar så hårt på alternativa produkter att andra företag slås ut. Exempelvis har det i den allmänna debatten framskyttat förslag om att västkustvarven skulle kunna tänka sig att alternativt sysselsätta sig med marina objekt – att ge sig in i denna starkt nedåtgående marknad. Alla förstår vilka följder det skulle få för exempelvis Karlskronavarvet. Det är nödvändigt att vi ser till att sådana förslag aldrig vidarebefordras.

Centerpartisternas agerande i denna fråga förvånar verkligen. Här går de i motioner och tal hårt emot den nu behandlade propositionen, bl. a. emot förslaget om 30-procentig nedskärning av småvarven. Jag håller med om att förslaget skall avslås, och det kommer också att ske, men det anmärkningsvärda är att förmiddagens debatt mellan Sven G. Andersson och Karl-Anders Petersson helt klarlade att förslaget i propositionen när det gäller de mindre och medelstora varven är en ren kopia av det av herr Åsling signerade propositionsutkastet. Nu går centern emot det förslaget, nu när folkpartiregeringen lägger fram det.

Ingen behöver tvivla på hur de centerpartistiska riksdagsledamöterna hade tagit ställning om herr Åsling fått tillfälle att signera den aktuella varvspropositionen. Då hade säkerligen samma förslag varit det för varven och landet helt saliggörande. Det här finner jag vara ännu en anledning att känna tillfredsställelse över trepartiregeringens upplösning.

Herr talman! Jag yrkar bifall till de socialdemokratiska reservationerna i anslutning till propositionen.

**BIRGER ROSQVIST (s):**

Herr talman! Även jag skall upphålla mig vid de små och medelstora varven. När folkpartiregeringens proposition om vissa varvsfrågor presenterades väckte den oro vid de s. k. små och medelstora varven – hos såväl ägare som anställda. Branschen borde – enligt propositionen – själv, genom lämpliga åtgärder, åstadkomma en kapacitetsreduktion med 30 %. Detta skulle vara en förutsättning för fortsatt statligt stöd. Och det statliga stöd som regeringsförslaget talar om är stöd för internationell marknadsföring, produktutvecklingsinsatser och produktivitetsfrämjande teknik och utrustning – allt detta under förutsättning att lämpliga åtgärder för kapacitetsminskning har skett.

Berörda parter tolkade propositionen som ett hot och befarade att ytterligare åtgärder skulle kunna vidtagas om inte tillräckligt mycket nedtrappning skedde. Propositionen behandlade de små och medelstora varven som en enhet – utifrån att alla var förlustbringande, att alla var mer eller mindre nedgångna och att alla saknade tillfredsställande beställningar. Så var emellertid inte fallet och är det inte heller.

Det finns ett flertal varv utanför det statliga varvsengagemanget. Jag kan nämna några: Åmål, Lödöse, Falkenberg, Kalmar och Oskarshamn. Alla har sina specialiteter när det gäller fartygsbyggande: bogserfartyg, kemikalietanker, specialtanker, s. k. produktfartyg som kan lasta alla slag av raffinerade petroleumprodukter – många sorter samtidigt – roll-on-roll-off-fartyg, färjor och många andra slags specialfartyg i varierande storlekar.

Dessa varv kan också åta sig torrsättningar i samband med eventuell reparation av levererade fartyg och även serva sjöfarten, främst då det mindre och medelstora tonnage, med reparation och klassningar.

Nämnda varv är inte i samma situation som de större varven. Med om olika statliga åtgärder vidtas som rubbar konkurrensförhållandena blir läget annorlunda. Det har bl. a. hysts oro för åtgärder som kan vidtagas på sådant sätt att arbeten flyttas över från dessa mindre varv till storvarv – visserligen i välmående försök att klara sysselsättningen vid större varv, men i så fall på bekostnad av nedtrappad och rent av tvångsvis nedlagd verksamhet på annat håll. Med andra ord: arbetslösheten skulle flyttas från ett ställe till ett annat. Det vore en dålig lösning.

Verksamheten är kanske minst lika mycket värd på små orter som på större, och arbetslösheten är inte lättare att fördrå på de orter där vi har små och medelstora varv än på de orter där det finns större varv. Dessutom kunde en livskraftig gren av varvsnäringen slås sönder för gott för att man tillfälligt, med konstgjord andning, skulle kunna hålla en annan gren vid liv. Så skall det naturligtvis inte vara. Ingen är betjänt av ett sådant förfaringssätt.

I Kalmar län, varifrån jag kommer, finns två av de varv som jag tidigare nämnt. De sysselsätter ungefär 900 personer. Oskarshamnsvarvet är störst och har mer än 600 anställda. Vid detta varv var för ett tiotal år sedan dubbelt så många anställda. Men efter en genomgående förändring, som då var plågsam, kan varvet i dag bygga speciella tankfartyg, roll-on-roll-off-fartyg, och vara flexibelt. Varvet har gjort sin rationalisering och följt med i utvecklingen på ett sådant sätt att man menat sig kunna klara sysselsättning och produktion och få beställningar – under förutsättning att inga betydande konkurrensförändrande åtgärder vidtas och att inga diktat om neddragningar kommer till stånd.

Vi behöver i Kalmar län våra varv för sysselsättning och aktivitet, och för alla parter är det oförståeligt om en verksamhet som något så när företagsekonomiskt kan gå ihop skall stympas och skäras ned.

Av debatten här i dag har det av inlägg som gjordes i polemiken mellan företrädarna för de tre tidigare regeringspartierna framkommit att propositionens avsnitt om de små och medelstora varven oförändrat hängt kvar sedan propositionen utarbetades under centerpartisten och förre industrimi-

nistern Nils Åslings tid.

När jag hörde min länskollega utskottsrepresentanten Fritz Börjesson här tidigare i dag, hur väl han talade om små och medelstora varv och hur han talade mot innehållet i propositionen i detta avsnitt, ställde jag mig undrande. Vad hade den gode Fritz Börjesson sagt om partivännen Åsling i stället fått signera samma avsnitt med precis samma innehåll? I varje fall skulle väl inte Fritz Börjesson då ha talat å centerpartiets vägnar. Jag tror att han inte hade talat alls.

Det är intë heller något som sagts som tyder på att moderaterna haft någon annan uppfattning när trepartiregeringen behandlat frågan.

Men tack vare ett socialdemokratiskt agerande med motionskrav och motiveringar som talar för de små och medelstora varven tycks både centern och moderaterna ha ändrat sig och vill nu de små och medelstora varvens väl. Det är bra, och det är tacksamt. Men vad hade hänt om Åsling fått lägga den proposition som nu folkpartimannen Huss i stället signerat? Då hade alla tre borgerliga partierna slagits för sin regeringsproposition, och vi hade förmodligen haft föga framgång med de socialdemokratiska förslagen. Det kan, herr talman, vara tänkvärt.

Nu får vi emellertid till stånd en särskild undersökning som rör de varv jag här har talat om. Och med den positiva attityd som utskottet nu intar – frågan berör många varvsanställda som tidigare känt oro, bl. a. i Kalmar och Oskarshamn – kan jag säga att jag är tacksam för den lösning som frågan nu tycks få. Därför ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag på denna punkt.

**ERIK HOVHAMMAR (m)** kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara kort till herr Rosqvist säga att när det gäller de små och medelstora varven så kommer han, om han läser vår partimotion 137, att finna att vi om några har slagit vakt om de mindre och medelstora varven. Jag vill bara ha detta sagt för att få det klarlagt.

**BIRGER ROSQVIST (s)** kort genmäle:

Herr talman! Jag vill säga till herr Hovhammar att det är gott att ni haver er omvänt. Men när propositionen ursprungligen skrevs var det en trepartiregering, och det är det dokumentet som i detta avsnitt fortfarande utgör propositionen.

Där har vi nu fått en ändring till stånd, och det är riktigt att ni motionerat om den ändringen. Det ställningstagande ni därefter tagit skall jag inte kritisera.

**ELLA JOHNSON (c)**:

Herr talman! Under rubriken Arbetsmarknadspolitiska åtgärder i den proposition som riksdagen nu har att besluta om finns förslag om tidigareläggning av vissa statliga anläggningsprojekt. I motionen 1978/79:85 har jag framlagt en del synpunkter och förslag, vilket dock inte innebär att jag på något sätt är motståndare till projekt som kan hjälpa friställda vid varven att få

annat arbete eller till att projekten tidigareläggs. Tvärtom, även om jag kanske är litet fundersam över kopplingen mellan varvsarbetare och väg- och järnvägsbyggare. Vad jag riktar mig mot i motionen är att man i iveren att få i gång ett sådant projekt har alltför lätt att tappa bort omtanken om miljö- och bevarandeintressen.

I min motion har jag nämnt omläggningen av järnvägslinjen Halmstad–Getinge, där projektet i sin nuvarande planering innebär konflikt med nämnda intressen och således i hög grad innebär ett resursslöseri. Det ligger nära till hands att sådana här projekt blir prejudicerande. Där flyttar man t. ex. bort en järnvägslinje, som i dag passerar flera mindre tätorter, och tar därigenom bort möjligheten för människorna på dessa orter att i framtiden använda tåget såsom pendeltåg. Detta är inte framsynt. Samtidigt måste man komma ihåg att verkställigheten av sådana här beslut som regel är oåterkalllig för evärdeliga tider.

Ofta talar vi politiker både här i kammaren och ute i landet om att all åkermark skall bevaras för livsmedelsproduktion – från vårt eget lands synpunkt men även av globalt solidaritetstänkande. Lika ivrigt talar vi om vikten av god miljö, inte minst då det gäller tätortstrafiken. Men det räcker inte med vackert tal. Vi måste såväl i denna fråga som i alla andra också i praktiskt handlande medverka till ett förverkligande av dessa tankegångar.

Herr talman! Utskottet har avstyrkt min motion med motiveringen att det är berörda departement som skall framlägga förslag om dessa projekt till regeringen. Därför vill jag med detta peka på det ansvar dessa myndigheter har att vid medelstilldelning och beslut se till att vid resp. projekts genomförande konsekvenserna ej blir att man kommer i konflikt med miljö- och bevarandeintressen.

Då utskottet är enigt på denna punkt har jag inget yrkande.

#### INGRID LUDVIGSSON (s):

Herr talman! Att skapa annat arbete åt dem som nu är sysselsatta i varvsindustrin handlar mycket av den föreliggande propositionen om. Det har också debatten här i dag gjort. Självfallet är uppmärksamheten då i första hand inriktad på de orter och regioner där varven är belägna och där de omedelbara följderna blir mest påtagliga.

Anledningen till att jag har begärt ordet är emellertid att jag känner det angeläget att understryka att sysselsättningen mycket drastiskt kan komma att påverkas också på de orter som domineras av industrier som är underleverantörer till varven. I propositionen heter det på tre rader: "I kommuner med underleverantörer till varven utanför varvsregionerna bör vid uppkommande sysselsättningsproblem regionalpolitiskt stöd enligt sedvanliga regler kunna lämnas inom existerande regionalpolitisk ram."

Låt mig såsom exempel på en sådan ort ta Oxelösunds kommun. Svenskt Stål i Oxelösund, eller Oxelösunds Järnverk som det tidigare hette, sysselsätter nära 80 % av de industrisysselsatta i kommunen eller nästan hälften av alla i kommunen sysselsatta personer. En mycket stor andel av verkets



produktion består av fartygsplåt, och man brukar säga att företaget till 60 % är ett varv, dvs. ca 2 000 av de ca 3 400 anställda är direkt beroende av leveranser till varvsindustrin.

Oxelösunds Järnverk har följaktligen precis som NJA drabbats av både varvskrisen och stålkrisen. Leveranserna av fartygsplåt har under de senaste två åren minskat mycket kraftigt, närmare bestämt till ca 30 % av leveranserna under perioden 1973–1976. Det är naturligtvis den svenska varvskrisen som till stor del är orsak här till, men också att utländska varv i allt mindre utsträckning köper plåt utomlands, t. ex. i Sverige. Exportleveranserna har sjunkit till att i år vara 10 % av volymen år 1974. Det är mer än vad som står i proportion till krympningen av den internationella varvsindustrin.

Näringsutskottet tar upp den här frågan och framhåller bl. a. att man räknar med att de svenska varven i fortsättningen söker att i så stor utsträckning som möjligt placera sina order inom landet.

Sysselsättningsläget i en kommun som domineras och nu är helt beroende av en industri av den här typen är självklart väldigt oroande både för de anställda i företaget och för dem som har ansvaret för kommunen.

Om till detta sedan läggs att Oxelösund ligger i en region och ett län som redan har betydande svårigheter, är det begripligt att man där känner sig hårt trängd och anser att staten måste vara beredd att ingripa. Nämnas kan att företagsnedläggningar och neddragningar som är aktuella i Nyköping-Oxelösundsregionen innebär ett bortfall av ca 2 000 arbetstillfällen. Regionen tål verkligen inte denna, eller ännu värre, ytterligare åderlåtning.

Arbetsmarknadsutskottet understryker i sitt yttrande propositionens uttalande om att till kommuner med underleverantörer till varven skall kunna utgå regionalpolitiskt stöd om sysselsättningsproblem uppstår, även om kommunerna ligger utanför varvsregionen. Näringsutskottet instämmer i arbetsmarknadsutskottets resonemang på den här punkten.

Herr talman! Jag har med det jag sagt, med Oxelösund som exempel, velat poängtera att det är en synnerligen motiverad markering som arbetsmarknadsutskottet gör. Jag förutsätter att trots den kortfattade behandling frågan fått i propositionen så kommer problemet att få berättigad uppmärksamhet i regeringens fortsatta arbete med varvsfrågorna.

På förslag av andre vice talmannen beslöts att kammarens förhandlingar skulle fortsättas kl. 19.30.

## § 9 Anmäldes och bordlades

### Propositioner

1978/79:81 om ändrade beskattningsregler vid skogsuttag med anledning av skador på skog

1978/79:83 om sysselsättningsskapande åtgärder i Vindelälvsområdet

## § 10 Anmäldes och bordlades

### Finansutskottets betänkande

1978/79:16 angående tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/

Tisdagen den  
19 december 1978

Anmäldes och bordlades följande interpellationer som ingivits till kammarkansliet

*Anmälan av inter-  
pellationer*

*den 18 december*

**1978/79:120** av *Hans Alsén* (s) till jordbruksministern om doping inom idrotten:

Bruket av kraftuppbyggande hormoner – s. k. anabola steroider – har vunnit insteg inom svensk elitidrott. Flera idrotter brottas med problemet. Svenska friidrottsförbundets ordförande, Arne Ljungqvist, tillika medlem av riksidrottsstyrelsen, har bl. a. yttrat: "Hormonbruket är en kräftsvulst inom idrotten. Det måste till varje pris bekämpas och utrotas." Arne Ljungqvist har hårt engagerat sig och sitt förbund i kampen mot hormonbruket. Hela Idrottssverige tycks ha insett faran i detta bruk ur såväl individens som idrottsrörelsens synpunkt.

Arne Ljungqvist skriver i Dagens Nyheter den 27 november i år:

"Kampen mot hormondoping, och mot all annan doping, utgår från en självbevaringsdrift inom idrotten som folkrörelse. Ty lyckas vi inte i den kampen kommer mängder av ledare inte längre att känna sin idrottsledargärning meningsfull, föräldrar kommer inte att släppa sina barn och ungdomar till en fritidssysselsättning där fusk är enda vägen till framgång och hälsan är insatsen, och ungdomarna själva kommer naturligtvis att leta sig till andra sysselsättningar. Idrotten självdör helt enkelt.

Nu är det inte bara svenska friidrottsförbundet som insett detta och handlar därefter. Det norska förbundet går samma väg, och flera västeuropeiska länder följer efter, t. ex. Finland, Västtyskland, England. Och som sagt, det gäller inte bara friidrotten.

I Sverige har Riksidrottsförbundet ställt sig bakom friidrottens kampanj och ställt resurser till förfogande för denna. Därmed har hela idrotts-Sverige tagit upp kampen mot hormondoping, inte bara i ord utan också i handling.

Det är helt nödvändigt för idrotten som folkrörelse i det svenska samhället att den kampen vinnas. För oss som leder kampen spelar det ingen som helst roll om segern vinnas till priset av sänkt konkurrenskraft på de internationella tävlingsbanorna. Oavsett vad Stockfelt tror."

Dopingproblemet i hela dess allvarliga vidd är således föremål för betydande intresse och skilda slag av åtgärder från den samlade idrottsrörelsens sida. Enligt min mening är det principiellt sett av stor vikt att idrotten som fri folkrörelse själv tar itu med sina problem. Det är en livsfråga för varje självständig folkrörelse.

Bl. a. i samband med det senaste regeringsskiftet skymtade uppgifter, som tydde på att regeringen avsåg att vidtaga åtgärder i anledning av hormonbruket inom idrotten.

Med hänvisning till det anförda ber jag få fråga den inom regeringen ansvarige:

Avser jordbruksministern att i någon form ingripa i idrottsrörelsens handläggning av dopingproblemen? I så fall varför och hur?

den 19 december

**1978/79:121** av *Bernt Nilsson* (s) till kommunikationsministern om upprustning av Kalmar flygplats:

Vid Kalmars militära flygplats har bedrivits civil inrikes flygtrafik av Linjeflyg sedan 1958. År 1975 beslöts om nedläggning av militärflyget (F 12) varvid dåvarande regeringen uttalade att "den civila lufttrafiken skall kunna bedrivas på ett för regionen tillfredsställande sätt även om F 12 läggs ner".

Luftfartsverket hade tidigare utlovat att en dispositionsplan skulle vara klar 1974, men först i januari 1977 startades arbetet med denna plan för flygplatsen i Kalmar. I arbetsgruppen för detta ingick representanter för luftfartsverket, försvaret, Linjeflyg, länsstyrelsen i Kalmar län och Kalmar kommun. I januari 1978 var arbetsgruppen klar med planen och man var *enig* om dispositionen i stort inkl. *banval* och *plats* för nytt stationshusområde. Luftfartsverket har emellertid ej begärt anslag för budgetåret 1979/80 för ett fullföljande av denna plan, trots att den militära flygverksamheten upphör den 30 september 1979! Vid uppvaktningar har luftfartsverket inte heller lämnat besked på någon punkt i dispositionsplanen.

Med hänsyn till Kalmar kommuns planering har i synnerhet banvalet för den framtida civiltrafiken mycket stor kommunalekonomisk betydelse (bostadsbyggnadens lokalisering m. m.). ILS etc. har senarelagts, i avvaktan först på nedläggningsbesked av militärflyget, senare på dispositionsplanens framtagande. Luftfartsinspektionen har yttrat sig över dispositionsplanen för Kalmar flygplats och därvid meddelat att man anser bana 16/34 vara den lämpligaste. Vidare påtalas att det är angeläget att installation av ILS påbörjas och färdigställs utan ytterligare dröjsmål. Den dispens som f. n. gäller för bana 05/23 avseende hinderfrihet gäller fram t. o. m. den 1 juli 1981, och luftfartsinspektionen "är inte inställd på att förlänga denna dispens".

Försvarets fastighetsnämnd har varit i Kalmar för förhandlingar med kommunen om vilka av F 12:s fastigheter som kommunen önskar och kan överta. Av förklarliga skäl har även detta fått läggas åt sidan på grund av luftfartsverkets handlingsförlamning.

I samband med flygplatsens upprustning har diskuterats att utföra vissa åtgärder som beredskapsarbeten. Inte heller detta har kunnat projekteras av samma orsak, vilket är beklagligt av flera skäl.

Militärflyget har beslutat att använda bana 16/34 för sin fortsatta temporära verksamhet. Det borde därför vara naturligt att civilflyget väljer samma bana, i synnerhet som det sammanfaller med Kalmar kommuns intressen.

Länsstyrelsen i Kalmar län och Kalmar kommun har uppvakttat förre

Nr 59

Tisdagen den  
19 december 1978

*Meddelande om  
fråga*

kommunikationsministern Turesson i frågan och fått beskedet att "Kalmar flygplats intog en särställning på grund av nedläggningen av flygflottiljen". Luftfartsverket fick då i uppdrag att tillsammans med försvaret och Kalmar kommun klarade övergångsåtgärder som erfordras på Kalmar flygplats.

Med hänvisning till det anförda vill jag ställa följande frågor till kommunikationsministern:

1. Vilka åtgärder ämnar statsrådet vidta för att Kalmar kommun skall erhålla ett snabbt besked om banvalet m. m. för den civila flygtrafiken vid Kalmar flygplats?

2. Är regeringen beredd att snabbt ställa medel till förfogande så att erforderliga investeringar vid Kalmar flygplats kan genomföras?

**§ 12 Meddelande om fråga**

Meddelades att följande fråga framställdes

*den 19 december*

**1978/79:239 av Birgitta Johansson (s)** till statsrådet Birgit Rodhe om övergång från specialkurs till linje vid Rudbecksskolan i Tidaholm:

Skolöverstyrelsen har under juni månad 1978 hemställt hos regeringen om att försöksverksamhet med övergång från specialkurs till linje får ske vid Rudbecksskolan i Tidaholm.

Min fråga till statsrådet är med anledning av SÖ:s beslut:

När kan regeringen väntas ge besked?

**§ 13 Kammaren åtskildes kl. 17.43.**

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*