

Regeringens proposition

1985/86: 120

om vissa varvsfrågor m. m.



Prop.
1985/86: 120

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 6 mars 1986.

På regeringens vägnar

Thage G Peterson

Roine Carlsson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att Svenska Varv AB får ett finansiellt tillskott om sammanlagt 950 milj. kr. samt att företagets borgensåtaganden reduceras. I och med avvecklingen av produktionen av handelsfartyg vid Kockums AB föreslås att hithörande borgensengagemang lyfts av helt för företaget.

Förslag läggs vidare fram om ett begränsat fortsatt stöd till varvsindustrin. Kreditgarantier och räntestöd, alternativt kontantstöd, föreslås lämnas för fartygsorder som tecknas före utgången av år 1989.

I propositionen föreslås vidare förändringar i hanteringen av varvsstödet, vilka bl. a. innebär att nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) avskaffas som självständig myndighet och att verksamheten överförs till statens industriverk (SIND) per den 1 juli 1986.

Vidare lämnas en redogörelse för det statliga fartygsinnehavet och den avveckling som pågår av detsamma. Avslutningsvis redovisas de åtgärder som kommer att vidtas för att skapa ny industri och ny sysselsättning i Malmöregionen när Kockums produktion av handelsfartyg avvecklas.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 6 mars 1986

Närvarande: statsrådet Peterson, ordförande, och statsråden Bodström, R. Carlsson, Hellström, Wickbom, Johansson

Föredragande: statsrådet Peterson

Proposition om vissa varvsfrågor m. m.

1 Inledning

I 1986 års budgetproposition (prop. 1985/86: 100 bil. 14) har regeringen föreslagit riksdagen att, i avvaktan på en särskild proposition, för budgetåret 1986/87 beräkna:

1. till *Kostnader för statsstödd exportkreditgivning avseende export av fartyg m. m.* ett förslagsanslag av 450 000 000 kr.,
2. till *Nämnden för fartygskreditgarantier* ett förslagsanslag av 4 335 000 kr.,
3. till *Räntestöd m. m. till varvsindustrin* ett förslagsanslag av 300 000 000 kr.,
4. till *Förlusttäckning till följd av statliga garantier till svensk varvsindustri och beställare av fartyg* ett förslagsanslag av 30 000 000 kr.,
5. till *Ränta och amortering på skuldebrev till Svenska Varv AB* ett förslagsanslag av 212 150 000 kr.

Jag anholder nu om att få ta upp dessa och andra varvsfrågor m. m.

Frågan om det svenska varvsstödet för perioden 1983–1986 behandlades av riksdagen i juni 1983 (prop. 1982/83: 147, NU 55, rskr. 383). Därvid beslöts om fortsatt räntestöd och kreditgarantigivning för order som tecknas senast under år 1986. Direktstöd till varven skulle utgå t. o. m. år 1985. Riksdagen beslöt bl. a. att anslå medel för att förvärva Zenit Shipping AB från Svenska Varv AB samt vissa kapitaltillskott till bolagen. En minskning av kapaciteten vid Svenska Varv AB:s dotterbolag Kockums och Uddevallavarvet AB med 25 % bedömdes som nödvändig.

Kravet vad avsåg den fortsatta verksamheten var att om Uddevallavarvet och Kockums med tillgängligt stöd inte kunde teckna order till priser som täckte produktionskostnaderna måste kapaciteten minskas ytterligare. Som nämnts upphörde det direkta produktionsstödet vid årsskiftet 1985. Från och med år 1986 skulle de båda varven vara lönsamma.

Styrelsen i Uddevallavarvet AB beslöt i mars 1985 att lägga ner Uddevallavarvet på grund av brist på order. Den 20 februari 1986 beslöt styrelsen i Kockums AB att inleda förhandlingar med de fackliga organisationerna om att avveckla företagets produktion av handelsfartyg. Jag återkom-

mer längre fram i denna proposition med en redogörelse för situationen vid Uddevallavarvet AB samt för de åtgärder som kommer att vidtas i samband med avvecklingen av produktion av handelsfartyg vid Kockums.

Inom industridepartementet har såväl de generella varvsfrågorna som utvecklingen inom Svenska Varv AB, Zenit Shipping AB och UV-Shipping AB analyserats. Marknadsutvecklingen har särskilt studerats och där har jag inhämtat uppgifter från Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), The Association of West European Shipbuilders (AWES), Shipbuilders Association of Japan (SAJ) och nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) samt från såväl svenska som utländska konsulter. Även för andra frågor har utomstående expertis anlitats.

Skrivelser i ärendet har dessutom inkommit från företag och enskilda personer.

Riksdagen beslöt vidare den 16 januari 1985 att bifalla vad näringsutskottet hemställt i betänkandet om riksdagens revisorers förslag angående nämnden för fartygskreditgarantier (förslag 1984/85: 7, NU 14, rskr. 120). Riksdagens revisorer föreslår i sin rapport att organisationsformen för stöd till varv och rederier skall ses över i samband med statsmakernas överväganden om stödets fortsatta inriktning, varvid målet för översynen bör vara att besluten i stödärenden samlas till en myndighet, att FKN:s information om praxis i stödärenden skall intensifieras, att redovisningen till riksdagen om utvecklingen för de statliga fartygskreditgarantierna och om de därmed förenade riskerna skall byggas ut samt att arbetet med att utveckla ett datorbaserat informationssystem till stöd för riskbevakning och löpande ärendehandläggning inom FKN:s ansvarsområde skall påskyndas. Mina förslag i denna fråga redovisas under avsnitt 2.5.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Varvsindustrins marknadssituation

Jag skall här lämna en redogörelse för såväl fraktmarknaden som för varvsindustrins marknad och utveckling. Förhållandena på fraktmarknaden påverkar inte bara varvens efterfrågesituation, utan har också en avgörande betydelse för den statliga rederiverksamheten och dess avveckling.

2.1.1 Tank- och bulkmarknaden

Den sjöburna världshandelns volym, uttryckt i ton eller tonmil, ökade år 1984 för första gången på en följd av år. Ökningen fick dock inte genomslag i sjöfrakterna för flertalet fartygstyper, vilket tidigare varit normalt. Detta sammanhänger med den stora internationella överkapaciteten inom sjöfarten. Under år 1985 minskade volymen ånyo något enligt preliminära uppgifter.

Fraktraterna har under åren 1983–1985 varit i genomsnitt mycket låga. Raterna har i många fall inte varit tillräckliga för att täcka fartygens kapitalkostnader.

Efterfrågan på transporter med tankfartyg har kraftigt påverkats av dels minskad oljekonsumtion till följd av oljeprishöjningarna under 1970-talet, dels kortare transportvägar till följd av en ökad oljeproduktion i Nordsjön. Ett mått på omfattningen av den minskade efterfrågan är att behovet av tanktonnage sjönk med ca 100 miljoner dwt mellan åren 1979 och 1983. År 1984 ökade efterfrågan något, bl. a. beroende av den gynnsamma utvecklingen i framför allt USA. År 1985 sjönk efterfrågan ånyo under de två första tertialen. Under det tredje tertialet ökade efterfrågan, vilket ledde till kraftigt förbättrade fraktnivåer.

För svenskt vidkommande är minskningen av transportbehovet mycket drastisk. Under det senaste årtiondet har vår oljeimport sjunkit med drygt en tredjedel. Samtidigt kommer nu närmare 80 % av vår import från Nordsjöfälten. I mitten av 1970-talet kom drygt 60 % från Mellersta Östern.

Tankflottan har under senare år minskat kraftigt till följd av en betydande utskrotning och låga leveranser av nytt tonnage. Skrotningen under åren 1983–1985 uppgick till ca 70 miljoner dwt, medan leveranserna uppgick till 12 miljoner dwt. Tankflottan uppgick i början av år 1986 till ca 232 miljoner dwt, medan orderstocken endast uppgick till ca 13 milj. dwt. En fortsatt minskning av tankflottan kommer därför med största sannolikhet att ske under år 1986.

Det upplagda tanktonnaget har minskat från 56 miljoner dwt år 1983 till ca 37 miljoner dwt i början av år 1986. Härav är drygt 90 % tankfartyg större än 200 000 dwt. I denna storleksklass är 40 % av flottan upplagd. I de storleksklasser som huvudsakligen finns representerade i Zenitkoncernens fartygsinnehav, dvs. 50 000–150 000 dwt, motsvarar det upplagda tonnaget ca 2 % av flottan. En betydande del av det upplagda tonnaget är i sådant skick att det inte omedelbart kan användas för oljetransporter.

Priserna på andrahandsmarknaden för tankfartyg och kombinerat tonnage ökade mot slutet av år 1983 jämfört med nivåerna i början av året. Under slutet av år 1984 och under år 1985 sjönk dock andrahandspriserna ånyo för vissa fartygsstorlekar till de nivåer som rådde i början av år 1983; för andra ända ned till 60–70 % därav. En bidragande orsak till den negativa prisutvecklingen på andrahandstonnage är de konkurser och betalningsinställelser som drabbat flera av världens större rederier.

Under år 1984 skedde en uppgång i efterfrågan på bulktonnage, vilket medförde att den sysselsatta flottan ökade med 17 miljoner dwt (eller ca 9 %). Trots efterfrågeökningen steg på det hela taget varken fraktsatser eller fartygsvärden nämnvärt. Förklaringen till detta faktum är bl. a. att torrbulkfartygsflottan ökade netto under år 1984 från 176 till 183 miljoner dwt. Under år 1985 bröts uppgången i efterfrågan på bulktonnage. Fraktmarknaden försämrades, bl. a. på grund av fortsatta leveranser av nybyggda bulkfartyg. Den försämrade marknaden har medfört kraftiga prisfall på 30–50 % även på andrahandstonnage.

2.1.2 Övriga fartygsmarknader

Jag vill också beröra några speciella marknader, vilka har intresse för svensk varvsindustri och/eller sjöfartsnäring.

Inom linjetrafiken pågår för närvarande en strukturomvandling. Internationella storrederier har etablerat jorden-runt-linjer med stora containerfartyg, vilket medfört en ökad konkurrens och betydande överkapacitet.

Marknaden för transoceaniska biltransporter domineras av utvecklingen i Japan på grund dels av den japanska fordonsexportens storlek, dels de långa transportavstånden från Japan. Av de sex stora rederier som helt dominerar marknaden är tre skandinaviska och tre japanska. Ett visst intresse för denna marknad har även visats från andra redare.

Under senare tid har ett särskilt intresse riktats mot kryssningsmarknaden. Merparten av denna marknad finns i USA och där främst som korta kryssningar till Västindien. Andra större kryssningsområden är Medelhavet och nordamerikanska västkusten – Hawaii.

Kryssningsmarknaden växte stabilt under 1970-talet varefter det skedde en markant konjunkturbetingad avmattning i början av 1980-talet. Denna synes nu vara övervunnen och man förutser en viss ökning av efterfrågan på kryssningsresor.

Bedömare förutser att det kommer att ske stora strukturförändringar inom branschen inom den närmaste tiden. De större rederierna kommer att få en allt mer dominerande ställning på bekostnad av de mindre.

Antalet större färjor för kombinerad passagerar- och bilgodstrafik som trafikerar Skandinavien förväntas inte öka, då linjenätet i stort är etablerat sedan flera år. Dock föryngras tonnaget ständigt med allt större krav på exklusivitet. Det äldre tonnaget sätts bl. a. in på linjer i Medelhavet.

2.1.3 Reparationsmarknaden

Den negativa utvecklingen för reparationsmarknaden som inleddes i mitten av 1970-talet har fortsatt. På grund av den vikande marknaden för nybyggnadsvarven har flera av dessa helt eller delvis inriktat sig mot reparations- och ombyggnadsmarknaden. Dessutom har den dåliga sjöfartskonjunkturen medfört att redare endast låtit utföra de allra nödvändigaste reparationerna och skjutit övriga åtgärder på framtiden. Några förbättringar i marknadssituationen kan knappast förväntas förrän sjöfartskonjunkturen mera långsiktigt vänder uppåt.

2.1.4 Offshore-marknaden

Jag skall även beröra marknadsutvecklingen för offshore-industrin. Till offshore-industrin räknar jag alla de aktiviteter som är inriktade på att – direkt eller indirekt – söka efter och utvinna olja och gas till havs.

Utvinningen av olja och gas till havs tog fart under 1970-talet beroende på de stora oljeprishöjningarna. I dag hämtas nära 20% av världens olja och gas från offshore-fält. Bedömare inom branschen förutspår en långsam utveckling under den närmaste tiden, men på lång sikt antas att en tredjedel av den framtida oljeutvinningen komma från anläggningar på kontinentalhyllorna och en tredjedel från djupa vatten och polarregionerna.

Framtidsbedömningarna för offshore-plattformarna är något varierande beroende på användningsområde. För närvarande är det en viss undersys-

selsättning för borrhplattformar, bl. a. beroende på att vissa borrhplattformar som är byggda på spekulation kommit ut på marknaden. Någon större ändring av denna situation förväntas inte förrän råoljepriset stiger. Dock torde borrhplattformarna av semisubmersibletyp (flytande, delvis nedsänkbara) ha bättre marknadsutsikter än andra typer.

Marknaden för bostadsplattformar är för närvarande kraftigt överetablerad. Först i början av 1990-talet kan ett reellt nybyggnadsbehov förväntas uppstå. Plattformar för dykeri- och serviceändamål förväntas få en bättre marknad i och med att behovet av underhåll av gjorda installationer ökar. Konkurrensen från konventionella dykerifartyg – där ett betydande överskott råder – är dock stor.

Marknaden för produktionsplattformar synes vara den mest stabila inom offshore. Flytande produktionsplattformar har rönt ett ökat intresse på grund av ökade möjligheter att kommersiellt utnyttja mindre oljefält samt operera oberoende av djup.

Beräkningarna ovan har gjorts under antagandet om relativt stabila oljepriser. Det är mycket svårt att nu bedöma konsekvenserna för offshore-industrin av den råoljeprissänkning som har inträffat under år 1986.

2.1.5 Varvsmarknaden

I den bedömning av den framtida varvsmarknaden i världen som redovisades i 1983 års varsproposition (prop. 1982/83: 147) förutsågs en kraftig obalans under de då närmast kommande åren. För andra hälften av 1980-talet pekade bedömningarna på en ökad orderingång. Samtidigt framhölls dock att den minskning av världens varvskapacitet, som trots en efterfrågeökning var nödvändig för en balanserad marknadssituation, kunde komma att ske med en betydande fördröjning. Utbyggnadsplaner fanns sålunda i flera länder.

Jag måste nu tyvärr konstatera att de senaste årens utveckling varit mycket negativ. I så gott som alla avseenden är förhållandena minst lika svåra som år 1983. Den tidpunkt då en balans mellan utbud och efterfrågan förutses på världens varvsmarknad har förskjutits ytterligare ett antal år framåt i tiden och bedöms nu kunna nås först en bit in på 1990-talet. I korthet kan dagens situation sammanfattas enligt följande.

- Överkapaciteten i världens varvsindustri är oförändrat mycket stor; neddragningar i vissa länder har motverkats av utbyggnader i andra och av produktivitetshöjningar vid varven.
- Varvsstödet i olika länder visar ingen tendens att minska; utvecklingen är i stället i flera fall den motsatta.
- En fortlöpande ekonomisk försvagning av rederinäringen med omfattande fallissemang som följd.
- Ett stort utbud av begagnat tonnage till pressade priser.

Som en följd av denna utveckling är de svenska varvens situation inte bättre i dag än vid det förra varvsbeslutet våren 1983. Trots inbrytningar på vissa nya marknadssegment, bl. a. kryssningsfartyg, har konkurrensförmågan inte förbättrats. Det skall understrykas att detta inte beror på brister i produktivitet eller teknisk kompetens, där svenska varv internationellt sett

ligger mycket långt framme. Anledningen är i stället den stora globala överkapaciteten och att marknaden är söndersubventionerad för alla fartygstyper.

Den i världen tillgängliga varvskapaciteten beräknades år 1984 uppgå till 18–19 miljoner kompenserade bruttoregisterton (kbrt, som är ett mått på den varvskapacitet som erfordras för att producera fartyg). Härav utnyttjades knappt 15 miljoner kbrt. Under år 1985 bedöms kapacitetsutnyttjandet ha sjunkit ytterligare.

Den totala orderstocken vid världens varv uppgick i december 1984 till 1 360 fartyg på sammanlagt 46 miljoner dwt, vilket innebär en minskning under år 1984 med 200 fartyg och knappt 2 miljoner dwt. I slutet av år 1985 hade orderstocken sjunkit ytterligare till drygt 37 miljoner dwt.

Varvens i Fjärran Östern dominans på världsmarknaden har ökat och de svarar för närvarande, tonnagemässigt, för två tredjedelar av världsproduktionen.

Nybyggnadspriserna för standardtonnage som torrlast- och bulkfartyg är mycket låga och efterfrågan är svag.

De starka banden i Japan mellan biltillverkare, rederier och varv via olika handelshus har medfört att bilfartygsbyggandet, även för skandinaviska rederier, kommit att domineras av japanska varv. Då ett antal beställningar nyligen har placerats förväntas intresset för ytterligare enheter vara begränsat. Det ringa intresset för nybeställningar gäller även för containerfartyg.

Nybyggnationen av större kryssningsfartyg domineras för närvarande helt av västeuropeiska varv. Även avancerade utomeuropeiska varv, och då framför allt de japanska satsar dock på att komma in på marknaden och detta bedöms också komma att ske inom kort. Redan konkurrensen inom Västeuropa är emellertid så hård att subventionsgraden har blivit mycket hög också inom detta marknadssegment. Subventioner i storleksordningen 20–30 % – vid sidan av statliga kreditgarantier – bedöms som normala. I vissa fall blir subventionsgraden utomordentligt hög; ett aktuellt exempel är en subvention om 50 % för två större kryssningsfartyg för den amerikanska marknaden.

Det finns ett visst fortsatt behov av nya kryssningsfartyg under kommande år. Även framledes kommer det dock att röra sig om ett begränsat antal större fartyg, om vilka varven kommer att driva en fortsatt mycket hård priskonkurrens. Rederierna tenderar dessutom att bli alltmer återhållsamma inför beställningar av de stora och kostsamma objekt som moderna kryssningsfartyg utgör. Vissa nya objekt har sålunda diskuterats med olika varv under flera år. Min sammanfattande bedömning är därför att detta fortsättningsvis kommer vara en marknad med hård konkurrens, mycket pressade priser och därmed stora subventionsbehov för varven. Mycket stora subventioner är också nödvändiga för att erhålla order på färjor för kombinerat passagerar-, bil- och godstrafik.

Produktionsplattformar, tillverkning av moduler till plattformar samt konstruktionsarbeten torde vara den del av offshoremarknaden där svenska företag har störst möjlighet att konkurrera. Jag är dock medveten om att protektionismen inom offshore-sektorn innebär att svenska företag anting-

en måste ha specifik kompetens eller samarbete med utländska företag för att få möjlighet att konkurrera om order.

Som tidigare nämnts finns idag en stor överkapacitet inom världens varvsindustri. För de närmaste åren förutses en fortsatt svag efterfrågan varför överskottet kommer att kvarstå. Varvsindustriernas egna organisationer beräknar en efterfrågan om 13 milj. kbrt per år under perioden 1986–1990. I de bedömningar som gjorts av varvsindustriernas egna organisationer och fristående experter ser man möjligheterna till en balans mellan efterfrågan och produktionskapacitet först en bit in på 1990-talet. Detta förutsätter dock en ökad efterfrågan på fartygstransporter, betydande utskrotning av befintligt tonnage och en minskning av produktionskapaciteten vid varven, det skall observeras att dagens låga efterfrågan redan den är i viss mån uppblåst genom att nybyggnation säljs till priser under produktionskostnaderna. Än en gång har sålunda balanstidpunkten förskjutits framåt i tiden och perioden förlängts för fortsatta stora subventioner och förluster för varven.

Marknadssituationen för vissa fartygstyper, som har intresse främst för de mindre privata varven, redovisas i avsnitt 2.4.

2.2 Stöd till varvsindustrin

2.2.1 Bakgrund och allmänna överväganden

Statligt stöd har under en längre tid spelat en framträdande och i många fall helt avgörande roll i den internationella varvskonkurrensen. För att utjämna konkurrensvillkoren mellan Sverige och omvärlden har också ett svenskt stödsystem byggts upp. Nuvarande stödsystem för den svenska varvsindustrin beslöts av riksdagen i juni 1983 (prop. 1982/83: 147, NU 55, rskr. 383) för perioden 1984–1986 och innehåller kreditgarantier och räntestöd. Direkt produktionsstöd i form av avskrivningslån upphörde vid utgången av år 1985.

Frågan om avveckling av statligt stöd till varvsindustrin och en återgång till normala konkurrensförhållanden är nära sammankopplad med åtgärder för att anpassa varvsindustrins kapacitet till rådande efterfrågan. Under de senaste tio åren har det rått en kraftig obalans mellan kapacitet och efterfrågan, vilket bl. a. förorsakat uppbyggnaden av det internationella stödet till varvsindustrin till den mycket höga nivå som råder i dag.

Det svenska varvsstödet har sedan det infördes i större omfattning i mitten på 1970-talet kostat mycket stora belopp. Under perioden 1976–1985 har sålunda utbetalats närmare 24 miljarder kr. i olika stöd till varven och direkt för deras produktion. Det har varit ett brett spektrum av insatser, som omfattat förlusttäckning, direkt beställarstöd, räntestöd m. m. Här utöver har staten, för under senare år levererade fartyg resp. fartyg nu under byggnad, att kommande år betala kvarvarande räntestöd till ett belopp om drygt 3 miljarder kronor.

Staten har vidare fått vidkännas mycket omfattande förluster på redan producerade fartyg, bl. a. genom att man tvingats infria utställda fartygskreditgarantier. Hittills har detta under den senaste tioårsperioden kostat 5

miljarder kr. Huvuddelen härav faller på de allra senaste åren. Drygt 3 miljarder kr. beräknas komma att erfordras ytterligare för de redan utfärdade garantier som måste infrias de närmaste åren.

Sammantaget betyder detta att de totala kostnaderna för de senaste tio årens insatser för svensk varvsindustri uppgår till drygt 35 miljarder kr.

Samtliga Sveriges viktigaste konkurrentländer har i dag ett omfattande statligt stöd till den inhemska varvsindustrin. Inget av dessa länder har minskat detta stöd sedan år 1983 eller verkar ha för avsikt att avveckla det inom den närmaste framtiden. Jag vill för att belysa den konkurrenssituation som de svenska varven lever i i det följande lämna en redogörelse över statligt stöd i andra länder.

Att ge en rättvisande bild av omfattningen av statligt stöd i våra viktigaste konkurrentländer är förenat med betydande svårigheter. Redovisningen kommer sålunda i allt väsentligt att avse endast det officiellt redovisade stödet till beställare. Härutöver förekommer indirekt stöd i olika former, t. ex. genom att beställningar styrs till inhemska varv. Vidare kan stöden ändras med relativt korta mellanrum.

Underlaget till redovisningen av stödformer i andra länder har baserats på tillgängligt material inom industridepartementet, FKN och OECD. Information har också inhämtats från de svenska ambassaderna i olika varvsländer.

För att kunna jämföra de statliga stödåtgärdernas omfattning har subventionsgraden beräknats för resp. land. Med subventionsgrad avses beräknat nuvärde av det maximala officiella stöd som kan erhållas för ett visst projekt i procent av ett givet kontraktspris.

För samtliga undersökta länder kan först konstateras att stöd till varvsindustrin förekommer i en eller annan form. Det redovisade statliga stödet varierar till sin konstruktion, men innefattar i nästan samtliga länder kreditgarantier och räntestöd. Dessutom finns i vissa länder direkt produktionsstöd till varv och rederier. Som exempel härpå kan nämnas att det i Sverige för åren 1984 och 1985 fanns ett direkt stöd till varven om sammanlagt 465 milj. kr. Utöver redovisat generellt stöd lämnar många länder ytterligare statligt stöd för enskilda order.

I följande tabell redovisas beräknade aktuella subventionsgrader för undersökta länder (%):

Land	Beställning av fartygsnybyggnad	
	Inhemska beställare	Utländska beställare
Storbritannien	33	10
Frankrike	28	9
Holland	25	10
Spanien	21	10
Förbundsrepubliken Tyskland	18	9
Danmark	15	10
Belgien	15	9
Norge	13	9
Japan	12	9
Finland	9	9
Republiken Korea	4	12
Sverige	7	7

Som framgår varierar subventionsgraden för *inhemska beställningar* från 4 % i Republiken Korea till 33 % i Storbritannien. Stödet är ofta av en sådan storlek att de utjämnar de skillnader i löne- och materialkostnader, produktivitet, finansieringsvillkor samt kvalitet som också påverkar varvens konkurrensförmåga. Subventionsgraden beror även på rådande marknadsränta då staten täcker skillnaden mellan utlåningsräntor och finansieringsinstitutens upplåningsräntor för aktuella projekt. Nyss redovisade subventionsgrader har beräknats med utgångspunkt från en marknadsränta om 12 %.

Vid *utländska beställningar* tillämpar samtliga här studerade länder utom Republiken Korea den OECD-överenskommelse om exportkrediter för fartyg som tillkom år 1969 som ett led i försöken att avveckla det omfattande statliga stöd till varvsindustrin som växt fram under 1960-talet. Sedan dess har arbete pågått inom OECD i syfte att avveckla alla stödformer till varvsindustrin för att återställa normala konkurrensbetingelser. Detta har hittills inte alls lyckats. Utvecklingen inom varvsindustrin under 1970-talet präglades i stället av den internationella varvs- och sjöfartskrisen som utlöstes av oljeprishöjningen år 1973. Krisen ökade ländernas benägenhet att bygga ut subventionerna till varvsindustrin. Om enbart OECD-villkoren (8 % ränta, 8,5 års kredittid och 80 % kredit) tillämpas, uppgår subventionsgraden vid dagens räntenivåer till 10 %, vilket de flesta länder också redovisar. För dessa länder ingår eventuella avgifter för kreditförsäkring eller kreditgaranti i den lägsta räntesatsen om 8 %. För de länder som redovisar en subventionsgrad på 9 % tillkommer dessa avgifter utöver den lägsta räntesatsen. För så gott som samtliga länder uppgår denna avgift för kreditförsäkring eller kreditgaranti till 0,5–1,0 %. Redovisad subventionsgrad för Sverige på 7 % förklaras av att det förutom en kreditgarantiavgift tillkommer ett påslag om 0,75 % vid utländska beställningar.

Som jag tidigare framhållit är situationen för världens varvsindustri oförändrat mycket svår och verksamheten hålls i alla länder igång med omfattande statliga subventioner i olika former. Allting talar för att dessa förhållanden kommer att kvarstå under betydande tid. Några tecken på att subventionerna kommer att skäras ned finns inte.

Att nu helt avskaffa det svenska varvsstödet vore att omöjliggöra för varven att konkurrera med utländska företag. Jag anser därför att svensk varvsindustri även under de närmast kommande åren bör kunna erhålla visst statligt stöd. Samtidigt är det av såväl industripolitiska som statsfinansiella skäl angeläget att fortsätta den utvecklingslinje som lades fast i 1983 års varvsbeslut. Denna politik innebär att såväl stödets omfattning som antalet stödformer minskas. Ett annat viktigt inslag är att stödssystemet utformas så att det stimulerar till sunda affärer och därmed till att statens risktagande begränsas. Som jag tidigare redovisat har staten under senare år fått bära mycket stora kostnader för redarefallissemang.

Det fortsatta statliga varvsstödet bör utgå som projektstöd i form av räntestöd och kreditgarantier. Som ett alternativ till räntestöd i dess traditionella form bör finnas möjligheter till stöd i form av kontantutbetalning till beställaren i de fall denne finansierar sin beställning utan statsgarante-

rade lån. Vid kontantstöd kommer sålunda staten inte att stå någon fortsatt risk. För att ytterligare stimulera en sådan utveckling föreslår jag att kontantstödet görs något förmånligare än det vanliga räntestödet. Jag vill understryka att kontantstödet inte innebär någon utvidgning av stödssystemet; kontantstödet är enbart ett alternativ till räntestödet i det enskilda fallet. Det kan också nämnas att ett kontantstöd sedan länge önskats av den svenska varvsindustrin.

Möjligheterna till statliga kreditgarantier bör kvarstå, men vissa förändringar vad gäller kostnader för statens risk bör göras. Sålunda bör kreditgarantiavgiften höjas för att bättre motsvara statens kostnader och för att öka incitamenten till mera normalt finansierade affärer.

Den tidigare direktsubvention till varven som enligt 1983 års varvsbeslut upphörde i och med utgången av år 1985 bör inte återinföras.

2.2.2 Kreditgarantier

Mina förslag: Den minsta fartygsstorleken där projektstöd kan utgå – i form av kreditgarantier och räntestöd – ändras till 200 bruttoregisterton.

Borgensåtagandet för varv inom Svenska Varv-koncernen reduceras med vissa undantag till 10% av vid varje tillfälle utestående garantier. Denna förändring kompletteras med ett åtagande av Svenska Varv att täcka 15% av statens eventuella förluster inom garantisystemet utöver de 10 procenten.

Fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att t. o. m. år 1989 utfärda statliga garantier till svensk varvsindustri och till beställare av fartyg hos svenska varv – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 25 miljarder kronor.

Bakgrund och skäl för mina förslag

Utvecklingen inom det statliga fartygskreditgarantisystemet

Våren 1983 bemyndigade riksdagen fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år 1986 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 30 miljarder kronor för finansiering i anslutning till produktion vid varven (prop. 1982/83: 147, NU 55, rskr. 383). Villkoren för garantierna finns angivna i 1 kap. förordningen (1980:561) om statligt stöd till varvsföretag m. m.

Av kreditgarantiramen om 30 miljarder kronor hade den 31 december 1985 ianspråktagits 19 395 milj. kr. i form av utestående garantier, varav 4 265 milj. kr. avser Svenska Varv AB, 4 186 Zenit Shipping AB och 10 944 milj. kr. övriga företag. Utöver detta tillkommer utfästelser om garantier på ca 2 222 milj. kr. Av det totala beloppet på utestående garantier avsåg ca

42 % inhemska leveranser och ca 58 % exportleveranser. Ca 89 % av utestående garantier avsåg finansiering i dollar. Under budgetåren 1983/84–1984/85 har FKN lämnat utfästelser om kreditgarantier för ca 75 beställningar av ny- och ombyggnader av fartyg och offshore-anläggningar.

FKN har som supplement till nämndens anslagsframställning för budgetåret 1986/87 bifogat en översikt av statens säkerhetsläge inom fartygskreditgarantisystemet per den 31 december 1984. Denna översikt har senare för industridepartementets räkning daterats upp att gälla per den 30 juni 1985. Översikten syftar till att belysa statens säkerhetsläge inom fartygskreditgarantisystemet och innebär i princip en jämförelse mellan statens garantiåtagande avseende resp. fartyg och det bedömda marknadsvärdet för detta. I de fall marknadsvärdet är lägre än garantiåtagandet uppstår ett säkerhetsunderskott. Jag vill understryka att en beräkning av ett säkerhetsunderskott inte ger en entydig bedömning av garantigivarens risk, dvs. inte är liktydigt med riskexponering. Den faktiska risken kan i det individuella fallet variera kraftigt, beroende exempelvis på om låntagaren i fråga har god eller dålig betalningsförmåga under lånets löptid eller på om panten behöver realiseras snabbt eller om avveckling kan ske välplanerat. En komplett bedömning av statens risk i fartygskreditgarantisystemet skulle således – förutom värdering av ifrågavarande fartyg – kräva dels en bedömning av fartygens intjäningsförmåga, dels en analys av ägarnas ekonomiska situation och framtida betalningsförmåga. Det bör även understrykas att det är svårt att bedöma fartygens marknadsvärden. Som underlag för beräkning av dessa har använts värderingar som är utförda av skeppsmäklare inom och utom landet. Även under perioder av viss stabilitet inom sjöfartsnäringen och med god efterfrågan på begagnade fartyg innehåller fartygsvärderingar relativt stor osäkerhet. Nämnden har därför begränsat sin översikt till att belysa statens säkerhetsunderskott sådant detta framkommer om hänsyn endast tas till värdet av föreliggande pant. Ett säkerhetsunderskott måste emellertid normalt betraktas som en riskindikation.

I sin översikt har FKN utfört beräkningarna genom att omfattningen av statligt garanterade lån den 30 juni 1985 med säkerhet i pantbrev i resp. fartyg har räknats fram och hänsyn tagits till säkerheternas inomlägen. FKN har i uppdateringen den 30 juni 1985 inte tagit med garantier avseende fartyg inom Svenska Varv AB resp. Zenit Shipping AB. För dessa bolag har under innevarande stödperiod vidtagits olika åtgärder. Jag kommer längre fram (avsnitt 2.6) att lämna en redovisning av statens fartygsinnehav.

Den framräknade skillnaden mellan av staten garanterade lån med säkerhet i pantbrev i fartyg och beräknat marknadsvärde hos dessa fartyg per den 30 juni 1985 uppgår till ca 2 750 milj. kr. Motsvarande skillnad den 30 juni 1982 uppgick till storleksordningen 2 000–2 300 milj. kr. Garanterat belopp den 30 juni 1985 och den 30 juni 1982 uppgick till drygt 10,5 resp. 6,5 miljarder kronor exklusive statligt ägda fartyg.

Beträffande statens kostnad för fartygskreditgarantisystemet får jag anföra följande. Garantavgifter började tas ut inom systemet fr. o. m. budgetåret 1976/77. Syftet med dessa avgifter var att de skulle täcka FKN:s

och riksgäldskontorets kostnader för administration av kreditgarantierna samt eventuella förluster inom garantisystemet. Under budgetåren 1976/77–1984/85 har statliga fartygskreditgarantier utfärdats till ett värde motsvarande ca 42 miljarder kronor. Under motsvarande period uppgick erhållna garantiavgifter till 483,2 milj. kr. FKN:s och riksgäldskontorets administrationskostnader var under samma period 53 milj. kr. och förlusterna m. m. inom fartygskreditgarantisystemet uppgick till 1 296,8 milj. kr. Administrationskostnader och förluster inom garantisystemet överstiger sålunda kraftigt erhållna garantiavgifter under perioden 1976/77–1984/85. Förlusterna inom fartygskreditgarantisystemet avser i huvudsak följande:

- Konkursen i Kalmar Varv AB (ca 60 milj. kr.)
- Konkurserna inom Johansson-Gruppen (ca 375 milj. kr.)
- Rekonstruktionen av Broströms Rederi AB (ca 395 milj. kr.)
- Konkurserna inom Salen-koncernen (ca 400 milj. kr.)

Härutöver har konkurser skett i Consafe-koncernen i september 1985. Förlusterna i dessa konkurser kan för närvarande inte slutgiltigt beräknas. De belastar huvudsakligen Svenska Varv-koncernen på grund av borgensåtaganden för gjorda leveranser.

Jag vill vidare erinra om att fullmäktige i riksgäldskontoret i april 1985 medgav en nedskrivning med ca 1,1 miljarder kronor av utelöpande fartygskreditgarantier för vilka Zenit Shipping AB svarade. Vidare har fullmäktige i riksgäldskontoret i november 1985 beviljat Zenit Shipping AB och Uddevalla Shipping AB låneeftergifter upp till 1,7 miljarder kronor för vardera bolaget. Dessa frågor kommer att närmare belysas i samband med min redovisning av det statliga fartygsinnehavet.

Jag anser därmed att jag lämnat den utbyggda redovisning om utvecklingen för de statliga fartygskreditgarantierna och om de därmed förenade riskerna som riksdagen beslutat om med anledning av riksdagens revisorers förslag för nämnden för fartygskreditgarantier (förslag 1984/85: 7, NU 14, rskr. 120). Jag vill också anmäla att jag avser återkomma varje år i min anmälan till budgetpropositionen med en redovisning om utvecklingen av statens garantigivning för fartygskrediter.

Syftet med stödet till varvsindustrin är att underlätta finansieringen av dels varvens produktion under byggnadstiden, dels beställarnas köp av fartyg och annan varvsproduktion. Fortsatta möjligheter att erhålla kreditgarantier är enligt min mening en förutsättning för varven att kunna konkurrera. Statliga kreditgarantier bör därför kunna lämnas för order som tecknas före utgången av år 1989. Vissa ändringar bör dock genomföras av nu gällande regler.

Ändrade riktlinjer för projektstöd

Projektstöd – kreditgarantier och räntestöd – kan i Sverige enligt gällande förordning utgå till fartygsnybyggen över 300 bruttoregisterton. Regeringen kan medge dispens från denna regel. Andra länder har genomgående en lägre storleksgräns än Sverige. Detta innebär en nackdel för de svenska varven, som framför allt har visat sig i fråga om nybeställningar av fiskefartyg och mindre kryssningsfartyg. Enligt min bedömning bör därför stor-

leksgränsen sänkas. Jag anser därvid att 200 bruttoregister-ton vara en lämplig gräns. Detta faller inom ramen för den fartygsexportkreditöversens-kommelse som träffats inom OECD och som sätter den undre storleks-gränsen vid 100 bruttoregister-ton. Prop. 1985/86: 120

Regeringen bör inhämta riksdagens godkännande av de ändrade rikt-linjer för projektstöd som jag nu har förordat.

Borgensåtaganden av Svenska Varv-koncernen

FKN och fullmäktige i riksgäldskontoret har som praxis att, i de fall kreditgarantier lämnas för beställares lån, kräva borgen från det varvsföretag där fartyget byggs. Motivet är att det bedöms vara väsentligt att varvsföretagen har ett direkt ekonomiskt ansvar för sina kundengagemang. Enligt senaste riksdagsbeslut i varvsfrågor i juni 1983 reducerades borgensåtagandet för de privata mindre och medelstora varven till 10 % av de vid varje tillfälle utestående kreditgarantierna. Skälet för denna ändring var att de sammanlagda borgensåtagandena för dessa varv var mycket större än det egna kapitalet inkl. obeskattade reserver, vilket innebar svårigheter att finansiera verksamheten.

Förändringen år 1983 gällde inte varv inom Svenska Varv-koncernen, eftersom Svenska Varv AB samtidigt tillfördes betydande finansiella resurser. Företagets borgensåtaganden uppgår till 100 % av garantibeloppet. Med hänsyn till Svenska Varvs soliditet – vilket jag senare återkommer till – och de risker som denna skall täcka anser jag att de borgensåtaganden avseende lån som banker givit till kunder för fartyg som levererats från koncernen bör förändras. I likhet med vad som gäller för privatägda mindre och medelstora varv bör borgensåtagandet i varje särskilt fall reduceras från nuvarande 100 % till 10 % av vid varje tillfälle utestående garanti. Jag anser dock att detta reducerade borgensåtagande för varv inom Svenska Varv-koncernen bör kompletteras med ett åtagande för företaget att täcka en del av eventuellt uppkomna förluster inom garantisystemet utöver nämnda 10 %. Jag bedömer 15 % vara en lämplig nivå för detta åtagande.

De förändringar vad gäller Svenska Varvs borgensåtaganden som jag nu angett bör gälla Svenska Varvs hittills gjorda och kommande åtaganden och träda i kraft den 1 juli 1986, dock med följande undantag. De borgensåtaganden som gjorts av Kockums AB lyfts av till 100 % i enlighet med vad Svenska Varv begärt, eftersom handelsfartygsproduktionen kommer att avvecklas och det inte är rimligt att koncernen i övrigt skall belastas med denna kvarliggande risk. För Götaverken Arendal AB:s åtaganden för enheter som berörs av Consafe-konkursen bör sänkningen av borgensåtagandet ske först sedan enheterna avyttrats av konkursboet och eventuellt därvid uppkomna förluster i garantisystemet infriats av Götaverken Arendal.

Jag förordar således att regeringen föreslår riksdagen att godkänna vad jag har förordat om gällande och kommande borgensåtaganden av Svenska Varv-koncernen.

Mot bakgrund av de av FKN gjorda bedömningarna av varvsindustrins volymutveckling kan behovet av nya kreditgarantier beräknas till 2,2 miljarder kronor under perioden 1987–1989. Det kan härvid noteras att nu utelöpande kreditgarantier kommer att sjunka väsentligt under samma period, eftersom amorteringar på de garanterade lånen beräknas betydligt överstiga tillkommande garantiåtaganden för nyproduktion och ombyggnad. Eventuella amorteringsanstånd kan dock reducera minskningstakten för garantivolymen. Jag beräknar utestående garantier (inkl. tillkommande garantier) år 1989 till 11–12 miljarder kronor.

Jag förordar därför att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att utfärda statliga garantier avseende de svenska varvens produktion under förutsättning att garantiutfästelse för nya order har lämnats före utgången av år 1989 – inkl. lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 25 miljarder kronor. Jag vill också anmäla att jag avser återkomma varje år i min anmälan till budgetpropositionen med en beräkning av framtida garantiram. Denna bör i snabb takt kunna minskas under kommande år.

Avgifterna för statliga fartygskreditgarantier

Vad gäller avgifterna för statliga kreditgarantier vill jag erinra om att riksdagen i sitt senaste beslut om stöd till svensk varvsindustri i juni 1983 angivit att avgifterna skulle utformas på så sätt att kreditgarantisystemet blir självbärande. Avgifterna skulle vara så anpassade att de täcker dels administrationskostnader, dels förluster på grund av lämnade garantier. Mot bakgrund av detta sattes kreditgarantiavgiften till 0,5 % av vid varje tillfälle utestående garantier. Som jag tidigare redovisat så har dock förlusterna inom systemet under den hittillsvarande stödperioden kraftigt överstigit avgifterna. Även för de kommande åren blir statens risktagande mycket stort. Som tidigare framhållits är det utomordentligt angeläget att statens risktagande minskar vad avser varvens produktion. För den risk som staten ändå tar bör erhållas en rimlig ersättning. Båda dessa förhållanden talar för att kreditgarantiavgiften höjs. Jag bedömer därvid 1,25 % vara en lämplig framtida avgift för statliga fartygskreditgarantier. Höjningen bör dock inte genomföras omedelbart, utan ske etappvis med 0,25 % den 1 juli 1986, 0,25 % den 1 juli 1987 och 0,25 % den 1 juli 1988.

Beträffande avgifterna för statliga kreditgarantier vill jag anmäla för riksdagen att regeringen har beslutat att sådana skall betalas i förskott (prop. 1984/85: 150 bil. 1 s. 59) och inte som hittills i efterskott. Reglerna för avgifter för statliga kreditgarantier kommer att ändras i enlighet härmed för de garantier som utfärdas fr. o. m. den 1 juli 1986.

B 7. Kostnader för statsstödd exportkreditgivning avseende export av fartyg m. m.

1984/85 Utgift	356 335 977
1985/86 Anslag	450 000 000
1986/87 Förslag	340 000 000

G 4. Räntestöd m. m. till varvsindustrin

1984/85 Utgift	271 154 760
1985/86 Anslag	300 000 000
1986/87 Förslag	280 000 000

Mina förslag: Genom förslagsanslag anvisas 280 milj. kr. för budgetåret 1986/87 för räntestöd till svenska beställare av fartyg för order som tecknas före utgången av år 1989.

Genom förslagsanslag anvisas 340 milj. kr. för budgetåret 1986/87 för statsstödd exportkreditgivning avseende export av fartyg m. m. för order som tecknas före utgången av år 1989.

Bakgrund och skäl för mina förslag: Enligt beslut av riksdagen lämnas räntestöd för lån som tas upp med hjälp av kreditgarantier (prop. 1978/79: 49, NU 17, rskr. 115, prop. 1979/80: 165, NU 69, rskr. 405 och prop. 1982/83: 147, NU 55, rskr. 383). De närmare villkoren för stödet finns angivna i förordningen (1981: 665) om exportkreditfinansiering med statligt stöd och vad avser svenska beställare i 3 kap. förordningen (1980: 561) om statligt stöd till varvsföretag, m. m. Syftet med räntestöd är att utjämna skillnad i konkurrensvillkor mellan svenska och utländska varvsföretag när det gäller ränta i samband med kredit.

Räntestöd avseende svenska beställares lån har hittills lämnats för lån om ca 6,2 miljarder kronor. Därutöver finns utfästelser om räntestöd för lån om ca 260 milj. kr. Kostnaden för räntestöd till svenska beställare för gjorda åtaganden beräknas under budgetåren 1986/87–1988/89 uppgå till ca 850 milj. kr.

Statligt räntestöd vid export har funnits i alla varvsländer sedan många år tillbaka, vilket för svenskt vidkommande bl. a. inneburit möjlighet att erbjuda den lägsta tillåtna ränta (för närvarande 8 %) som den exportkreditöverenskommelse för fartyg som Sverige biträtt inom ramen för OECD medgivit. I Sverige tillkommer genom regeringsbeslut 0,5 % för finansiering i utländsk valuta och för närvarande 0,25 % för kostnadsmarginal till AB Svensk Exportkredit (SEK), dvs. att Sverige kan erbjuda utländska beställare av fartyg en lägsta ränta på 8,75 %. SEK beslutar själv om kostnadsmarginalen. Genom riksdagsbeslutet våren 1980 infördes möjligheter till räntestöd för svensk beställare av nybyggnad eller ombyggnad av fartyg vid svenskt varv.

Som jag tidigare framhållit kommer de svenska varven att behöva visst stöd för att kunna konkurrera om beställningar. Bland annat är det nödvän-

digt att man i rimlig omfattning kan möta beställarens krav vad gäller kreditvillkoren. Ur denna anledning anser jag att möjligheterna till räntestöd skall finnas kvar. Hittillsvarande villkor för stödet bör bibehållas.

I årets budgetproposition (prop. 1985/86: 100 bil. 14 s. 203) anmäldes att regeringen avsåg att återkomma till riksdagen med en beräkning av kostnaden för räntestödet till svenska beställare vid svenska varv (anslaget G 4. Räntestöd m. m. till varvsindustrin). FKN har beräknat dessa kostnader för budgetåret 1986/87 till ca 300 milj. kr. I detta belopp ingår kostnaderna för såväl tidigare åtaganden som nytt stöd. Mot bakgrund av dollarkursens utveckling anser jag att detta belopp kan reduceras och förordar därför för budgetåret 1986/87 ett förslagsanslag av 280 milj. kr.

Vid fartygsexport lämnar AB Svensk Exportkredit (SEK) enligt riksdagsbeslut åren 1978 och 1981 statsstödda exportkrediter i form av räntestöd till utländska beställare. SEK kan enligt detta system under vissa förutsättningar lämna lån för finansiering av exportkostnader i svenska kronor, eller lämplig utländsk valuta, till fast ränta som baseras på de lägsta räntesatser som har överenskommits internationellt för statligt stöd till exportkreditgivning. Systemet innebär att SEK har givits möjligheter att finansiera exportkrediter till räntor som ligger under upplåningskostnaderna. Företagen kan därigenom redan i samband med offertgivningen erbjuda fast ränta för finansieringen av en exportaffär. Staten täcker skillnaden mellan utlånings- och upplåningsränta. Den statsstödda kreditgivningen brukar benämnas SEK-systemet.

En stor del av SEK-systemet utgörs av statsunderstödda exportkrediter för fartyg och offshore-plattformar. SEK har under perioden den 1 januari 1982—den 30 juni 1985 slutit nya kreditavtal till ett totalt belopp av 28 893 milj. kr., varav 11 387 milj. kr. (eller 39 %) utgörs av statsunderstödda exportkrediter för fartyg och offshore-plattformar. De kreditavtal som slutits med anledning av SEK-systemet är få men till beloppen betydande. Vid halvårsskiftet 1985 uppgick utestående krediter, kreditavtal och kreditofferter till 31 444, 9 130 resp. 11 766 milj. kr. Statens kostnad för nuvarande åtaganden inom SEK-systemet beräknas under åren 1985—1990 uppgå till totalt 7 324 milj. kr., varav fartyg m. m. svarar för 3 149 milj. kr. (eller ca 43 %).

Enligt min bedömning har SEK-systemet spelat en avgörande roll för varvens möjligheter att exportera fartyg. Som jag tidigare nämnt har inte svensk varvsindustris konkurrenskraft förbättrats. Statsunderstödd exportkreditgivning för fartyg och offshore-plattformar enligt det s. k. SEK-systemet är därför även i fortsättningen nödvändig, för att svensk varvsindustri skall ha möjlighet att konkurrera om beställningar. Stödet bör lämnas för order som tecknas före utgången av år 1989. Villkoren för räntestödet till utländska beställare bör bibehållas.

I budgetpropositionen 1986 (prop. 1985/86: 100 bil. 14 s. 69) har regeringen provisoriskt föreslagit (anslaget B 7) att riksdagen anvisar ett förslagsanslag av 450 milj. kr. för Kostnader för statsstödd exportkreditgivning avseende export av fartyg m. m. Enligt vad jag har erfarit kommer — enligt de senaste beräkningarna — kostnaderna att uppgå till ca 340 milj. kr. Jag förordar därför för budgetåret 1986/87 ett förslagsanslag av 340 milj. kr.

Mitt förslag: Kontantstöd införs för svensk varvsindustri som alternativ till projektstöd i form av kreditgarantier och räntestöd för order som tecknas före utgången av år 1989.

Bakgrund och skäl för mitt förslag: För order vid svenska varvsföretag kan såväl inhemska som utländska beställare under vissa förutsättningar erhålla räntestöd i form av en fast subventionerad ränta. I Norge infördes vid en omläggning av stödformerna till den norska varvsindustrin våren 1982 – såsom alternativ till räntestöd enligt fartygsexportkreditöverenskommelsen inom OECD – en möjlighet att ge stöd i form av kontantutbetalningar till de kunder som finansierar sitt köp utan statsgaranterade lån. Kontantutbetalningens storlek skall motsvara statens kostnader för räntestödet om beställningen finansierats med hjälp av statsgaranterade lån. Systemet tillämpas för såväl inhemska som utländska beställare.

Flera av de privatägda mindre och medelstora varven samt Sveriges Varvsindustriförening har under senare år hemställt hos regeringen om ett kontantstöd även i Sverige. Enligt dessa har det norska systemet bidragit till ett försämrat konkurrensläge för de svenska varven. En riksdagsmotion (mot. 1984/85: 1419) med samma innebörd har behandlats av näringsutskottet (NU 1984/85: 27). Utskottet avstyrkte motionen, men ansåg att det kunde finnas skäl att närmare pröva frågan om att införa någon form av kontantstöd. Prövningen av denna fråga borde enligt näringsutskottet ske i samband med ett väntat förslag från regeringen om stöd till varven efter utgången av år 1986.

Jag delar uppfattningen att ett kontantstöd bör införas för svensk varvsindustri. Kontantstödet bör lämnas för order som tecknas fr. o. m. den 1 juli 1986 men före utgången av år 1989. Jag vill understryka att ett kontantstöd inte kan ersätta ett räntestöd, utan endast komplettera detta eftersom varven i den konkurrenssituation som råder i dag och som kommer att råda under överblickbar framtid som alternativ också måste ha tillgång till kreditfinansiering med räntestöd.

Enligt min mening medför ett svenskt kontantstöd följande positiva konsekvenser:

- förbättrad konkurrenskraft för de svenska varven,
- inga kreditgarantier, vilket medför att den statliga förlustrisken bortfaller,
- minskar riskerna också för varven,
- underlättar samarbetet mellan svenska och norska varv i gemensamma projekt.

En komplettering av nuvarande svenskt räntestöd med ett kontant finansieringsstöd kan utformas enligt följande.

Subventionsgraden för nybyggnad av fartyg beräknas med utgångspunkt från skillnaden mellan kostnaden för en tänkt svensk kredit enligt OECD:s fartygsexportkreditöverenskommelse i US dollar och kostnaden för samma kredit med marknadsmässig ränta. Denna subventionsgrad appliceras

på en tänkt femårig kredit med 80 % kreditvolym och halvårsvisa lika amorteringar, varvid en procentuell subvention av utestående belopp erhålls. Utbetalning sker en gång per halvår under fem år.

Eftersom kontantstödet avses vara en del av nuvarande räntestödssystem bör liknande villkor gälla som för räntestödet, dock med den inskränkningen att det kontanta finansieringsstödet inte får kombineras med statlig kreditgaranti. Vidare bör som villkor gälla att varven inte får ställa ut garantier för de lån som beställaren eventuellt tar upp samt att beställaren skall ha fullgjort hela betalningen till varvet innan någon kontantsubvention betalas ut.

Genom att subventionsgraden här görs något högre än i räntestödssystemet stimuleras utvecklingen mot en ökad andel beställningar utan statliga garantier.

Jag förordar att regeringen föreslår riksdagen att godkänna de riktlinjer för ett kontantstöd för svensk varvsindustri som jag nu har föreslagit.

2.3 Svenska Varv-koncernen

2.3.1 Inledning

Under de senaste åren har koncernens beroende av en traditionell varvsverksamhet minskat och satsningarna på mer framtidsinriktade verksamheter förstärkts.

En rad åtgärder har vidtagits. Öresundsvarvet AB avvecklades i början av 1980-talet och för närvarande pågår avvecklingen av Uddevallavarvet efter det att beslut om nedläggning fattats i mars 1985. Kockums AB har den 20 februari 1986 beslutat att inleda MBL-förhandlingar om en avveckling av produktionen av handelsfartyg vid Kockums.

Neddragningar av kapaciteten har under senare tid också skett inom såväl reparations- som offshore-sektorn. Vidare har stora och kostnadskrävande projekt som utveckling av vindkraftsaggregat och prefabricerade processanläggningar lagts ned.

Samtidigt har betydande satsningar gjorts inom andra områden och möjligheterna till en framgångsrik utveckling av huvudparten av koncernens verksamheter bedöms som goda. Calor-Celsius AB och Karlskronavarvet AB har uppnått en stabil resultatnivå och inom energisektorn har stora investeringar skett i utveckling av ny teknik, vilket bedöms kunna leda till en förbättrad lönsamhet under de kommande åren. Strategiskt viktiga order har kunnat erhållas såväl inom offshore som inom det undervattenstekniska området.

Flera av koncernbolagen har under de senaste åren ökat sin försäljning av teknologisk mjukvara i form av design- och konsultuppdrag. Koncernen har också under senare år utvecklats till en företagsgrupp med inriktning mot högteknologisk verkstadsproduktion. Genom att dotterbolagen arbetar på delvis samma eller närbesläktade marknader ökas koncernens kompetens att ta totalentreprenadansvar för större projekt med möjlighet till god lönsamhet. Bearbetningen av marknaden underlättas av en många

gångar gemensam kundgrupp. Pågående teknikutveckling effektiviseras genom samverkan mellan bolagen.

Prop. 1985/86: 120

Under det senaste året har Svenska Varv i olika studier analyserat koncernens nuvarande situation och förutsättningar för en fortsatt omstrukturering och utveckling av koncernen. Med utgångspunkt i detta arbete har en strategisk färdriktning för koncernen lagts fast. I denna markeras hårdare än tidigare behovet av en starkare koncentration på de framtidsinriktade verksamheterna inom koncernen.

Som bärande element i koncernens politik gäller att samtliga företag och affärsområden måste uppnå och bibehålla en acceptabel och uthållig lönsamhet. De affärsområden som inte bedöms kunna svara mot detta krav måste avvecklas ur koncernen.

Moderbolaget i koncernen, Svenska Varv AB, är sedan starten år 1977 förlagt till Göteborg och har ca 40 anställda.

Jag ger nu en presentation av koncernens dotterbolag.

2.3.2 Dotterbolag till Svenska Varv AB

Götaverken Arendal AB

Götaverken Arendal AB har kraftigt omstrukturerats såväl affärsmässigt som organisatoriskt. Företaget är helt inriktat på offshore-marknaden och har sedan år 1980 producerat och levererat fler plattformar än något annat offshore-företag i världen. Götaverken Arendals flytande plattformar, semisubmersibles, varierar i storlek och funktion utifrån en gemensam grundidé.

Företaget är nu inriktat på en fortsatt satsning på teknisk utveckling i såväl egen regi som tillsammans med oljebolag i Norge, Storbritannien, USA och Kanada. I Götaverken Arendals fortsatta strategi ingår också ett utvidgat samarbete med företag i oljeländerna även i andra sammanhang.

Götaverken Arendal har såväl en stor ingenjör- och konsultverksamhet som en omfattande egen produktion mellan vilka det finns ett starkt samband vilket betonas i företagets strategi.

Trots en hårdnande konkurrens har under senare år tagits flera order på såväl produkter som ingenjörarbete. Intresset för flytande produktionssystem för utvinning av olja och gas har ökat och flera oljebolag studerar möjligheterna att använda sig av flytande produktionsplattformar i stället för bottenfasta anläggningar.

Branschen karaktäriseras vidare av en intensifierad teknikutveckling och förändrat konkurrensmönster. Götaverken Arendal är därför inriktad på att ytterligare stärka sin kompetens på teknikområdet och samtidigt genom internationellt samarbete minska effekterna av den ökande protektionismen.

Företaget har för närvarande 2400 anställda i främst Göteborg och en omsättning av 1761 milj. kr. Förhandlingar pågår för närvarande om en neddragning av antalet anställda.

Calor-Celsius AB är ett av Europas största rörinstallationsföretag med en omsättning på närmare 2 miljarder kronor. Företaget har ca 4000 anställda, 60 kontor i Sverige och är utomlands representerat i Norden och USA. Under de senaste åren har verksamheten kombinerats med kraftfulla satsningar för totaluppdrag med funktionsgarantier och Calor-Celsius kompetens har breddats med avseende på projektering och projektledning.

Inom Calor-Celsiusgruppen ingår företag som installerar sop- och dammsugningssystem, system för utsugning av bil- och svetsavgaser samt företag inom miljö- och energiområdet. Vidare har Calor-Celsius befest sin ställning som ledande ventilations- och sanitetsinstallatör inom såväl nybyggnadsmarknaden som marknaden för reparation och ombyggnader av fastigheter.

Götaverken Energy Systems AB

Götaverken Energy Systems AB projekterar och tillverkar anläggningar och komponenter för termisk energiomvandling. Företaget är en ledande leverantör av återvinnings-, soda- och barkpanneanläggningar. Inom det marina området marknadsförs hjälpångpannor.

Götaverken Energys produktprogram har under de senaste åren kompletterats med värmepumpar, dieselmotorkraft samt marina och stationära tvåtaktsdieselmotorer inkl. reservdelar. När det gäller stationär dieselmotorkraft har företaget en god ställning på den internationella marknaden.

Företaget har satsat på utveckling och kommersialisering av den s. k. CFB-tekniken (cirkulerande fluidiserande bäddar) samt av företagets koncept för rökgasrening inom massa- och pappersindustrier samt olika processindustrier.

Företaget hade vid årsskiftet ca 1 500 anställda och 1985 en omsättning av ca 1 000 milj. kr.

Generator Industri AB

Under år 1985 förvärvade Svenska Varv AB 78 % av aktierna i Generator Industri AB, som vid årsskiftet hade ca 400 anställda och år 1985 en omsättning av drygt 300 milj. kr.

Generator har under en lång följd av år levererat pannanläggningar för olika bränslen till kommuner och industrier. Genom Svenska Varvs förvärv av aktiemajoriteten i Generator stärktes koncernens energiinriktade verksamhet både avseende teknologi, produkter och kundbas.

Division Värme inom Götaverken Energy arbetar till övervägande del på samma marknad och med likartade produkter som Generator. Från den 1 september 1985 drivs division Värme av Generator i kommission i en samordnad organisation. Under 1986 kommer avtal att träffas mellan de två företagen om att Generator skall överta division Värme. Därmed har koncernen skapat en kraftfull enhet med stark bas på den nordiska marknaden och goda förutsättningar för en ökad satsning på export.

Verksamheten vid Karlskronavarvet AB är huvudsakligen inriktad på tillverkning, ombyggnad och underhåll av fartyg för den svenska marinen: kustkorvetter, u-båtar, minröjningsfartyg och bevakningsfartyg.

Karlskronavarvet har under de senaste åren intensifierat utvecklingen avseende skrovtillverkning av glasfiberarmerad plast. Skroven tillverkas enligt den s.k. GRP-sandwichmetoden och Karlskronavarvet har inom detta område en världsledande position.

Karlskronavarvet har vidare ökat sin bearbetning av exportmarknader, vilket har lett till många förfrågningar på fartyg med såväl stål- som plastskrov.

Företaget har ca 1 130 anställda och en omsättning av drygt 400 milj. kr.

Citgo AB

Cityvarvet, som har 1 700 anställda i främst Göteborg och en omsättning av 555 milj. kr., har nyligen bytt namn till Citgo AB och arbetar inom fyra huvudaffärsområden: fartygsunderhåll och reparationer vid varv, fartygsombyggnader, hamn- och resereparationer samt entreprenad och service inom verkstadsindustrin. Under de senaste åren har resultatet varit otillfredsställande, eftersom Cityvarvet lidit av effekterna av en ökad obalans på marknaden vilket förstärkts av att flera nybyggnadsvarv i Nordeuropa orienterat sig mot reparationssektorn.

Ett omfattande åtgärdsprogram har genomförts och bl. a. har kapaciteten reducerats med omkring 250 anställda på reparationsidan. Vidare har omfattande organisationsförändringar genomförts i företaget.

Dessa åtgärder samt en ökad omfattning av den verksamhet som inte är hänförlig till varvsreparationer beräknas kunna medföra att företaget för år 1986 skall kunna redovisa ett noll-resultat. Genom en fortsatt utveckling av den icke varvsbundna verksamheten bedöms möjligheter kunna föreligga att därefter åstadkomma ytterligare resultatförbättringar.

Finnboda AB

Verksamheten vid Finnboda AB har i första hand varit inriktad på reparationer och ombyggnader av fartyg samt viss industriproduktion, främst tung verkstadsproduktion samt maskinbearbetning. Genom förvärv av Gränges Hedlunds ståldivision kommer företaget att till största delen vara verksam inom området industriproduktion samt engineering.

Finnboda AB beräknas för 1986 kunna utvecklas positivt till ett lönsamt företag och därefter bör verksamheten kunna ge ett visst överskott – dels genom ökad effektivitet inom reparationsverksamheten, dels genom de samordningsvinster som beräknas uppnås genom förvärvet av Gränges Hedlunds ståldivision.

Företaget har för närvarande 200 anställda och en omsättning av 60 milj. kr.

Kockums Computer Systems AB utvecklar och marknadsför kompletta CAD/CAM-system, dvs. såväl hård- som mjukvara, för applikation inom varvsindustrin med avseende på konstruktion, produktion och administration. Dessutom utför Kockums Computer Systems traditionella dataservicetjänster åt företag både inom och utom Svenska Varv-koncernen samt konstruktions- och systemutvecklingsuppdrag åt varv- och marinkonsulter med utnyttjande av CAD/CAM-systemet.

Marknadsföringen koncentreras för närvarande främst på de västeuropeiska varven. I fortsättningen kommer emellertid den tekniska utvecklingen att inriktas på att bredda företagets datorbaserade system även mot icke varvsorienterade marknader.

Företaget har ca 100 anställda och en omsättning av drygt 40 milj. kr.

Resultaten har under de senaste åren varit tillfredsställande och resultatutvecklingen bedöms bli fortsatt positiv.

Undervattensteknologi

Inom Svenska Varvs-koncernen bedrivs vid flera olika företag aktiviteter och utveckling inom området Undervattensteknologi.

Vid *Kockums* utvecklas och konstrueras militära u-båtar och för den civila marknaden utvecklas högteknologiska projekt främst avsedda för offshore-industrin. *Kockums* Marin- och undervattensteknik har ett väsentligt bättre orderläge än varvet i övrigt. I orderboken återfinns fyra u-båtar av typ Västergötland för leverans åren 1987–1989, modernisering av tidigare levererade u-båtar samt vissa utvecklings- och konstruktionsuppdrag, främst u-båt 90-projektet åt svenska marinen. Uppdraget att utföra en omfattande projektstudie för den australiska marinen samt olika engineeringsuppdrag för norska oljebolag visar att enheten väl hävdar sig även på en internationell marknad.

I det med *United Stirling AB* gemensamt ägda *Sub Power AB* har Stirlingmotorer utvecklats för undervattensapplikationer till bl. a. u-båtar. Detta är ett projekt av stor betydelse för utvecklingen av ett nytt luftberoende energisystem för undervattensbruk. Kraftkälla är en Stirlingmotor och dessutom ingår bränsle-, syre- och kontrollsystem.

Tillverkningen av u-båtar sker i samarbete med *Karlskronavarvet*. Inom koncernen arbetar också *Götaverken Arendal* inom området undervattens-teknologi i samband med utvecklingen av flytande produktionssystem för offshore-industrin samt genom satsningen på underhåll och service av offshore-anläggningar.

Möjligheterna att ytterligare utveckla koncernens kompetens på detta område bedöms som mycket goda och med den marknadsposition som redan uppnåtts bör förutsättningar finnas för en intressant, framtidsinriktad verksamhet med möjligheter att erhålla såväl engineering- som produktionsuppdrag.

I januari 1984 hade Uddevallavarvet en orderstock som sträckte sig fram till mitten av år 1985. Varvet hade inte tecknat några nya order sedan juli 1983. Då ledtiden för att projektera, nykonstruera och bygga ett fartyg av standardtyp är ca ett år, borde Uddevallavarvet ha tecknat en order vid halvårsskiftet 1984 för att inte produktion och ritkontor skulle bli under-sysselsatta. I juni tecknades också ett kontrakt på två stycken 20000 dwt produkttankers. Senare under sommaren annullerades ordern, varvid orderläget blev mycket bekymmersamt. Nya order kunde inte erhållas till ekonomiskt försvarbara priser, varför ritkontor och en viss del av produktionen blev utan beläggning under hösten 1984.

Internationella bedömningar visade att sjöfartskonjunkturen fortfarande låg kvar på en låg nivå och att överkapaciteten inom världens varvsindustri inte hade förändrats nämnvärt. I ett antal marknadsprognoser gjordes bedömningen att tidpunkten för balans mellan utbud och efterfrågan låg åtskilliga år framåt i tiden och att balans på marknaden troligen inte skulle uppnås förrän någon gång på 1990-talet.

Mot denna bakgrund beslöt styrelserna i Uddevallavarvet och Svenska varv den 11 december 1984 att MBL-förhandlingar skulle inledas om avveckling av verksamheten vid Uddevallavarvet. Beslutet blev definitivt, då överenskommelse om avveckling av verksamheten träffades mellan företaget och de anställdas organisationer i mars 1985.

Uddevallavarvets styrelse beslöt att som avvecklingsproduktion producera två 20000 dwt produkttankfartyg. Fartygen levereras i mars resp. juni 1986.

Resultatet för år 1984 belastades med bedömda kostnader under avvecklingsperioden på 350 milj. kr., med nedskrivningar av kundfordringar på 674 samt med uteblivna räntebetalningar under år 1984 på 202 milj. kr. Till detta kommer kostnader i moderbolaget i samband med avvecklingen av Uddevallavarvets kundfordringsengagemang. Avtal har därefter träffats med Zenit Shipping om att överta flertalet av Uddevallavarvets återstående kundfordringsengagemang.

Avvecklingen har förlöpt planenligt och kostnaderna bedöms komma att ligga inom de uppgjorda ramarna. Vid månadsskiftet januari/februari 1986 hade Uddevallavarvet omkring 1 000 anställda, vilket var 1 200 färre än ett år tidigare. Av de ca 1 200 som lämnat varvet under året har för närvarande ca 800 personer erhållit nya anställningar och ca 200 deltar i utbildning. De kvarvarande anställda kommer att lämna företaget efter hand som produktionen avslutas.

Kockums produktion av handelsfartyg

Kockums AB har tre verksamhetsgrenar. Dominerande är produktionen av civila fartyg, vilken svarar för ca 80 % av företagets avsättning och sysselsätter ca 2 300 av de närmare 2 900 anställda. En viktig del i företaget är också enheten för marin- och undervattenssteknologi med ca 450 anställda. Det tredje affärsområdet är verkstadsprodukter, där verksamheten sker i dotterbolaget Kockums Verkstäder.

Framtiden för den civila fartygsproduktionen vid Kockums övervägdes noga inför 1983 års varvsbeslut. Det konstaterades då att verksamheten inte skulle kunna möta de krav som ställdes på verksamheten i Svenska Varvs-koncernens strukturplan. Lönsamhet skulle inte komma att nås år 1985.

Regeringens förslag och riksdagens beslut blev dock att möjligheterna skulle prövas att driva verksamheten vidare i minskad omfattning. En kapacitetsminskning om drygt 25 % ansågs erforderlig. För att täcka kostnader i samband med neddragningen erhöll Svenska Varv särskilda medel.

Kockums erhöll vidare ett direktstöd i form av avskrivningslån om totalt 200 milj. kr. för att möjliggöra för företaget att ta erforderliga order.

Samtidigt slogs det fast att varvskapaciteten även fortsättningsvis måste anpassas till marknadsförutsättningarna. Om inte order kunde tecknas till priser som med tillgängligt stöd gav kostnadstäckning ankom det på koncernledningen och varvet att genomföra erforderliga neddragningar av kapaciteten eller helt avveckla verksamheten.

Lönsamhetsmålet skulle uppnås år 1986.

Kockums tog under år 1983 order avseende fyra fartyg. Två biltransportfartyg levererades till Walleniusrederierna under år 1985. För närvarande byggs två kryssningsfartyg vid varvet för Carnival Cruise Lines, Miami, USA. Ett av dessa fartyg kommer att levereras under innevarande år, det andra i början av år 1987. Redan i dag finns dock en undersysselsättning inom vissa produktionsavsnitt vid varvet.

Trots en intensiv marknadsbearbetning har det inte varit möjligt för Kockums att därefter ta ytterligare order trots att man har haft kvar drygt hälften av det tidigare nämnda direktstödet samt möjligheten till räntestöd och kreditgarantier. Detta beror inte på någon bristande effektivitet i företaget. Tvärtom har Kockums ett gott anseende vad gäller teknisk kompetens och produktionsekonomi. Skälet är i stället den, som jag tidigare redovisat, utomordentligt svaga fartygsmarknaden med bl. a. mycket omfattande subventioner i konkurrentländerna.

Den 11 december 1985 konstaterade en enig styrelse för Svenska Varv att det inte var möjligt att på kommersiellt godtagbara villkor fortsätta handelsfartygsproduktionen vid Kockums. Det saknades order och möjligheterna att ta sådana på affärsmässiga grunder förelåg inte. Det år 1983 fastlagda målet om lönsamhet år 1986 skulle alltså inte kunna uppnås.

Svenska Varv och Kockums bedömde att en fortsatt produktion av handelsfartyg istället skulle kräva ett utökat statligt stöd. Direktstödet skulle behöva ökas till 200 milj. kr. per år. Dessutom behövdes ett fortsatt räntestöd och statliga kreditgarantier. För den produktion som Kockums räknade med i sina kalkyler skulle nuvärdet av kostnaderna för räntestödet uppgå till i storleksordningen 130–150 milj. kr. per årsproduktion.

Kostnaderna för statens garantigivning/risktagande är svårare att beräkna. I Kockums planer intog de stora kryssningsfartygen – fartyg för i första hand den nordamerikanska marknaden – en central roll. Även om man inte bör direkt tillämpa erfarenheterna från de mycket kostsamma tidigare redare-fallissemangen, som har skett inom andra marknadssegment, så får man dock inte bortse från de risker som en koncentration på

ett fåtal kunder och en inte minst geografiskt begränsad marknad innebär. Kryssningsfartyg har sin marknad så gott som helt förlagd till Västindien. Vissa bedömare anser dessutom att det finns risk för en viss överkapacitet på kryssningsmarknaden under det närmaste årtiondet.

De garantivolymer som skulle blivit aktuella är mycket stora och uppgår till 1,6 miljarder kronor per beräknad årsproduktion. Även med försiktiga antaganden vad avser fallissemangrisker hos redarna och värdeminskningar på fartygen blir den potentiella förlusten betydande. I mina överväganden har jag beräknat 50 milj. kr. per årsproduktion, vilket motsvarar en begränsad förlustrisk.

Kockums hade i sina kalkyler utgått från ett fullt kapacitetsutnyttjande och en hög kostnadstäckning. På den utomordentligt hårda fartygsmarknaden torde det blivit mycket svårt att kontinuerligt möta båda dessa krav samtidigt. För Kockums hade man måst räkna med att produktionen av avancerat tonnage behövt kompletteras med enklare produktion där varvet har relativt sett sämre konkurrensförutsättningar. Som jag tidigare redovisat karaktäriseras dessutom marknaden för kryssningsfartyg av mycket hård konkurrens och stora subventioner till varven. Om de av Kockums angivna förutsättningarna inte skulle gälla hade behovet av statligt stöd ökat ytterligare.

Sammantaget bör man därför enligt min mening räkna med att stödbehovet blivit åtminstone 400 milj. kr. per år för en fortsatt produktion av handelsfartyg vid Kockums. Såväl riskexponeringen genom kreditgarantierna som riskerna för ett sämre affärsresultat talar emellertid för att kostnaderna för staten skulle kunnat bli inte oväsentligt högre.

Detta mycket stora stödbehov bedöms nödvändigt under ett betydande antal år. Som jag tidigare påpekat arbetar Kockums inom marknadssegment som är starkt konkurrensutsatta och där subventionerna spelar en avgörande roll för varvens möjligheter att ta order. Det är segment med ett relativt avancerat tonnage, till vilka ytterligare varv söker sig och det finns anledning att tro att konkurrenssituationen snarare kommer att försämrats än förbättras under de kommande åren.

Det är därför mycket troligt att möjligheterna för Kockums att nå en uthållig lönsamhet utan statligt stöd skulle funnits först när det inträtt en mera balanserad situation för världens varvsindustrier totalt sett. Som jag tidigare redovisat har den tidpunkt då en sådan balans är trolig förskjutits framåt i tiden och bedöms nu ligga en bit in på 1990-talet. Jag vill samtidigt understryka osäkerheten i dylika prognoser. Tidigare erfarenheter visar att prognoserna genomgående varit alltför optimistiska. Jag har tidigare nämnt att i prognoserna ingår antaganden om såväl ökad efterfrågan på sjötransporter och omfattande utskrotning av fartyg som begränsningar av världens varvskapacitet.

Såväl dagssituationen som framtidsutsikterna för Kockums produktion av handelsfartyg har övervägts mycket noga och konsekvenserna av olika utvecklingsalternativ har belysts och värderats. En särskild fråga har därvid varit betydelsen av ett stort nybyggnadsvarv för den militära och civila beredskapen. Några behov av Kockums kapacitet från dessa synpunkter har inte anmälts. Jag har i denna fråga samrått med cheferna för försvars- och kommunikationsdepartementen.

Kockums produktion av handelsfartyg sysselsätter som tidigare nämnts ca 2300 personer. Härutöver finns ett betydande antal underleverantörsanställda, till stor del också de i Malmö med omnejd. En avveckling av verksamheten skulle därför markant öka svårigheterna i en region som redan tidigare har allvarliga sysselsättningsproblem. Detta förhållande har varit mycket tungt vägande i de bedömningar som har gjorts om utvecklingen vid Kockums.

Jag vill här än en gång understryka att verksamheten inom marin- och undervattenssektorn inte ifrågasatts av Svenska Varv och inte heller verksamheten vid Kockums Verkstäder AB.

Efter en ingående prövning fann regeringen att förutsättningarna för en fortsatt produktion av handelsfartyg vid Kockums var alltför dåliga. Regeringen meddelade därför den 13 februari 1986 Svenska Varv och Kockum att fortsatt direkt stöd till denna produktion inte skulle föreslås i denna proposition.

Som jag senare kommer att redovisa har regeringen beslutat om omfattande åtgärder som kommer att vidtas för att främja utvecklingen av ny industri och ge ny sysselsättning i Malmö när produktionen av handelsfartyg avvecklas vid Kockums. Särskilda temporära insatser kommer att göras för att underlätta övergången till ny sysselsättning för de anställda vid Kockums. Bland annat kommer jag senare att föreslå att medel ställs till förfogande för viss övergångsproduktion av fartyg vid Kockums.

Den 20 februari 1986 beslöt styrelserna för Kockums AB och Svenska Varv AB att inleda MBL-förhandlingar om avveckling av produktionen av handelsfartyg vid Kockums.

Kostnaderna för avvecklingen har av Svenska Varv AB beräknats till omkring 400 milj. kr. inkluderande bl. a. kostnader för obelagd kapacitet och omflyttningskostnader för marin- och undervattenssektorn.

Kockums Verkstäder AB

Kockums Verkstäder AB bildades i januari 1982 av ett antal resultatenheter på Kockums Varv. Denna förändring av organisationen gjordes för att avskilja vissa produktionsenheter från varvet och marknadsföra dessa utanför varvet för att därigenom minska beroendet av den vikande marknaden för handelstonnage. Företaget har för närvarande ett drygt hundratal anställda.

2.3.3 Svenska Varv-koncernens ekonomi

Mina förslag: Genom reservationsanslag anvisas 950 milj. kr. för budgetåret 1985/86 som kapitaltillskott till Svenska Varv AB.

Under budgetåret 1985/86 skall staten lösa in de skuldebrev till Svenska Varv AB som företaget erhållit i samband med beslut i riksdagen om varvspolitikerna åren 1980, 1981 och 1983. Den nuvarande skulden uppgår till 860 milj. kr.

Några anslag för dessa ändamål finns inte upptagna i statsbudgeten för budgetåret 1985/86. Prop. 1985/86: 120

Bakgrund och skäl för mina förslag: Genom beslut av riksdagen år 1983 erhöll Svenska Varv ett kapitaltillskott från ägaren/staten för det fortsatta omstrukturerings- och utvecklingsarbetet i koncernen.

Genom detta kapitaltillskott bedömdes att Svenska Varvs finansiella styrka skulle bli tillräcklig för att bl. a. kunna genomföra en avveckling av handelsfartygsproduktionen vid Kockums och Uddevallavarvet om lönsamhetsmålet inte kunde uppnås. Som tidigare nämnts har Svenska Varv därefter beslutat att Uddevallavarvet skall läggas ned och att MBL-förhandlingar skall inledas om en avveckling av Kockums civila fartygsproduktion. Resultatet för år 1984 innebar en stor påfrestning för såväl moderbolaget som koncernen genom främst kostnader hänförliga till Uddevallavarvet. Utöver kostnader om ca 350 milj. kr. för avvecklingen av verksamheten har koncernen som en följd av tidigare gjorda affärer belastats med kostnader om ytterligare sammanlagt 1 075 milj. kr., vilket framgår av Svenska Varvs årsredovisning för år 1984. Dessa kostnader härrör från uteblivna räntebetalningar från Uddevallavarvets fartygskunder under år 1984, omvärdering av marknadsvärdena för fartyg som låg som säkerhet för kundfordringar samt reserver för kostnader i samband med avveckling av Uddevallavarvets kundfordringsengagemang.

Svenska Varv framhåller i skrivelse till regeringen att dessa kostnader kraftigt försvagat möjligheterna att fortsätta att utveckla de livskraftiga delarna av koncernens verksamhet. Svenska Varv har därför hemställt om att ett belopp ställs till företagets förlögande motsvarande den förlust om 1 075 milj. kr. som uppstått vid avvecklingen av Uddevallavarvets fartygsengagemang och som inte kunde förutses år 1983.

Koncernens resultat under de närmaste åren kan enligt Svenska Varvs bedömning komma att ligga på en nivå av 150–200 milj. kr., men med en betydligt lägre nivå för året 1986. Utan kapitaltillskott kommer moderbolaget Svenska Varv AB att vid 1985 års bokslut förbruka viss del av sitt aktiekapital. Koncernens vinstkapacitet är på kort sikt inte sådan att utvecklingsinsatser, strukturåtgärder och risker kan mötas med internt genererade medel. Det är därför nödvändigt att moderbolaget och koncernen i det egna kapitalet har erforderlig kraft för att finansiellt kunna klara sådana händelser och åtgärder.

För egen del anser jag det väsentligt att Svenska Varv-koncernen nu ges likartade ekonomiska förutsättningar som rådde efter 1983 års varvsbeslut, så att koncernen framgent dels kan ta vara på de utvecklingsmöjligheter som finns, dels kan möta de risker som finns inom koncernen. Jag har erfaren att erforderliga resurser nu sätts av för bl. a. den del av Kockums verksamhet som återstår när handelsfartygsproduktionen avvecklats.

De risker som Svenska Varv-koncernen har för ytterligare kostnader för omstrukturering m. m. inom de företag som sysslar med koncernens ursprungliga verksamhet, nämligen varvsverksamhet, har reducerats men är fortfarande stora. Jag kan speciellt peka på riskerna på förluster genom Consafe-konkursen, som av Svenska Varv beräknats till 0–400 milj. kr., och den protektionism som finns inom offshore-industrin samt på svårighe-

terna att få en hög och jämn beläggning på det hårt konkurrensutsatta området för fartygsreparationer. Svenska Varvs bokslut för år 1985 kommer att föreligga vid månadsskiftet april/maj i år.

De ekonomiska förutsättningar som gavs Svenska Varv-koncernen genom beslut av riksdagen år 1983 byggde på förutsättningen att Svenska Varv med egna medel skulle kunna ta omstruktureringskostnader av det slag som nu uppstått vid Uddevallavarvets nedläggning. I förutsättningarna ingick dock inte att kunna ta de kostnader som uppstått som en följd av Uddevallavarvets kundfordringsengagemang. Jag anser att Svenska Varv-koncernen bör ersättas för dessa kostnader, medan företaget på egen hand bör svara för det slag av avvecklingskostnader som var förutsedda vid 1983 års kapitaltillskott.

Med hänsyn till att verksamheten inom koncernen minskat inom de mest riskutsatta delarna, och därmed kravet vad gäller soliditeten kan mildras, förordar jag att Svenska Varv bör tillföras ett kapitaltillskott av 950 milj. kr. i stället för de av företaget hemställda 1 075 milj. kr. Medlen bör anvisas på tilläggsbudget III under tolfte huvudtiteln till statsbudgeten för budgetåret 1985/86.

Det kapitaltillskott om 950 milj. kr. som jag föreslår beräknas ge koncernen en beräknad soliditet vid utgången av år 1986 på 25–30 %, sedan företaget tagit de beräknade kostnaderna för dels avvecklingen av Kockums handelsfartygsproduktion, dels konkursen i Consafe. Svenska Varvs borgensåtaganden kommer, som jag nyss nämnt, att minska. Efter avlyft av åtagandena för Kockums tidigare produktion av handelsfartyg kommer koncernens borgensåtaganden att uppgå till ca 5,8 miljarder kronor, varav ca 2,7 miljarder avser enheter i Consafes konkurs. Jag anser att det av mig förordade kapitaltillskottet återger Svenska Varv-koncernen och dess moderbolag den finansiella kraft, som företaget fick genom 1983 års beslut och som behövs för att kunna möta de kostnader som är förenade med en fortsatt omstrukturering och utveckling av koncernen.

Svenska Varv-koncernen har under senare år utvecklats mot en alltmer enhetlig grupp med ett inbördes samband mellan de olika dotterbolagen. Koncernen har också funnit bra och utvecklande arbetsformer. Det finns därför enligt min mening klara motiv för att även i fortsättningen behålla koncernen samlad. Det är ur ägaren/statens synvinkel ändamålsenligt att på detta sätt gruppera dessa företag. Jag bedömer att koncernen skall ha goda förutsättningar för framtiden att fungera på kommersiella grunder och att efter en övergångstid kunna ge utdelning.

Enligt riksdagens beslut åren 1980, 1981 och 1983 har viss del av de finansiella rekonstruktionerna för Svenska Varv gjorts så att staten genom fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigats att utfärda skuldebrev till Svenska Varv. I budgetpropositionen 1986 (prop. 1985/86: 100 bil. 14) har regeringen föreslagit (punkt G 6) att riksdagen i avvaktan på särskild proposition för budgetåret 1986/87 anvisar 212 150 000 kr. för ränta och amortering på skuldebrev till Svenska Varv AB.

Svenska Varv erhöll dessa skuldebrev för att bl. a. möjliggöra en nedskrivning av anläggningstillgångarna i Uddevallavarvet och Kockums. Då dessa anläggningstillgångar nu är avvecklade eller under avveckling finner

jag det lämpligt att skuldebrevet inlöses i sin helhet våren 1986. Något anslag för budgetåret 1986/87 blir då inte aktuellt. I stället förordar jag att regeringen föreslår riksdagen att för Inlösen av skuldebrev till Svenska Varv AB på tilläggsbudget III till statsbudgeten under tolfte huvudtiteln för budgetåret 1985/86 anvisa 860 milj. kr.

Prop. 1985/86: 120

2.4 Privatägda varv

Mitt förslag: Genom reservationsanslag anvisas 25 milj. kr. för budgetåret 1986/87 för kostnader för att upprätthålla viss varvskapacitet av beredskapsskäl.

Bakgrund och skäl för mitt förslag: Jag skall här ge en redovisning över de privatägda företag som bedriver varvsverksamhet vid sidan av Svenska Varv AB.

Efterfrågan på de fartygstyper som de privata varven har tillverkat har minskat under perioden 1983–1985 jämfört med de närmaste föregående åren. Kapaciteten har också minskat. Av de nio privatägda varv som har behandlats i rapporten Mindre och medelstora varv, som fogades som bilaga till 1983 års varvsproposition, har två avvecklat sin varvsverksamhet och andra kraftigt reducerat kapaciteten och har nu ca 850 helårsarbetskrafter.

Jag begränsar i denna proposition inte mina förslag till åtgärder för de privatägda varven till de i prop. 1982/83: 147 (NU 55, rskr. 383) redovisade mindre och medelstora varven.

De privatägda varven har traditionellt haft sin inriktning mot produktion, reparation etc. av handelsfartyg för inhemska beställare eller mot fartyg för statliga myndigheter. Den internationellt mycket pressade fraktmarknaden på tank-, bulk- och ro/ro-transporter har – som jag tidigare har redovisat – även haft mycket negativa konsekvenser för prisutvecklingen på den inhemska fraktmarknaden. Beställningsintresset är därför mycket lågt bland de redare som opererar inom den svenska närsjöfarten. Som en konsekvens av den minskade orderingången av handelstonnage för inhemska beställare har flera varv visat ett ökat intresse för exportmarknaden. Det är särskilt frågan om såväl stål- som aluminiumkonstruktioner – dels av katamarantyp för passagerartransporter, dels mindre passagerarfartyg i lyxklass för chartertrafik. Beställarna av de mindre kryssningsfartygen ställer mycket stora krav på såväl design som inredning, vilket har medfört förändringar av varvens produktionssystem.

Den svenska flottan av större trålare har en mycket ogynnsam åldersstruktur på grund av nästan obefintliga nybeställningar under 1970-talet. Detta medför att det finns ett stort uppdämt nybyggnadsbehov inom den svenska trålarflottan. En förskjutning av beställarnas intresse till shelterdäckade fartyg med hög teknisk standard gör att fartygen vid givna dimensioner får betydligt större tonnage än tidigare.

I och med de minskade beställningarna av handelstonnage har betydelsen av den statliga upphandlingen av fartyg ökat ytterligare för de privatäg-

da varven. Detta gäller såväl civil som militär produktion. Av de mindre och medelstora varvens totalkapacitet förväntas ca en tredjedel av nybyggnadskapaciteten beläggas med statliga nybyggnadsbeställningar fram t. o. m. år 1990. Därtill skall också läggas behovet av underhåll, ombyggnad och reparationer av fartyg för statliga verk och myndigheter. Jag anser mot denna bakgrund att det är av största vikt att de statliga myndigheter och verk som är beställare av fartyg samt de varv som bygger fartyg för statliga beställare, utarbetar sådana rutiner vid upphandlingar att ett för båda parter gott resultat uppnås. Vidare anser jag att det bör åligga dessa statliga verk/myndigheter att samråda med FKN när det gäller planeringen av de statliga beställningarna. Genom ett sådant samråd kan FKN på ett lämpligt sätt informera om beläggningssituationen m. m. Det bör i fortsättningen ankomma på de statliga beställarna av fartyg att, inom ramen för gällande upphandlingsregler, ta dessa hänsyn.

I prop. 1982/83: 147 anmäldes att det pågick en översyn avseende kalkyleringsprinciper för ränte- och kapitalkostnader för bl. a. verkstadsenheten vid Gotlands Kustartilleriförsvär, det s. k. Marinvarvet i Fårösund, vilket är en helt militär enhet. Denna översyn har genomförts.

Regeringen har i förordning (FFS 1984: 715) utfärdat nya regler om programplaner, anslagsframställningar m. m. inom försvarsdepartementets verksamhetsområde. I denna finns bl. a. bestämmelser för redovisning och prissättning för försvarsmaktens verkstäder, där Marinvarvet ingår.

De privatägda, mindre varven har stor betydelse för sin lokaliseringssort. Varven utgör ofta en stor arbetsgivare på orten och är en viktig del av det lokala näringslivet. Företagen har bl. a. med hjälp av de statliga insatserna visat en förmåga att snabbt kunna anpassa kapacitet och inriktning till den rådande marknadssituationen.

Som jag tidigare redovisat har berörda parter inte funnit behov av att av beredskapsskäl behålla ett stort svenskt nybyggnadsvarv. Däremot är det viktigt att säkra möjligheterna till i första hand service och reparationer av fartyg vid Sveriges kuster.

Jag föreslår, efter samråd med cheferna för försvars- och kommunikationsdepartementen, att ge statens industriverk (SIND) i uppdrag att – i samråd med överstyrelsen för ekonomiskt försvar (ÖEF) och sjöfartsverket – dels utreda den svenska varvsindustrins beredskapspolitiska betydelse, dels handha ett stöd till de privatägda varven för att säkerställa underhålls- och reparationskapacitet i landet. I avvaktan på denna studie föreslår jag att 25 milj. kr. ställs till SIND:s förfogande under en treårsperiod varefter stödet upphör. Det ankommer på de berörda myndigheterna att till regeringen utarbeta förslag för medlens användning. Jag förordar därför för budgetåret 1986/87 ett reservationsanslag av 25 milj. kr.

Mina förslag: Nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) upphör som myndighet i och med utgången av juni månad. Verksamheten överförs till statens industriverk (SIND) fr. o. m. den 1 juli 1986.

Anslaget G 3. Nämnden för fartygskreditgarantier upphör och anslaget B 1. Statens industriverk: Förvaltningskostnader – utöver vad som i budgetpropositionen (bil. 14) föreslagits – förs upp med ett förslagsanslag för budgetåret 1986/87 om 4 413 000 kr.

Bakgrund och skäl för mina förslag: Nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) inrättades den 1 juli 1976 (prop. 1975/76: 121, NU 73, rskr. 386) som ett rådgivande organ åt regeringen och riksgäldskontoret för varvs- och rederipolitik. Riksdagen beslutade våren 1980 (prop. 1979/80: 165, NU 69, rskr. 405) att ändra FKN:s status och arbetsuppgifter till dem som nu gäller. Till grund för riksdagens beslut låg ett betänkande från utredningen (I 1973: 03) om översyn av handläggningen av ärenden om fartygskreditgarantier m. m.

Riksdagen beslutade vintern 1985 att bifalla vad näringsutskottet hemställt i sitt betänkande om riksdagens revisorers förslag angående FKN (förslag 1984/85: 7, NU 14, rskr. 120). Utskottet anförde bl. a. att besluten i stödärenden bör samlas till en myndighet.

Det nuvarande systemet innebär att FKN beslutar angående utfästelser om kreditgarantier, medan riksgäldskontoret beslutar om själva utfärdandet samt handhar pantvården. Vid amorteringsansstånd, säkerhetsförändringar och ägarbyten liksom i frågor om låneeftergifter m. m. beslutar riksgäldskontoret efter yttrande av FKN eller i vissa fall regeringen. Nämnden eller regeringen fattar beslut i övriga stödärenden.

Regeringen uppdrog den 10 oktober 1985 åt statskontoret att se över organisationsformerna för varvsstödet. Statskontoret fann att det var möjligt att sammanföra hanteringen till en myndighet, men tog inte ställning till om riksgäldskontoret eller FKN var bäst lämpad att handha det samlade ansvaret av varvsstödet. Vidare fann statskontoret att – om statsmakterna beslutar att FKN skall handha det samlade varvsstödet – nämnden bör inordnas i statens industriverk (SIND). Statskontoret har sänt utredningen till berörda organ för samråd. Samrådssvaren ger dock ingen entydig uppfattning om hur varvsstödet skall organiseras.

För egen del vill jag anföra följande.

På grund av den allt mer vikande fartygsmarknaden har staten tvingats infria garantier avseende fartyg. De förhandlingar och ställningstaganden som varit nödvändiga i dessa fall har ofta varit komplicerade och innefattat inte bara frågor som avser statens ställning som kredit- eller garantigivare i inskränkt mening, utan också mera övergripande frågor med avseende på varvs- och sjöfartspolitik, för vilka regeringen har ansvaret under riksdagen. Jag kommer längre fram att redovisa några sådana ärenden.

Den nuvarande beslutsordningen är inte idealisk för dessa förhållanden. Riksgäldskontoret har vid flera tillfällen underställt regeringen frågan om

beslut som skall fattas av riksgäldskontoret står i överensstämmelse med den av regeringen förda varvs- och rederipolitiken.

Det hade självfallet varit bäst om hela hanteringen av stödsystemet kunnat samlas i en organisation. Riksgäldskontoret utnyttjar emellertid samma resurser och kompetens i arbetet med statens utlandsupplåning och med här aktuella kreditgarantier. Detta synes för närvarande innebära vissa fördelar.

En förändrad beslutsuppdelning där regeringen eller myndighet under regeringen fattar såväl de reella som formella besluten ifråga om t.ex. amorteringsansånd och säkerhetsfrågor skulle innebära att en myndighet under regeringen skulle behöva beordra en myndighet under riksdagen att verkställa dess beslut. Detta är principiellt olämpligt. Den av regeringen tillsatta statsskuldspolitiska kommittén kommer, enligt vad jag erfarit, inom kort att lämna förslag om att riksgäldskontoret skall bli ett regeringen underställt organ. Ett genomförande av utredningens förslag på denna punkt skulle medföra att flertalet av de principiella problem som jag redogjort för därmed skulle finna sin lösning. Med hänsyn till vad jag nu anför bör därför enligt min mening ställningstagande till ändrad beslutsfördelning inom fartygskreditgarantisystemet ske först när statsskuldspolitiska kommitténs förslag föreligger. Jag avser därför att återkomma i denna fråga under budgetåret 1986/87.

När det gäller myndighetsorganisationen under regeringen vill jag framhålla följande.

På grund av den vikande marknaden för varven har en markant minskning av den svenska varvskapaciteten skett sedan år 1983. De krav som för närvarande ställs på FKN kommer därför också att ändras. Nödvändigheten av att öka insatserna på bevakning och hantering av de statliga åtagandena vad avser kreditgarantier blir allt mer uppenbar, medan antalet nya stödärenden minskar.

Det är enligt min mening därför lämpligt att inordna FKN:s verksamhet i SIND:s organisation. Därigenom kan man dels tillgodogöra sig fördelarna av en administrativ samordning, dels inordna varvspolitiken i SIND:s verksamhet för industriell omvandling och tillväxt. Jag anser dock – mot bakgrund av varvsfrågornas stora betydelse – att en rådgivande nämnd skall inrättas för att biträda vid beslut som nu hanteras av nämndens styrelse. Den nya organisationen bör gälla fr. o. m. den 1 juli 1986.

Sammanfattningsvis föreslår jag därför att FKN upphör som myndighet vid utgången av juni 1986 och att verksamheten överförs till SIND.

Genom denna samordning uppnås en ökad flexibilitet och ett bättre utnyttjande av de befintliga resurserna, där bl. a. inordnandet av ett datorbaserat system för riskbevakning i SIND:s datorsystem kan nämnas. Vidare bör information om praxis i stödärenden avseende varvsindustrin kunna inarbetas i SIND:s ordinarie informationsverksamhet.

De anställda vid FKN bör kunna beredas fortsatt anställning vid SIND.

Regeringen bör inhämta riksdagens godkännande av vad jag nu har förordat om en ändrad organisation och beslutsordning för handläggningen av ärenden om varvsstöd m. m.

För budgetåret 1986/87 bör medel anslås för nämndens verksamhet med

4413 000 kr., beräknade enligt huvudförslaget. Förvaltningskostnaderna har beräknats till 4 134 000 kr., varav lönekostnader 2 876 000 kr. och lokalkostnader 279 000 kr.

Prop. 1985/86: 120

Dessa medel bör tillföras anslaget B 1. Statens industriverk: Förvaltningskostnader under budgetåret 1986/87 och anslaget G 3. Nämnden för fartygskreditgarantier föreslås upphöra.

2.6 Det statliga fartygsinnehavet

2.6.1 Bakgrund

I prop. 1982/83: 147 (s. 21) redovisades omfattningen av det statliga fartygsinnehavet. Antalet fartyg och fartygsandelar uppgick i början av år 1983 till drygt 50. Härav svarade Zenit Shipping AB för 39 och Uddevalla-varvet AB för 17 fartyg. Flottan bestod huvudsakligen av tank- och kombinerat tonnage. Ca tre fjärdedelar hade byggts under åren 1976–1982.

Under åren 1983–1985 har Zenit Shipping sålt 23 fartyg. Under samma tid har innehavet utökats med nio fartyg. I tre fall har rederier, som Zenit Shipping har haft fordringar på, inte kunnat fullgöra sina betalningar, vilket lett till att fartygen har återtagits. Återstående sex fartyg har Zenit Shipping förvärvat på uppdrag av riksgäldskontoret mot att riksgäldskontoret lämnade Zenit Shipping en skadeslöshetsutfästelse. Riksgäldskontoret övertog i egenskap av borgenär det ekonomiska ansvaret för nämnda sex kylfartyg i samband med Saleninvests konkurs i december 1984 (prop. 1984/85: 125 bil. 9 s. 46).

Uddevalla-varvets fartygsengagemang fördes i samband med avveckling- en av varvsverksamheten över till ett särskilt bolag, Uddevalla Shipping AB. Aktierna i detta bolag förvärvades per den 1 maj 1985 av Zenit Shipping AB från Svenska Varv AB.

Uddevalla Shipping AB förvaltade och drev den 1 januari 1986 i samarbete med ett flertal olika rederier 15 fartyg. Därtill har bolaget andelar i eller fordringar avseende 14 fartyg, där kontraktsevenliga betalningar hittills har erlagts.

Zenitkoncernen inkl. Uddevalla Shipping drev och förvaltade i början av år 1986 alltså 40 fartyg. Därtill kommer fordringar avseende 20 fartyg, där betalningar hittills har erlagts enligt kontrakt.

2.6.2 Låneeftergifter för Zenit Shipping AB och Uddevalla Shipping AB, m. m.

G 5. Förlusttäckning till följd av statliga garantier till svensk varvsindustri och beställare av fartyg

1984/85 Utgift	1 957 847 297
1985/86 Anslag	30 000 000
1986/87 Förslag	30 000 000

Mitt förslag: Genom förslagsanslag anvisa 30 milj. kr. för budget- året 1986/87 för att täcka förluster till följd av statliga garantier till till svensk varvsindustri och beställare av fartyg.

Bakgrund och skäl för mitt förslag: Enligt riksdagens beslut år 1983 (prop. 1982/83: 147, NU 55, rskr. 383) erhöll Zenit Shipping AB 3 miljarder kronor i finansiellt stöd. Härav användes 841 milj. kr. för att täcka 1982 års förlust. Återstående 2 159 milj. kr. skulle användas för att förstärka bolagets egna kapital samt täcka förlusterna för att avveckla fartygsinnehavet.

Det bokförda värdet den 31 december 1982 på Zenit Shippings fartygsinnehav uppgick till 3 573 milj. kr. Om flottan inkl. befintliga inbefraktningståtaganden hade avvecklats omedelbart bedömdes värdet till ca 1,2 miljarder kronor. En nedskrivning av de bokförda värdena bedömdes dock inte behöva göras med hänsyn till att försäljningspriserna vid kommande avyttringar beräknades uppgå till det bokförda värdet och att de nyss nämnda tillskotten skulle täcka förlusterna innan fartygen avyttrades. Vidare konstaterades i prop. 1982/83: 147 att merparten av bolagets lån var säkerställda med statlig kreditgaranti.

Förlusterna före omvärdering av fartyg, bokslutsdispositioner och skatt uppgick under åren 1983–1984 till sammanlagt 1 445 milj. kr. De beräkningar av förlusternas storlek som låg till grund för riksdagens beslut om finansiellt stöd låg ca 80 milj. kr. lägre. Som har framgått av min redovisning av marknadsutvecklingen sjönk marknadsvärdena för de fartygstyper som finns representerade i Zenit Shippings flotta under slutet av år 1984, efter att ha stigit i slutet av år 1983 och början av 1984.

Styrelsen för Zenit Shipping AB bedömde därför att en nedskrivning av de bokförda värdena var nödvändig. Baserat på de marknadsvärden som rådde vid årsskiftet 1984–1985 behövde värdena skrivas ned med 1 368 milj. kr. Ägartillskotten var, som jag nyss har nämnt, inte beräknade för att täcka kostnaderna för att skriva ner det bokförda värdet på fartygsinnehavet.

Handlingsalternativen för bolaget var att antingen att träda i likvidation med åtföljande konkurs eller att vända sig till riksgäldskontoret som garanterat huvuddelen av bolagets lån för att lösa kapitalsituationen. Det sistnämnda alternativet hade den väsentliga fördelen att avvecklingen av fartygsinnehavet kunde fortsätta på ett planmässigt sätt anpassat till marknadsförhållandena och därigenom minska avvecklingsförlusterna, vilket är i överensstämmelse med de av statsmakterna angivna riktlinjerna för Zenit Shippings verksamhet (jfr prop. 1982/83: 146 s. 42–43).

Zenit Shipping anhöll därför den 19 mars 1985 att riksgäldskontoret skulle överta betalningsansvaret för 26,5 % av bolagets lån, säkerställda med en statlig kreditgaranti motsvarande ca 155 miljoner dollar, eller ca 1 400 milj. kr.

Efter hörande av regeringen beslöt fullmäktige i riksgäldskontoret den 11 april 1985 att bifalla Zenit Shippings framställning. Beloppet minskades dock till 1 093 milj. kr.

Marknadsutvecklingen vad avser andrahandspriser på fartyg var under sommaren och början av hösten 1985 fortsatt ogynnsam. Andrahandspriserna för flertalet fartygstyper sjönk markant; för de fartygstyper som fanns representerade i Zenit Shippings flotta med ca 35–40 % i genomsnitt räknat från årsskiftet. Förutsättningen för beslutet den 11 april 1985, att Zenit Shipping vid den fortsatta avvecklingen skulle uppnå samma försälj-

ningspriser som råde vid årsskiftet 1984–1985, gällde alltså inte längre.

Zenit Shipping begärde därför den 22 oktober 1985 att fullmäktige i riksgäldskontoret skulle överta betalningsansvaret för den del av varje fartygs lån som inte täcktes av kommande försäljningspris för fartyget. Motsvarande gällde för Zenit Shippings fordringar. Kostnaden härför beräknades till 1,7 miljarder kronor.

Samma problem med minskade andrahandspriser hade också drabbat Uddevalla Shipping AB. Företaget ansökte därför samma dag att fullmäktige i riksgäldskontoret på motsvarande sätt skulle överta betalningsansvaret för Uddevalla Shippings lån. Även för detta bolag beräknades kostnaden till 1 700 milj. kr.

Fullmäktige beslöt den 7 november 1985, efter hörande av regeringen, att bifalla Zenit Shippings och Uddevalla Shippings framställningar.

Den beräknade sammanlagda kostnaden om 3,4 miljarder kronor för riksgäldskontorets åtaganden kommer att under budgetåret 1985/86 belasta förslagsanslaget G 5. Förlusttäckning till följd av statliga garantier till svensk varvsindustri och beställare av fartyg. De delar av beloppet som ännu inte har utbetalats till Zenit Shipping och Uddevalla Shipping, f. n. ca 3 miljarder kronor, kommer att utbetalas från anslaget till ett räntelöst konto i riksgäldskontoret. Detta konto kommer i den takt fartygsförsäljningar sker att belastas med utbetalningar till de båda rederierna. Härigenom kan förslagsanslaget för budgetåret 1986/87 tas upp med 30 milj. kr. Jag förordar att så sker.

2.6.3 Den ekonomiska utvecklingen

Den ekonomiska resultatutvecklingen åren 1983–1985 för Zenit Shipping AB framgår av följande sammanställning (uppgifterna om 1985 års resultat är preliminära) och inkluderar inte Uddevalla Shippings resultat.

	1983	1984	1985	Summa
Drift	– 89	+ 54	– 76	– 111
Finansnetto	–380	– 358	–229	– 967
Inbefraktningar	–307	– 192	–185	– 684
Försäljningsresultat	+ 29	– 24	–223	– 218
Omvärdering av fartygsvärden	–	–1 368	–	–1 368
Upprustning av Karageorgisfartygen, m. m.	–	– 178	–	– 178
	–747	–2 066	–713	–3 526

Som jag har redovisat tidigare behövs fartygsvärdena värderas om även för år 1985. Kostnaderna för detta kommer dock att täckas av de låneeftergifter som riksgäldsfullmäktige har medgivit.

I förhållande till de beräkningar som låg till grund för riksdagens beslut om finansiellt stöd år 1983 är den väsentligaste avvikelserna omvärderingen av fartygsvärden. Den sammanlagda negativa avvikelserna för drift, räntenetto inkl. kursförlusten och inbefraktningar uppgår till ca 4 milj. kr. för perioden 1983–1985. Posten Upprustning av Karageorgisfartygen avser fyra tankfartyg som Zenit Shipping år 1983 övertog från Götaverken Aren-

dal. Fartygen var i ett sådant skick att betydande kostnader måste läggas ner för att få fartygen i driftsdugligt skick.

Med hänsyn till att fartygsvärdena inte har utvecklats på det sätt som förutsattes i prop. 1982/83: 147 har Zenit Shipping jämförts med de uppnådda resultaten under åren 1983–1985 med vad som skulle ha uppnåtts vid en snabb utförsäljning av fartygen våren 1983. För varje sålt fartyg har försäljningspriset jämförts med försäljningspriset våren 1983 ökat med marknadsmässig ränta på detta pris fram till faktisk försäljningstidpunkt. I kalkylen har hänsyn vidare tagits till de verkliga driftresultaten. Sådana kostnader som inte påverkats av om fartygen sålts våren 1983 eller inte som t. ex. förluster på fordringar och inbefraktningar är däremot inte medtagna. Jämförelsen visar att de faktiskt uppnådda resultaten har varit något fördelaktigare. En slutlig utvärdering kan göras först när avvecklingen av Zenits fartygsinnehav är genomförd.

För Uddevalla Shipping AB visar enligt preliminära beräkningar ett positivt resultat före dispositioner och skatt för perioden den 1 maj–den 31 december 1985 om ca 40 milj. kr. Under början av år 1986 har avvecklingen av fartygsengagemang påbörjats. Avyttringarna har skett till bättre priser än vad som förutsattes i bolagets ansökan till riksgäldskontoret.

2.6.4 Den fortsatta avvecklingen av det statliga fartygsinnehavet

Det statliga fartygsinnehavet omfattade 40 fartyg och fordringar avseende ytterligare 20 fartyg vid årsskiftet 1985–1986. Vissa av nämnda fordringar kommer, om inte sjöfartsmarknaden förbättras, att bli nödlidande. Dessa risker har beaktats i de överenskommelser om låneeftergifter som Zenit Shipping AB och Uddevalla Shipping AB träffade med riksgäldskontoret hösten 1985.

Enligt beslut med anledning av prop. 1982/83: 147 skall fartygsinnehavet avyttras med hänsyn till marknadsförhållandena. Ett grundläggande element skall härvid vara att eftersträva bästa möjliga ekonomiska utfall för varje enskilt fartyg.

Baserad på de förhållanden som råder för närvarande bedömer Zenit-koncernen att avvecklingen kan genomföras inom den ekonomiska ram som riksgäldskontoret har angett.

Jag förordar att riksdagen tar del av vad jag har anfört beträffande avvecklingen av det statliga fartygsinnehavet.

2.7 Åtgärder i Malmöregionen

Som jag tidigare har redovisat har MBL-förhandlingar inletts om en avveckling av produktionen av handelsfartyg vid Kockums.

För riksdagens information kommer jag nu att redogöra för de samlade åtgärder som regeringen vidtar med anledning av avvecklingsbeslutet. Åtgärderna omfattar såväl insatser för förnyelse och utveckling av näringslivet som speciella omställningsinsatser.

– Regeringen avser att utnyttja sin möjlighet att lämna lokaliseringsstöd

för investeringar i områden där avsevärda sysselsättningssvårigheter kan förutses. Sålunda kommer Saab-Scania AB att beviljas lokaliseringsstöd för investeringar avseende bl. a. en ny personbilsfabrik i Malmö. Genom Saab-Scantias investeringar beräknas en nettoökning av antalet anställda i Malmö med ca 570 personer under perioden 1986–1988. När Saab-Scania genomfört hela den planerade utbyggnaden och anläggningarna tagits i drift beräknas antalet anställda uppgå till totalt 2700 personer.

Saab-Scania AB kommer att kunna ta i anspråk avsättningar till investeringsfonder på sammanlagt 12,5 miljarder kronor för planerade investeringar i Malmö och andra orter i landet där bolaget bedriver verksamhet. Tillståndet gäller investeringar som genomförs under perioden 1986–1990, för Malmö dock fram till år 1992.

- Kockums Verkstäder AB kommer att erhålla medel för främst utvecklingsarbete inom företagets verksamhetsområden.
- Regeringen har genom beslut den 20 februari 1986 tillkallat en regional samordningsgrupp under ledning av landshövdingen i Malmöhus län, Bertil Göransson. Gruppens uppgift är att förbereda och samordna industri-, regional- och arbetsmarknadspolitiska insatser i regionen.
- Jag avser föreslå regeringen att förelägga riksdagen förslag om medel till ett regionalt investmentbolag. Den statliga kapitalinsatsen skall motsvaras av en insats av bundet eget kapital från näringslivet som minst skall vara 1,5 gånger den statliga insatsen. Regeringen har uppdragit åt den regionala samordningsgruppen att utreda vissa frågor om investmentbolagets verksamhet och organisation.
- Jag avser föreslå regeringen att förelägga riksdagen förslag om medel för förstärkning av den regionala utvecklingsfonden i Malmöhus län. Det statliga medelstillskottet förutsätter motsvarande insats gemensamt från Malmöhus läns landsting och Malmö kommun. Det är en uppgift för den regionala samordningsgruppen att föra förhandlingar med landstinget och kommunen.
- Jag avser föreslå regeringen att förelägga riksdagen förslag om medel för förstärkning av länsstyrelsens i Malmöhus län resurser för olika regionala utvecklingsinsatser.
- Den regionala samordningsgruppen skall utreda förutsättningarna för att inrätta ett centrum för marin- och undervattensteknologi i anslutning till den fortsatta verksamheten vid Kockums AB inom detta område.
- Insatser inom utbildningsområdet har stor betydelse för den tekniska och industriella utvecklingen i en region. Chefen för utbildningsdepartementet avser därför föreslå regeringen att förelägga riksdagen ett förslag om medel för teknisk högskoleutbildning i Malmö/Lund-regionen. Förslaget omfattar civilingenjörsutbildning inom områdena elektronik, mikroelektronik och maskinteknik, yrkesteknisk högskoleutbildning på verkstadsindustrilinjén samt produktions- och underhållsteknisk utbildning.
- Regeringen har sedan hösten 1982 arbetat för att få till stånd en överenskommelse med Danmark om fasta förbindelser över Öresund. Först år 1984 var den danska regeringen beredd att inleda överläggningar. Som-

maren 1985 lade svenska och danska regeringsdelegationer fram en gemensam rapport om fasta förbindelser över Öresund. Där redovisades en teknisk/ekonomisk genomgång av dels en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör, dels en vägförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Delegationerna förordar i läget Köpenhamn-Malmö en vägförbindelse med fyra körfält och med en sträckning 700 m syd Saltholm med hänvisning till fridlysningen av ön. För järnvägstunnelns del förordas ett alternativ med anslutning på den danska sidan genom Helsingörs stad.

Anläggningskostnaden för Köpenhamn-Malmöförbindelsen har i prisläget januari 1984 beräknats till ca 3,3 miljarder kronor. Byggnadstiden beräknas till sju a nio år. För järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör har anläggningskostnaden på motsvarande sätt beräknats till 2,3 miljarder kronor. Byggnadstiden uppskattas till ca åtta år.

På dansk sida har frågan om fasta förbindelser över Öresund kopplats samman med frågan om fasta förbindelser över Stora Bält. Den danska inställningen innebär att man är beredd att fullfölja förhandlingarna med Sverige om Öresundsförbindelserna först sedan man beslutat bygga något slag av fast förbindelse över Stora Bält.

Den svenska regeringen är beredd att omgående starta projektering och byggande av både en Öresundsbro och en järnvägstunnel så snart en överenskommelse kan träffas med den danska regeringen.

- Televerket i Malmö kommer genom tidigareläggning av vissa anläggnings-, service- och underhållsarbeten att bereda ca 50 personer sysselsättning med början i mitten av år 1986.
- Som jag tidigare har redogjort för föreslås medel ställas till Kockums AB förfogande för att möjliggöra ytterligare beläggning på varvet under åren 1986 och 1987. Syftet är att avgångarna från varvet skall ske mer i takt med att nya sysselsättningstillfällen skapas.
- Statens järnvägar kommer att låta bygga om 375 järnvägsvagnar vid Kockums så snart detta är praktiskt möjligt. Härigenom kan ca 185 personer vid varvet beredas arbete i sex år.
- Chefen för arbetsmarknadsdepartementet avser föreslå regeringen att förelägga riksdagen förslag om medel för arbetsmarknadspolitiska insatser för att effektivt stödja de individer som berörs samt dessutom medverka till att stödja en positiv utveckling av näringslivet i regionen. Insatserna omfattar förstärkning av arbetsförmedlingsverksamheten, arbetsmarknadsutbildning, beredskapsarbeten, åtgärder för personer med särskilda svårigheter på arbetsmarknaden samt särskilda medel.

Frågan hur dessa åtgärder skall finansieras kommer i tillämpliga delar att behandlas i propositionen med förslag till medel på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1985/86.

3 Hemställan

Jag hemställer att regeringen *dels* föreslår riksdagen att

1. godkänna de ändrade riktlinjer för stöd till svensk varvsindustri som jag har förordat (avsnitt 2.2),

2. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år 1989 utfärda statliga garantier till svensk varvsindustri och till beställare av fartyg hos svenska varv — inkl. tidigare lämnade garantier — intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 25 000 000 000 kr. (avsnitt 2.2.2),

3. godkänna vad jag har förordat om borgensåtaganden av Svenska Varv-koncernen för lån med statliga kreditgarantier (avsnitt 2.2.2),

4. godkänna vad jag har förordat om en ändrad organisation för handläggning av ärenden om varvstöd m. m. (avsnitt 2.5),

5. anslaget *Nämnden för fartygskreditgarantier* under tolfte huvudtiteln skall upphöra fr. o. m. budgetåret 1986/87 (avsnitt 2.5),

6. anslaget *Ränta och amortering på skuldebrev till Svenska Varv AB* under tolfte huvudtiteln skall upphöra fr. o. m. budgetåret 1986/87 (avsnitt 2.3.3),

7. till *Kapitaltillskott till Svenska Varv AB* på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1985/86 under tolfte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 950 000 000 kr. (avsnitt 2.3.3),

8. till *Inlösen av skuldebrev till Svenska Varv AB* på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1985/86 under tolfte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 860 000 000 kr. (avsnitt 2.3.3),

8. till *Statens industriverk: Förvaltningskostnader* för budgetåret 1986/87 under tolfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 4413 000 kr. utöver vad som föreslagits i prop. 1985/86: 100 bil. 14 punkt B 1 (avsnitt 2.5),

10. till *Kostnader för statsstödd exportkreditgivning avseende export av fartyg m. m.* för budgetåret 1986/87 under tolfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 340 000 000 kr. (avsnitt 2.2.3),

11. till *Räntestöd m. m. till varvsindustrin* för budgetåret 1986/87 under tolfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 280 000 000 kr. (avsnitt 2.2.3),

12. till *Förlusttäckning till följd av statliga garantier till svensk varvsindustri och beställare av fartyg* för budgetåret 1986/87 under tolfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 30 000 000 kr. (avsnitt 2.6.2).

13. till *Kostnader för att upprätthålla viss varvskapacitet av beredskapsskäl* för budgetåret 1986/87 under tolfte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 25 000 000 kr. (avsnitt 2.4),

dels bereder riksdagen ta del av vad jag har anfört

14. om utvecklingen inom det statliga fartygskreditgarantisystemet (avsnitt 2.2.2),

15. beträffande avvecklingen av det statliga fartygsinnehavet (avsnitt 2.6).

4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden har anfört för de åtgärder och det ändamål som föredraganden har hemställt om.

Innehållsförteckning

Prop. 1985/86: 120

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträdet 1986-03-06	2
1 Inledning	2
2 Föredragandens överväganden	3
2.1 Varvsindustrins marknadssituation	3
2.1.1 Tank- och bulkmarknaden	3
2.1.2 Övriga fartygsmarknader	4
2.1.3 Reparationsmarknaden	5
2.1.4 Offshore-marknaden	5
2.1.5 Varvsmarknaden	6
2.2 Stöd till varvsindustrin	8
2.2.1 Bakgrund och allmänna överväganden	8
2.2.2 Kreditgarantier	11
2.2.3 Räntestöd	16
2.2.4 Kontantstöd	18
2.3 Svenska Varv-koncernen	19
2.3.1 Inledning	19
2.3.2 Dotterbolag till Svenska Varv AB	20
2.3.3 Svenska Varv-koncernens ekonomi	27
2.4 Privatägda varv	30
2.5 Handläggning av varvsstöd	32
2.6 Det statliga fartygsinnehavet	34
2.6.1 Bakgrund	34
2.6.2 Lånceftergifter för Zenit Shipping AB och Uddevalla Shipping AB, m. m.	35
2.6.3 Den ekonomiska utvecklingen	36
2.6.4 Den fortsatta avvecklingen av det statliga fartygsinne- havet	37
2.7 Åtgärder i Malmöregionen	37
3 Hemställan	39
4 Beslut	40

