

Regeringens proposition

1978/79:49

om vissa varvsfrågor;

beslutad den 2 november 1978.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

ERIK HUSS

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framläggs förslag till åtgärder för att underlätta en nödvändig minskning av den svenska varvsindustrins kapacitet och för att påskynda en omställning till framtidsinriktad produktion. Åtgärder föreslås också för att skapa sysselsättning för dem som inte kan beredas arbete i varvsindustrin.

I propositionen föreslås vissa ändringar i riktlinjerna för lämnande av fartygskreditgarantier och stöd till beställare av fartyg.

Vidare föreslås att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att t. o. m. år 1981 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri – inkl. redan lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 17 000 milj. kr. för finansiering i anslutning till produktion vid varven. Dessutom föreslås fullmäktige i riksgäldskontoret få bemyndigande att – inkl. tidigare bemyndiganden – ikläda staten garantier till fartygsbeställare till ett sammanlagt belopp av 5 725 milj. kr. för upplåning i anslutning till beställning av fartyg hos svenska varv. För samma ändamål föreslås att ytterligare 675 milj. kr. anvisas till lån.

I propositionen läggs fram förslag om finansiellt stöd till Svenska Varv AB med 2 200 milj. kr.

Vidare föreslås att varvsindustrin ansluts till det s. k. SEK-systemet för statsunderstödd exportkreditgivning.

För de mindre och medelstora varven föreslås stöd om sammanlagt 14,5 milj. kr. för att förbättra deras marknadsföring och produktionsteknik.

Stora ekonomiska resurser föreslås ställas till förfogande för åtgärder för att lösa de sysselsättningsproblem som kan uppstå. Inom en ram av närmare 1 000 milj. kr. föreslås att regionalpolitiskt stöd upp till 300 milj. kr. skall kunna lämnas till företag i varvsregionerna, att de regionala utvecklings-

fonderna i berörda län erhåller medelstillskott av 30 milj. kr. och att tre investmentbolag bildas med 75 milj. kr. i sammanlagda resurser, ett för Göteborgsregionen, ett för Uddevallaregionen och ett för Malmö-Landskronaregionen. Vidare föreslås att Svenska Varv AB skall kunna erhålla 200 milj. kr. för alternativ produktion, att 125 milj. kr. skall användas för stöd till utvecklingsländer för import av fartyg från Sverige och att 265 milj. kr. skall stå till förfogande för ytterligare sysselsättningsåtgärder i varvsregionerna.

INDUSTRIDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1978-11-02

Närvarande: statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Huss, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, De Geer, Blix, Cars, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam

Föredragande: statsrådet Huss

Proposition om vissa varvsfrågor

1 Inledning

Frågan om den svenska varvsindustrins kapacitet behandlades av riksdagen senast våren 1977 (prop. 1976/77:139, NU 1976/77:53, rskr 1976/77:343). Enligt riksdagens beslut vid samma tillfälle bildades Svenska Varv AB för att vara moderbolag i en statlig varvskoncern. Till koncernen hör bl. a. nybyggnadsvarven Uddevallavarvet AB, Götaverken Arendal AB (Arendalsvarvet), Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, Götaverken Öresundsvarvet AB (Öresundsvarvet), Götaverken Sölvesborg AB (Sölvesborgs Varv), Karlskronavarvet AB, Götaverken Finnboda AB (Finnboda Varv) och reparationsvarvet Götaverken Cityvarvet AB (Cityvarvet).

Våren 1978 beslöt riksdagen bl. a. att lämna finansiellt stöd till Svenska Varv AB och Kockumskoncernen (prop. 1977/78:174, NU 1977/78:76, rskr. 1977/78:377). Det därvid beslutade stödet löste vissa akuta ekonomiska svårigheter inom Svenska Varv och Kockumskoncernen.

Den svenska varvsindustrins förutsättningar på längre sikt har utretts inom industridepartementet.

Analysarbetet har letts av en styrande kommitté bestående av bl. a. statssekreterarna i arbetsmarknads-, budget-, ekonomi-, handels- och kommunikationsdepartementen under ledning av den statssekreterare i industridepartementet som då biträdde chefen för departementet.

Följande arbetsgrupper har behandlat olika problem för den svenska varvsindustrin.

Marknadsgruppen har bedömt de framtida marknadsförutsättningarna

och konkurrensmöjligheterna för de svenska varven. En sammanfattning av marknadsgruppens rapport bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Särskilda *strukturgrupper* inom Svenska Varv och Kockums AB har utarbetat alternativa förslag till struktur för de svenska storvarven vid olika kapacitetsnivåer. Utredningarna har sammanställts inom industridepartementet i samarbete med de två företagen. En sammanfattning härav bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Arbetsgruppen för mindre och medelstora varv har bedömt marknads- och konkurrensförutsättningarna för dessa varv. Berörda företags nuläge har bedömts tekniskt och ekonomiskt. En sammanfattning av gruppens rapport bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

Arbetsmarknadsgruppen har undersökt de arbetsmarknadsmässiga konsekvenserna av olika neddragningar av kapaciteten hos de svenska storvarven. En sammanfattning av arbetsmarknadsgruppens rapport bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

Finansieringsgruppen har med utgångspunkt i de övriga arbetsgruppernas analyser och förslag bedömt de finansiella konsekvenserna av dem. En sammanfattning av finansieringsgruppens rapport bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 5*.

I frågan har kommit in skrivelser från bl. a. berörda länsstyrelser, kommuner och företag, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustriförening, ett flertal fackliga och andra organisationer samt enskilda personer.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Varvsindustrins marknadssituation

Den allvarliga strukturkrisen för världens varvsindustri är ett resultat av att produktionskapaciteten mycket kraftigt överstiger den aktuella och väntade efterfrågan på nya fartyg. Varvens orderstockar låg under åren 1973–1974 på sin hittills högsta nivå. Orderna motsvarade då mer än fyra års produktion vid fullt kapacitetsutnyttjande. I dag svarar orderstockarna mot föga mer än ett års produktion. Orderingången under de senaste två åren har legat på en nivå som är mindre än hälften av leveransvolymen. Orderstockarna har dock hittills medgett att produktionsvolymen kunnat bibehållas på hög nivå. Uppgifter för år 1977 visar att leveranserna av nya fartyg för tredje året i följd har legat på en mycket hög nivå. Orderbeläggningen för leverans under år 1978 visar dock för ett flertal större varvsländer, däribland Japan, Förbundsrepubliken Tyskland och Sverige, att produktionen och sysselsättningen kommer att reduceras betydligt redan under innevarande år – för de nämnda länderna med ca 30% i genomsnitt.

För år 1979 är beläggningen för flertalet länder synnerligen låg. Varvskrisen synes därför nu gå in i ett mer akut skede.

Oljekrisen med den ändrade energisituationen förde snabbt med sig att ett överskott på tankfartyg uppstod, vilket medförde låga fraktsatser, omfattande uppläggningar av fartyg och s. k. "slow steaming", dvs. tankfartygen framförs med reducerad hastighet, samt att marknadsbetingade nybeställningar praktiskt taget upphörde. Dessa förhållanden har spritt sig också till övriga råvarufraktmarknader, som marknaderna för malm-, kol- och spannmålsfrakt.

En av orsakerna till detta är att kombinationsfartyg, som kan transportera både olja och andra råvaror, har övergått till att konkurrera främst på fraktmarknaderna för torra råvaror. Sitt ursprung hade denna överskottssituation i de stora beställningarna av tankfartyg under åren 1973 och 1974, vilka grundades på alltför optimistiska bedömningar av det framtida oljetransportbehovet. De under denna tid synnerligen höga oljefraktsatserna samt rederiernas gynnsamma likviditets- och vinstläge kan anses ha bidragit till händelseutvecklingen.

I marknadsgruppens rapport, som har tillkommit under medverkan av varven och internationell expertis, behandlas bl. a. nämnda frågor. I rapporten anförs att det är osannolikt att obalansen på fraktmarknaderna för råvarutransporter (bulkfraktmarknaderna) och för oljetransporter kommer att hävas förrän tidigast under år 1981. Jag delar den bedömningen. Det innebär att redarna – varvens kunder – har att räkna med ytterligare flera år av låg efterfrågan och i genomsnitt mycket låga fraktsatser. Följden av detta blir att redarna även i fortsättningen får svårt att betala räntor och amorteringar för sina fartyg och att deras finansiella förmåga och villighet att beställa fartyg förblir ringa. Från de beräkningar som marknadsgruppen har utfört om framtida marknadsutrymme noterar jag att för de stora tank- och bulkfartygen – som har utgjort huvuddelen av de svenska varvens produktion – beställningsbehovet torde vara praktiskt taget obefintligt flera år framöver. Den fartygsefterfrågan som kan väntas avser främst styckegods- och specialfartyg av skilda slag, alltså sådana fartygstyper som de svenska storvarven har haft begränsad erfarenhet av under de senaste 10 å 15 åren. Den väntade efterfrågan bedöms inte komma att belägga mer än knappt hälften av den befintliga varvskapaciteten i varvsländerna.

Det framgår vidare av marknadsgruppens utredning att världens totala varvskapacitet hittills inte har minskats nämnvärt.

Med utgångspunkt i att en reduktion av världens varvskapacitet är ofrånkomlig i perspektivet av den väntade efterfrågeutvecklingen, träffades i mars 1976 inom OECD:s ram en överenskommelse om vissa principer för medlemsländernas varvspolitik. En nedtrappning av kapaciteten skulle vara ett prioriterat mål för regeringarnas åtgärder för att lösa varvskrisen. För att en stegvis och socialt acceptabel nedtrappning skulle uppnås, skulle åtgärder vidtas solidariskt av alla varvsländerna. Det bör emell-

lertid observeras att man endast i undantagsfall har funnit exempel på permanent reduktion genom nedläggning av varv eller övergång till annan produktion än fartyg. Sverige var det första land som lade fast ett program för att minska kapaciteten (prop. 1975/76:121, NU 1975/76: 73, rskr 1975/76: 386 och prop. 1976/77: 139, NU 1976/77: 53, rskr 1976/77: 343). Jag har noterat att ett dylikt program genomförs i Nederländerna och att det nyligen i Norge har lagts ett regeringsförslag om omställningsåtgärder som förutsätter att varvskapaciteten minskas till mindre än hälften. Även i Japan synes åtgärder av detta slag vara på väg. Ett flertal varvsländer i Västeuropa har emellertid valt att skjuta på nedtrappningen och de har skaffat sig en förhållandevis god orderbeläggning för år 1978 och delvis för år 1979, främst genom beställarstöd till inhemska rederier och genom kraftig subventionering till u-länder som beställer nya fartyg. Möjligheterna att nå längre den vägen synes dock vara begränsade.

Det finns enligt min mening anledning att räkna med att den internationella kapacitetsminskningen kommer att ske långsammare än minskningen av efterfrågan. Obalansen mellan befintlig varvskapacitet och väntad efterfrågan kommer därigenom att kvarstå och sysselsättningsläget förbli svårt de närmaste åren. Även i ett något längre tidsperspektiv finns det skäl att räkna med en kvarstående överkapacitet hos världens varvsindustri. Orsakerna här till är att omställningsåtgärderna i de "gamla" varvsländerna, dvs. Västeuropa och Japan, i varje fall i en första omgång, inte synes bli inriktade på definitiv nedläggning av produktionsenheter samt att varvsindustrin i de "nya" varvsländerna, trots dystra marknadsutsikter för varven, kommer att fortsätta att snabbt expandera.

Den pågående och väntade kapacitetsutbyggnaden i de nya varvsländerna intar en central plats även i de analyser av svensk varvsindustris konkurrensförutsättningar som marknadsgruppen har lagt fram. Genom tidig specialisering på stort bulktonnage, dvs. fartyg för råvarutransporter, och serieproduktion skaffade sig de svenska storvarven ett teknologi- och effektivitetsförsprång framför flertalet andra varvsländer. På denna grundval har produktionen under de senaste 10 à 15 åren koncentrerats till större tank- och bulkfartyg. Denna produktionsteknologi har nu spritts till allt flera länder och med tekniskt bistånd etablerats också i flera u-länder, exempelvis Republiken Korea och Brasilien. De nya varvsländernas konkurrensfördelar i form av bl. a. lägre produktionskostnader gör sig gällande framför allt vid produktion av de i stor utsträckning standardiserade tank- och bulkfartygen. De är därför – och bedöms komma att förbli – prisledande på dessa fartygsmarknader. De bedöms också ha eller komma att skaffa sig kapacitet för att – jämte Japan – ta hand om större delen av efterfrågan på större tank- och bulktonnage, när denna ett stycke in på 1980-talet åter kan aktualiseras. För dessa fartygstyper visar marknadsgruppens undersökningar att världsmarknadspriset f. n. ligger 30 à 50 % under de svenska varvens självkostnader. Enligt gruppens uppfattning finns det inga

et som talar för att denna skillnad kommer att minska nämnvärt framöver.

Förutsättningarna för fortsatt produktion av de nämnda fartygstyperna vid de svenska varven får enligt min mening bedömas såsom mycket ogynnsamma. Fortsatt tank- och bulkfartygsproduktion väntas sålunda föra med sig varaktiga och betydande underskott för varven och kräva orimliga finansiella stödinsatser. Ett så omfattande stöd skulle dessutom riskera att komma i konflikt med våra internationella åtaganden på handelsns område. Nya marknader måste sökas inom området för specialiserat och högteknologiskt tonnage, där den svenska varvsindustrin har bättre konkurrensförutsättningar. Även denna omställning kräver tid och icke obetydliga resurser för utvecklings- och konstruktionsarbete och för marknadsföring. Det är inte realistiskt att räkna med att detta kan ske annat än på en väsentligt lägre kapacitetsnivå. Jag anser det därför ofrånkomligt att den svenska varvskapaciteten måste reduceras ytterligare i förhållande till vad som hittills har planerats för år 1979.

2.2 Svensk varvsindustris struktur

De två stora varvskoncernerna, Svenska Varv AB och Kockums AB, har undersökt inom vilka nya produktområden varven har utsikt att konkurrera. Företagens bedömningar har därefter sammanställts inom industridepartementet till en samlad bedömning av de i Svenska Varv ingående varven Arendalsvarvet, Öresundsvarvet, Uddevallavarvet och Cityvarvet samt Kockums varv.

Företagen har tagit fasta på bl. a. den speciella organisation som finns i ett varvsföretag. Varven är vana att projektera, administrera och producera stora och tekniskt komplicerade objekt med ett stort antal underleverantörer. De svenska varvens anläggningar ligger produktionstekniskt på en hög nivå vid internationell jämförelse.

På kort sikt bedömer därför både Kockums och Svenska Varv att en lämplig strategi för svensk varvsindustri är att satsa på utveckling av tekniskt komplicerade fartyg och på produkter utanför den traditionella varvsproduktionen, s. k. alternativa produkter. Dessa produkter bör kunna ingå i hela system där företagen lämnar garantier för funktion och produktionskostnader. Vidare bör så många projekt utvecklas, att de projekt som lyckas marknadsmässigt ger sådana försäljningsvolymen att produktionskapaciteten kan utnyttjas.

De produkter företagen har bedömt lämpliga att satsa på under de första åren på 1980-talet är icke-standardfartyg, inkl. offshoreanläggningar, transportsystem och undervattensteknologi samt prefabricerade industri-anläggningar. Företagen vill vidare inte utesluta möjligheten att det vid enstaka tillfällen i framtiden kan vara möjligt att sälja standardfartyg till priser som överstiger den svenska självkostnaden.

På grundval av marknadsbedömningar och en bedömning av konkurrenssituationen har företagen beräknat att få en marknad för nybyggnadsvarven i början av 1980-talet för dessa produkter som motsvarar 0–9 milj. direkta produktionstimmar. Det mest sannolika utfallet av försäljningen bedöms av företagen motsvara 4–6 milj. timmar. Denna volym kan jämföras med de i prop. 1976/77: 139 redovisade beräkningarna som motsvarar ca 11,7 milj. timmar år 1979. Kapaciteten beräknas f. n. under år 1978 uppgå till ca 12,8 milj. timmar.

Ett skäl till att marknadsutrymmet för de nämnda produkterna inte har kunnat bestämmas mer exakt är att företagen anser det osäkert när de framtida affärsmöjligheterna kan realiseras. Försäljningsvolymen och ekonomiskt resultat är likaledes osäkra. Följaktligen kan enligt företagens bedömning f. n. inte någon produktionsriktning anges, där det ekonomiska utfallet under de närmaste åren med någon större sannolikhet kan förutsägas bli positivt. Ett alternativ som från rent företagsekonomiska utgångspunkter kan övervägas är därför nedläggning av samtliga varv.

Skapas å andra sidan möjligheter för varven att klara övergången till det angivna produktprogrammet anser företagen att svensk varvsindustri bör dimensioneras med hänsyn till ett marknadsutrymme som motsvarar 4–6 milj. direkta produktionstimmar.

Företagen har använt samma kriterier för att bedöma de enskilda varvsenheterna, nämligen produktionskostnader, anläggningar, tekniskt kunnande, marknadsrelationer och historisk resultatutveckling. Företagen påpekar att flera av dessa kriterier innehåller bedömningsgrunder med större eller mindre grad av subjektivitet.

Företagen har också lämnat uppgifter om självkostnaden för olika tillverkade fartyg vid de olika storvarven. Enligt dessa uppgifter är produktionskostnaden för standardfartyg ungefär densamma vid de fyra varven.

Den sammanfattande bedömningen är att om endast ett varv bibehålls bör det vara Kockums. Varvet har den anläggning som ger störst möjlighet att verka på alla de angivna produktområdena. Om två varv skall bibehållas, bedöms alternativen Kockums/Arendalsvarvet och Kockums/Uddevallavarvet vara likvärdiga. I båda dessa alternativ bör varven minska sin kapacitet till 70% av den planerade nivån för att inte överskrida det av företagen bedömda marknadsutrymmet. Samtliga tre- och fyra-varvslösningar faller enligt varvsföretagens bedömning utanför det troliga marknadsutrymmet och bedöms därför inte vara företagsekonomiskt motiverade.

Arbetsmarknadsgruppens undersökningar av arbetsmarknaden visar att av de båda två-varvslösningar som företagen har ansett likvärdiga, är alternativet att bibehålla Kockums och Uddevallavarvet det från arbetsmarknadssynpunkt minst dåliga. Sysselsättningsproblemen kommer dock vid detta alternativ att bli mycket stora i Göteborgs- och Landskronaregionerna. Även de regionalpolitiska och sociala problem som skulle följa på ett genomförande av detta två-varvsalternativ skulle bli utomordentligt allvarliga.

De bedömningar som f. n. kan göras kännetecknas av mycket stor osäkerhet beträffande marknadsutvecklingen för varvsindustrins traditionella produkter. Även de svenska varvens möjlighet att erövra andelar på nya marknader för specialfartyg och alternativa produkter är svår att bedöma. Mot den bakgrunden, och med hänsyn till varvens betydelse på de lokala arbetsmarknaderna, är en viss försiktighet i nedskärningen av varven motiverad. Jag bedömer därför att kapaciteten, utöver nedläggningen av Eriksbergs Mekaniska Verkstad, i ett första steg bör reduceras med minst 20 % jämfört med nivån vid utgången av år 1977. Denna nedskärning skall vara genomförd vid utgången av år 1980. Utvecklingen därefter bör avgöras när säkrare marknadsbedömningar kan göras.

Kockums Varv har en modern produktionsanläggning med ett litet investeringsbehov de närmaste åren. Företaget har påbörjat omställningen mot tekniskt avancerade produkter och varvet ligger väl framme inom marknadssegmentet LNG-fartyg (LNG = Liquified Natural Gas). Kockums har under sommaren 1978 till industridepartementet redovisat planer på att minska antalet anställda inom fartygsproduktionen med ca 1 200 till ca 3 300 under en treårsperiod. Jag har i princip inget att erinra mot dessa planer. Kockums har i september 1978 begärt att förhandlingar skall påbörjas med staten om varvets framtid. Denna fråga kommer att beredas i särskild ordning. De strukturförslag som jag förordar påverkas dock inte av ett eventuellt statligt ägarengagemang i Kockums.

Uddevallavarvet har genom det i år avslutade investeringsprogrammet en i huvudsak modern produktionsanläggning. Vissa investeringsbehov kvarstår dock: Sysselsättningsläget i Uddevallaregionen är – som framgår av rapporten från arbetsmarknadsgruppen – besvärligare än för övriga varvsregioner. En förhållandevis begränsad minskning från f. n. ca 3 300 anställda till 2 600 vid utgången av år 1980 bör därför genomföras. Olika åtgärder planeras av varvet i syfte att inrikta dotterbolaget Skandiaverken mot alternativ produktion. Om dessa åtgärder blir framgångsrika kan varvsproduktionen överföras från Skandiaverken till varvet, vilket i sin tur kan minska behovet av personalavgång vid varvet.

Arendalsvarvet har, jämfört med Uddevallavarvet och Öresundsvarvet, bättre förutsättningar för produktion av alternativa produkter med hänsyn till anläggningarnas flexibilitet och utrustning. Utvecklingsarbetet har också kommit längre än inom Uddevallavarvet och Öresundsvarvet. Produktionen vid Arendalsvarvet bör därför successivt inriktas mot alternativa produkter. Sysselsättningsmässigt får en neddragning av kapaciteten vid Arendal bedömas i samband med verksamheten vid den andra kvarvarande stora varvsenheten i Göteborg, Cityvarvet. Förlusterna för detta varv har de senaste åren varit betydande men enligt Svenska Varvs bedömning bör förlusten kunna minskas avsevärt inom de närmaste åren. Arendalsvarvets och Cityvarvets sammanlagda personalstyrka bör lämpligen minskas med 1 400 till 5 000 vid utgången av år 1980. De båda varven måste i

fortsättningen väsentligen inrikta sin verksamhet mot alternativ produktion och fartygsreparationer. Det ankommer på ledningen för Svenska Varv att vidta de organisatoriska åtgärder som behövs härför. I detta sammanhang vill jag också nämna att den nedläggning av Eriksbergs Varv som riksdagen beslutade om år 1976 genomförs planenligt. Antalet anställda var i augusti 1978 ca 1 500. Nedläggningen beräknas vara genomförd under våren 1979.

Även Öresundsvarvet bör med hänsyn till sin flexibilitet vad avser tekniskt kunnande och personal ha förutsättningar att producera alternativa produkter. Också när det gäller Öresundsvarvet anser jag därför att målet bör vara att på sikt i huvudsak inrikta varvets produktion mot alternativa produkter. Jag anser att kapaciteten i antal anställda till utgången av år 1980 bör minska med 750 personer till 2 500.

Jag förutsätter att minskningen av personalen vid varven i första hand och så långt det är praktiskt möjligt sker genom s. k. naturlig avgång. Därutöver måste personalminskningen ske genom friställningar. För Svenska Varvs del ankommer det på koncernledningen att planera för hur och när personalminskningen skall ske.

De svenska storvarven bör arbeta mot de angivna kapacitetsmålen. Jag är väl medveten om att omställningsprocessen kommer att ställa stora krav på företagsledning och fackliga organisationer. En förutsättning för att processen skall lyckas och att företagen därmed erhåller en rimlig möjlighet att överleva är att samtliga berörda parter samverkar för att lösa uppkommande problem. Kapacitetsneddragningen måste ske på ett sådant sätt att varven, när omställningsprocessen är genomförd, har en personalsammansättning som möjliggör en effektiv verksamhet vid samtliga enheter. För att uppnå detta krävs att varvsföretagen och de fackliga organisationerna kommer överens om sådana former för personalminskningen som den nya situationen kräver.

Svenska Varv bör i sin beläggningsplanering beakta de enskilda varvens långsiktiga produktionsinriktning inom koncernen.

I vilken takt den ändrade inriktningen av produktionen vid Arendalsvarvet och Öresundsvarvet kan genomföras beror naturligtvis av försäljningsutvecklingen för alternativa produkter. Det kan därför bli nödvändigt med viss fartygsproduktion vid dessa enheter. Inom Svenska Varv bör i första hand Uddevallavarvet beläggas med de fartygsorder som erhålls. Självfallet bör dock det sammanlagda resultatet för koncernen vägas in vid beläggningsplaneringen.

Kapaciteten för nybyggnadsvarven, mätt i antal direkta produktiva timmar, kommer enligt det alternativ som jag har förordat att vid utgången av år 1980 uppgå till ca 9 milj.

Det innebär att kapaciteten då skulle ha anpassats till den högre nivån i det marknadsutrymme som företagen under mycket gynnsamma förhållanden uppskattat som möjligt för 1980-talet. De marknadsbedömningar som

gjorts antyder att kapaciteten därefter sannolikt skulle behöva skäras ned ytterligare. Huruvida detta bör ske, och i så fall i vilka former, bör, som jag tidigare framhållit, avgöras vid en senare tidpunkt. Jag avser att återkomma till frågan hösten 1979.

2.3 Mindre och medelstora varv

Vid de många tillfällen som riksdagen har behandlat varvsfrågor under 1970-talet har problemen varit koncentrerade till de svenska storvarven. Även de mindre och medelstora varven har haft problem som efter hand har ökat. Det finns därför anledning att nu ta upp också denna varvsgrupp till behandling.

Gruppen omfattar f. n. tolv företag med ca 4 600 anställda. Storleken varierar kraftigt från Karlskronavarvet med ca 1 600 anställda till Marinteknik AB med ca 60 anställda. Den sammanlagda omsättningen uppgick år 1977 till ca 750 milj. kr. Huvuddelen av produktionen är inriktad på nybyggnader, medan reparationer svarar för ca 10–15 % av omsättningen.

Efterfrågan på de fartygstyper som denna grupp av företag tillverkar har i huvudsak varit oförändrad under åren 1976–1977 jämfört med de närmast föregående åren. Den oförändrade efterfrågan torde delvis vara en följd av det statliga beställarstödet. På längre sikt anser den arbetsgrupp som har analyserat det framtida fartygsbehovet att efterfrågan på standardfartyg, såsom mindre tank-, bulk- och s. k. roll on/roll off fartyg (ro/ro-fartyg), blir av normal karaktär. För övriga fartygstyper, såsom fiskefartyg, mudderverk, isbrytande fartyg, kabelutläggare och bogserfartyg, bedöms efterfrågeutvecklingen under de närmaste åren bli stabil och av normal omfattning.

Att varvskrisen spritt sig till de mindre och medelstora varven beror i första hand på återverkningar av krisen för de större varvsföretagen. Sålunda levererade de mindre och medelstora varven tidigare avsevärda mängder sektioner till storvarven. Ett mått på omfattningen av dessa leveranser är att de mätt i ton stål per år uppgick till samma volym som den som utnyttjades i de mindre och medelstora varvens egna produktion. Leveranser av sektioner har nu helt fallit bort. Vidare har beställningarna från marinen minskat i omfattning. Detta har lett till att en större del av kapaciteten har måst användas för produktion av civila fartyg. En ytterligare komplikation är riskerna för att storvarven, för att upprätthålla sysselsättningen, börjar konkurrera om fartygstyper och fartygsstorlekar som de under de senaste åren normalt inte har producerat. Exempel på sådan konkurrens har redan kunnat konstateras. Motsvarande förhållanden gäller även reparationsverksamheten.

Gentemot sina västeuropeiska konkurrenter bedöms de mindre och medelstora svenska varven vara konkurrenskraftiga om man bortser från effekten av olika statliga stödåtgärder. Gentemot varven i främst Japan och

Republiken Korea föreligger en offertprisskillnad för specialiserat tonnage på en storleksordning av 20–30% till de svenska varvens nackdel. Prisskillnaderna för standardtonnage bedöms även med beaktande av under året genomförda valutakursförändringar vara avsevärt större. Denna konkurrenssituation väntas bestå under de närmaste åren.

Till skillnad från storvarven finns ett relativt betydande investeringsbehov inom företagsgruppen. Arbetsgruppen har uppskattat behovet till ca 400 milj. kr. t. o. m. år 1981. Beträffande byggnader för stålhantering och i fråga om maskinutrustning har varven rustats upp under 1970-talet. På utrustningssidan är den tekniska standarden däremot sämre. Verkstäderna är i de flesta fall små, utspridda och i flera fall orationella.

Beträffande produktionsutförandet konstaterar arbetsgruppen att de mindre och medelstora varven i allmänhet bygger sina fartyg på konventionellt sätt.

Lönsamheten för företagsgruppen har allmänt sett varit otillfredsställande under de senaste fyra åren. Den kommande fyraårsperioden 1978–1981 väntas inte ge någon förbättring, trots att fortsatt statligt stöd har förutsatts i prognoserna.

Soliditeten ligger med få undantag på en otillfredsställande nivå. Den genomsnittliga soliditeten uppgick år 1977 till endast 14%.

Arbetsgruppen pekar på att den svaga ställningen hos flera av företagen medför stora risker om resultatutvecklingen blir sämre än beräknat. En orsak till en sådan utveckling kan vara varvens valutaexponering. En förändring av kurserna med 10% till nackdel för de privatägda mindre och medelstora varven medför för dessa en resultatförsämring på 15–20 milj. kr. under ett år, vilket kan jämföras med ett genomsnittligt resultat före skatter och dispositioner på 4 milj. kr. under perioden 1974–1977.

Med hänsyn till den förändring som har skett på marknaden, främst i form av kapacitetstillskott, och den framtida utvecklingen av efterfrågan i Sverige och utomlands, anser arbetsgruppen att det inte torde finnas ett framtida utrymme för alla varvsenheter som f. n. arbetar på marknaden för mindre och medelstort tonnage upp till 30 000 dwt. Jag delar arbetsgruppens bedömning av det framtida marknadsutrymmet. I likhet med arbetsgruppen anser jag därför att en kapacitetsminskning måste ske under de närmaste åren. Minskningen bör göras med minst 30%. En sådan minskning av kapaciteten vid alla mindre och medelstora varv bedöms dock ge alltför stora negativa företagsekonomiska effekter. Av denna anledning bör enligt min mening en nedläggning av enskilda varvsanläggningar övervägas. Branschen bör själv vidta lämpliga åtgärder för att åstadkomma den önskvärda kapacitetsreduktionen. Sådana åtgärder bör vara en förutsättning för fortsatt statligt stöd. Jag avser att senare föreslå regeringen att utse en förhandlare för att initiera och leda behövliga överläggningar härom inom denna varvsgrupp.

Arbetsgruppen bedömer att det finns behov av fortsatta statliga stödåtgärder.

gärder för den mindre och medelstora varvsindustrin. Jag delar gruppens bedömning härvidlag. Fortsatta stödåtgärder bör emellertid enligt min mening vara temporära i syfte att underlätta en anpassning till ett konkurrenskraftigt kostnadsläge och lämplig struktur. Jag återkommer i det följande med förslag om hur stödet skall utformas.

I fråga om produktionsinriktning för de mindre och medelstora varven torde de bästa långsiktiga marknadsförutsättningarna finnas för de mer specialiserade fartygen. Jag anser i likhet med arbetsgruppen att en fortsatt utveckling av denna marknad kommer att kräva effektiva anläggningar och yrkesskicklig arbetskraft samt en härför anpassad produktutvecklingskapacitet och marknadsföringsorganisation.

En intensifierad internationell marknadsföring torde vara nödvändig för att de mindre och medelstora varven skall lyckas uppnå erforderliga försäljningsvolymen. En sådan marknadsföring skulle enligt arbetsgruppens bedömning underlättas av ett gemensamt marknadsföringsbolag för att tillhandahålla de varv som så önskar marknadsföringstjänster mot ersättning. Jag delar gruppens bedömning härvidlag och förordar att staten för att underlätta finansieringen av bolaget skjuter till hälften av det totala beräknade medelsbehovet under en tvåårsperiod. Statens andel beräknas uppgå till 1,5 milj. kr. Medlen bör lämnas som bidrag under förutsättning att deltagande varvsföretag tillskjuter lika mycket.

Då varvens egna resurser är mycket begränsade såväl tekniskt som personalmässigt vad avser projekt- och produktutvecklingsresurser anser jag att en ökad produktutvecklingsinsats under försöksvis en tvåårsperiod för i huvudsak de mindre varven bör göras. Medelsbehovet härför beräknas till 3 milj. kr. Staten bör skjuta till dessa medel som bidrag. Nämnden för fartygskreditgarantier bör efter prövning kunna besluta om att fördela medlen. Nämnden bör vid behov samråda med styrelsen för teknisk utveckling i denna fråga.

Arbetsgruppen föreslår vidare att en samordnad utveckling genomförs för att införa produktivetsfrämjande teknik och utrustning. Svetsning bedöms vara ett eftersatt område med stor betydelse från produktivets- och arbetsmiljösynpunkt. Det ifrågavarande utvecklingsarbetet beräknas under en försöksperiod om två år komma att kosta 10 milj. kr. I likhet med arbetsgruppen finner jag det motiverat att satsa på en sådan utveckling. Även i detta fall bör staten skjuta till medlen som bidrag. Beslut om fördelningen av dessa medel bör också handhas av nämnden för fartygskreditgarantier.

Jag förordar alltså att 14,5 milj. kr. anvisas på tilläggsbudget I för detta budgetår under ett särskilt anslag för bidrag till de mindre och medelstora varven. Medlen bör kunna utbetalas när lämpliga åtgärder för att uppnå den önskvärda kapacitetsminskningen har överenskommit.

2.4 Finansiering av varvens produktion

2.4.1 Lagerproduktion m. m.

Riksdagen har tidigare behandlat frågor om produktion av fartyg i egen regi, dvs. fartyg som byggs för varvens egen räkning för försäljning till extern köpare vid senare tillfälle (prop. 1975/76: 121, NU 1975/76: 73, rskr 1975/76: 386 och prop. 1976/77: 139, NU 1976/77: 53, rskr 1976/77: 343). Statliga garantier för finansiering av sådan produktion infördes år 1976 mot bakgrund av varvens otillfredsställande orderläge och en väntad ökning av fartygspriserna mot slutet av 1970-talet. År 1977 ökades den tidigare beviljade ramen och garantier fick lämnas även för att finansiera fartygen efter färdigställandet. Skälen härtill var att prisuppgången bedömdes ske senare än vad som tidigare hade beräknats. Garanti under byggnadstiden kan f. n. beviljas tidigast 12 månader eller i vissa fall tidigast 24 månader före den beräknade tidpunkten för fartygets färdigställande och lämnas intill högst 85 % av upparbetad självkostnad. Garanti avseende fartyg som har färdigställts i varvsföretags egen regi får beviljas för lån med en löptid av längst fem år från färdigställandetidpunkten och omfatta högst ett belopp som svarar mot den upparbetade självkostnaden. För perioden den 1 juli 1976 – den 31 december 1979 beräknades 8 300 milj. kr. behövas ianspråkta för att finansiera sådana fartyg före färdigställandet. För finansieringen efter färdigställandet har anvisats en ram om 2 000 milj. kr. för perioden den 1 juli 1977 – den 31 december 1979.

De marknadsbedömningar som jag tidigare har redovisat pekar klart på att självkostnaden för byggande av fartyg vid varven i Sverige i framtiden kommer att väsentligt överstiga marknadspriset för de typer av standardfartyg som i första hand kommer i fråga vid produktion i egen regi. För LNG-fartyg anses situationen vara annorlunda. För dessa fartyg bedöms det möjligt att vid försäljning uppnå ett pris som täcker de svenska självkostnaderna. Några kontraktssavslut avseende LNG-fartyg har dock inte skett de senaste åren. Att avyttra LNG-fartyg som inte är knutna till ett speciellt projekt kan vidare vara förenat med stora svårigheter. Då någon större prisuppgång inte synes vara att vänta för standardfartyg bortfaller ett väsentligt motiv för fortsatt lagerproduktion. Sådan produktion riskerar även att förlänga problemen för rederinäringen.

Hittills har de svenska storvarven producerat eller har under produktion 13 lagerfartyg. Fyra av dessa fartyg hade vid utgången av september månad 1978 sålts med stora förluster. Återstående nio fartyg färdigställs före utgången av år 1979. De belägger år 1979 knappt 5 % av produktionskapaciteten inom Svenska Varv AB och ca 23 % inom Kockums Varv. Detta är en kraftig reducering jämfört med tidigare planer. Av den totala garantiramen för produktion under byggnadstiden har ca 2 000 milj. kr. ianspråktagits.

På grund av vad jag nu har anfört och med hänsyn till de ytterligare åt-

gärder som jag senare kommer att föreslå för stöd till orderproduktion vid varven förordar jag att statliga garantier för produktion av fartyg i egen regi inte bör ges avseende ytterligare fartyg utöver de nu nämnda.

Utöver de lagerproducerade fartygen har de svenska varven ett betydande fartygsinnehav. Detta har tillkommit antingen som en följd av tidigare satsningar på egna fartygsandelar eller på grund av avbeställningar av kontrakt. Fartyg har också övertagits från insolventa redare för att skydda varvens fordringar. Vidare finns ett indirekt fartygsinnehav genom att varven för ett antal rederier löpande täcker driftunderskott och/eller lämnar anstånd med räntebetalningar och amorteringar i stället för att ta i anspråk varvens pant i fartygen. Vid utgången av år 1977 uppgick storvarvens direkta och indirekta fartygsinnehav till 27 fartyg. Varven hade dessutom andelar i 22 fartyg. Finansieringen av dessa fartyg har skett inom ramen för det ordinarie fartygskreditgarantisystemet. Under första halvåret 1978 har innehavet ökat med 6 fartyg.

Sammanlagt beräknas det statliga engagemang för kvarvarande lagerfartyg och övriga direkt eller indirekt ägda fartyg, totalt 64 fartyg, uppgå till närmare 5 500 milj. kr. vid utgången av år 1978. Marknadsvärdet för dessa fartyg beräknas understiga 4 000 milj. kr. För de närmaste åren väntas driften av fartygen ge ett underskott i storleksordningen 300 milj. kr. per år för varven. Den betydande skillnaden mellan varvens utestående fordringar och marknadsvärdet har till den del som faller på Svenska Varv i huvudsak förlustreserverats i 1977 års bokslut. Sådan förlustreservering har inte skett vid Kockums.

Det statliga risktagandet för nämnda fartyg är betydande. Någon principiell skillnad för staten från risksynpunkt föreligger inte mellan lagerproducerade fartyg och av andra skäl ägda fartyg eller andelar även om risktagandet kan variera beroende på vilka fartygstyper som ingår i resp. kategori. Jag finner inga egentliga motiv föreligga för staten att medverka vid finansieringen av varvens fartygsengagemang. Statens garantiengagemang avseende varvens fartygsinnehav bör därför avvecklas. För att förbättra överblicken över detta engagemang finner jag det ändamålsenligt att statliga garantier avseende varvens fartygsinnehav förs samman till en särskild kreditgarantiram. Undantagsvis bör det vara möjligt att för fartyg levererade före den 30 juni 1978 -- i de fall rederier under kommande år råkar i obestånd -- överföra garanti från den ordinarie kreditgarantiramen till den särskilda ramen.

Avvecklingen av statens garantiengagemang torde medföra att varven måste sälja berörda fartyg. Garantiramen bör minskas successivt för att underlätta att dessa försäljningar skall kunna ske i ordnade affärsmässiga former. Jag beräknar nu att avvecklingen bör kunna göras under en treårsperiod. Ändrade marknadsbedömningar kan dock föranleda att tiden för avvecklingen ändras. Det bör ankomma på regeringen att årligen fastställa storleken av reduceringen under de enskilda åren samt fördelningen mel-

lan olika varv. En samordning bör även åstadkommas för de fartyg som staten eventuellt kan komma att överta till följd av att redare för vilkas lån kreditgarantier lämnats direkt av staten inte har klarat att överbrygga rådande fraktmarknadskris. Beslut om vilka fartyg som måste avyttras bör i princip fattas av berört varv.

Jag förordar att den särskilda ramen får uppgå till högst 5 500 milj. kr. vid ingången av år 1979 inom den totala garantiram som jag förordar i det följande. F. n. utgår för produktion i egen regi en garantiavgift på 1 % av utestående garantibelopp. Denna avgift bör utgå också för garantier som avräknas mot nämnda ram.

2.4.2 Stöd till beställare av fartyg

För att underlätta beställningar av fartyg vid svenska varv har enligt beslut av riksdagen (prop. 1976/77: 139, NU 1976/77: 53, rskr 1976/77: 343 och prop. 1977/78: 174, NU 1977/78: 76, rskr 1977/78: 377) fastställt en ram om 3 700 milj. kr. för kreditgarantier och 1 475 milj. kr. har anvisats för lån att användas för stöd till beställare av fartyg hos svenska varv.

Stödet till fartygsbeställare ges i form av dels lån som kan uppgå till 30 % av kontraktets pris för beställt fartyg, dels statliga kreditgarantier intill 70 % av kontraktets pris. Stödet är temporärt och avser beställningar som har gjorts före den 1 juli 1978. Det beställda fartyget skall levereras före den 1 juli 1980, i vissa fall redan före utgången av år 1979. Till lån är knuten en återvinningsrätt för staten. Villkoren för stödet finns angivna i förordningen (1977: 500) om statligt stöd till beställare av fartyg (ändrad och omtryckt 1978: 405).

Beställarstödet har hittills medfört att ett femtiotal fartyg har beställts vid svenska varv och att order på fartyg vid varven som lämnats före den 1 juli 1978 har kunnat fullföljas. Stödet har avsett olika typer av fartyg, varav närmare hälften av fartygen har varit ro/ro-fartyg. Drygt 25 % av stödet har gått till de mindre och medelstora varven. Av anvisade medel återstår den 30 augusti 1978 – efter vissa reservationer för räntor – knappt 40 milj. kr.

Möjligheterna för de svenska varven att teckna order utan hjälp av beställarstödet har varit mycket begränsade. Stödet har därför varit nödvändigt för att sysselsättningen vid varvsföretagen skall kunna uppehållas under åren 1977–1979.

1 augusti 1978 var kapaciteten för år 1979 inom Svenska Varvs nybyggnadsvarv till drygt 55 % täckt genom orderproduktion med beställarstöd, till 20 % genom orderproduktion utan beställarstöd och till knappt 5 % med lagerproduktion. Den ännu inte belagda produktionskapaciteten uppgår därmed till knappt 20 %. För år 1980 täcks ca 10 % av produktionskapaciteten av orderproduktion medan 90 % inte är belagd. För de olika varvsenheterna skiljer sig dock beläggningen avsevärt. För år 1979 har Sölvesborgs- och Öresundsvarven närmare 60 resp. 50 % av kapaciteten obelagd, medan Uddevalla och Arendal endast har ca 10 % obelagd kapacitet. Karlskronavarvet har praktiskt taget all produktionskapacitet belagd år 1979. För år

1980 är det endast Karlskrona-, Arendals- och Uddevallavarven som har någon del av produktionskapaciteten intäckt. För Karlskronavarvet uppgår beläggningen till ca 45 %, för Arendalsvarvet till 10 % och för Uddevallavarvet till 6 %. Kockums Varv har år 1979 ca 32 % av kapaciteten intäckt genom orderproduktion med beställarstöd och till ca 23 % genom lagerproduktion. Den ännu inte belagda produktionskapaciteten är alltså ca 45 %. För år 1980 har några order ännu inte erhållits.

För de privatägda mindre och medelstora varven varierar beläggningssituationen för nybyggnation starkt. De enheter som har den kortaste orderstocken har mellan 60 och 75 % av produktionskapaciteten under år 1979 obelagd under det att år 1980 är helt obelagt. Den längsta orderstocken har Falkenbergs Varv vars produktionskapacitet är belagd för år 1979 och delvis för år 1980.

För att underlätta omstruktureringen av varvsindustrin mot mer konkurrenskraftiga produkter krävs enligt min mening en omställningstid. För att få beställningar under denna period finns ett fortsatt behov av beställarstöd eftersom varvens självkostnader överstiger marknadspriserna. En kartläggning har gjorts av det aktuella beställarintresset varvid kontakt har tagits med ett flertal svenska rederier. För en stor del av rederierna synes möjligheterna att beställa ytterligare fartyg vara begränsade med hänsyn till deras ansträngda ekonomi. Ett ytterligare problem är att en del av de planerade beställningarna inte är lämpad att produceras vid de svenska varven och att varvens självkostnader i förhållande till tänkbara kontraktspriser är sådana att förlusterna blir oacceptabla. Även om det alltså föreligger påtagliga begränsningar i de svenska rederiernas beställningsmöjligheter är det angeläget att tillvarata det beställningsintresse som trots allt är att vänta. Sammantaget har möjligheterna till beställningar av rederierna uppskattats till 20–40 fartyg under åren 1978–1982, motsvarande en produktionskostnad av ca 3 000–5 000 milj. kr. Huvuddelen av beställningarna beräknas dock ske mot slutet av perioden och förutsätter bättre sjöfartskonjunkturer. För att varven skall erhålla order och sysselsättningsmöjligheter därmed skapas synes det nödvändigt att beställarstöd lämnas även i fortsättningen. Jag förordar att så sker. Vissa ändringar av nu gällande regler bör dock göras.

Med hänsyn till vad jag nu har anfört och till bl. a. internationella överenskommelser bör stödet vara temporärt och kunna utgå för kontrakt avseende fartygsbeställningar som har tecknats före utgången av år 1979 och som avser fartyg som skall levereras senast den 31 december 1980. För fartyg med särskilt lång byggnadstid bör undantag kunna medges efter prövning av regeringen.

Det nuvarande stödet i form av lån och garantier till beställare av fartyg kan motsvara 100 % av kontraktspriset. För att erhålla beställarstöd måste dock beställaren enligt praxis inneha ett riskkapital som motsvarar minst 10 % av kontraktspriset. För att ytterligare motverka spekulativ efterfrå-

gan av fartyg bör beställare kontant betala minst 5 % av kontraktspriset. Lån bör kunna lämnas till ett belopp som motsvarar högst 25 % av kontraktspriset mot 30 % f. n. Kreditgarantierna bör som hittills högst uppgå till 70 %. I det fall då lån inte alls eller endast delvis beviljas bör kreditgarantierna efter prövning kunna lämnas till högre belopp än 70 % av kontraktspriset. Lån och kreditgaranti får dock sammanlagt uppgå till högst 95 %. Som säkerhet för lån bör accepteras pantbrev inom 95 % av kontraktspriset i stället för inom 30 % som tillämpas enligt nu gällande regler. Det jag nu sagt om säkerhet för lån bör kunna gälla även för tidigare ställda säkerheter.

Jag förordar att reglerna för beställarstöd ändras i enlighet med vad jag nu har anfört.

Under senare år har rederier i ökad omfattning genomfört ombyggnader av sina fartyg. Da sådana ombyggnader är mycket kapitalkrävande och rederiernas finansiella situation är ansträngd har kreditgivning blivit ett betydelsefullt inslag i konkurrensen mellan varven om sådana projekt. Enligt förordningen (1976: 482) om fartygskreditgaranti m. m. kan statliga fartygskreditgarantier ges också för större ombyggnader av fartyg. De svenska varvens förmåga att konkurrera på detta område är emellertid inte bättre än på nybyggnadsområdet. Marknadpriserna understiger vanligen väsentligt den svenska självkostnaden. Det torde dock bland svenska rederier finnas ett intresse att genomföra ombyggnader vid de svenska varven om dessa kan erbjuda konkurrenskraftiga priser. För att förbättra möjligheterna att genomföra omstruktureringen inom varvsnäringen under socialt acceptabla former förordar jag att beställarstöd skall kunna lämnas även för större ombyggnader av fartyg. Nuvarande regler och riktlinjer för prövning av ombyggnadsgaranti i fartygskreditgarantisystemet liksom föreslagna principer för beställarstödet bör i tillämpliga delar kunna utgöra grund för beviljande av stöd till större ombyggnader vid svenska varv.

Enligt vad jag tidigare har förordat bör de mindre och medelstora varven minska sin kapacitet med 30 %. För att belägga återstående 70 % med orderproduktion t. o. m. år 1980 behövs enligt arbetsgruppen ca 685 milj. kr. i stöd till beställare vid de mindre och medelstora varven förutsatt att bl. a. statliga beställningar tidigare läggas. Sedan gruppens beräkningar gjordes har ca 285 milj. kr. i stöd lämnats till de mindre och medelstora varven. Behovet av stöd skulle därför nu uppgå till ca 400 milj. kr. För att underlätta att kapacitetsminskningen kan ske i socialt acceptabla former kan behovet av stöd dock komma att öka.

Med hänsyn till det strukturförslag som jag har förordat, beläggningssituationen för varven och svenska rederiers beställningsmöjligheter bedömer jag att låne- och garantiramarna bör utvidgas med 675 resp. 2025 milj. kr. Jag förordar alltså att regeringen föreslår riksdagen att för kreditgarantier till fartygsbeställare för beställningar som görs senast den 31 december 1979 fastställa en ram, inberäknat tidigare bemyndigande av 3 700 milj. kr.,

om 5 725 milj. kr. Vidare förordar jag att för samma tid ytterligare 675 milj. kr. anvisas för statliga lån till fartygsbeställare.

2.4.3 Fartygskreditgarantier till varven, exportstöd m. m.

Våren 1977 fastställde riksdagen en ram för kreditgarantier till svensk varvsindustri (prop. 1976/77: 139, NU 1976/77: 53, rskr 1976/77: 343) under perioden den 1 juli 1976 – den 31 december 1979 om 17 750 milj. kr., varav 9 450 milj. kr. beräknades tas i anspråk för finansiering av orderproduktion och 8 300 milj. kr. för finansiering av produktion i egen regi. Därutöver tillkommer de tidigare nämnda garantierna om 3 700 milj. kr. till beställare av fartyg vid svenska varv.

Det kan noteras att för fartyg som byggs i egen regi får – när garantierna under byggnadstiden upphör i samband med att fartyget färdigställs – efterleveransgarantier ställas ut inom en ram av 2 000 milj. kr. under perioden den 1 juli 1977 – den 31 december 1979. Närmare bestämmelser om stödet till varvsindustrin finns i förordningen (1976: 482) om fartygskreditgaranti m. m. (ändrad och omtryckt 1977: 499).

Av ramen 17 750 milj. kr. hade den 30 juni 1978 5 700 milj. kr. avräknats. Det förhållandevis begränsade utnyttjandet beror delvis på att varvsföretagen fått löptiderna för tidigare upptagna lån förlängda. De säkerheter, som varven har erhållit från redarna för lämnade krediter och som har deponerats som säkerhet för den statliga garantin, har successivt återlämnats till redarna då de har amorterat varvskrediterna. Den säkerhetsbrist som därvid har uppstått för den statliga garantin har täckts genom att varven har deponerat andra säkerheter. Eftersom avräkning mot garantierna görs endast då nya lån tas upp har detta utbyte av säkerheter inte föranlett någon avräkning. Vidare bör observeras att summan av de enskilda garantierna vid tidpunkten för utfärdande av garanti och det sammanlagda utestående garantiåtagandet inte överensstämmer, eftersom lånen amorteras efter hand. Statens utestående garantier för varvens krediter – inberäknat sådana statsgaranterade lån som har tagits upp före den 30 juni 1976 – uppgick den 30 juni 1978 till ca 12 100 milj. kr.

För att få en mer rättvisande bild av det statliga garantiengagemanget för fartygskrediter bör en teknisk förändring göras i garantisystemet. Ramarna bör fortsättningsvis anges som ett högsta belopp för storleken av de utestående garantierna under en viss tidsperiod. Denna teknik används f. ö. redan beträffande den nyss nämnda ramen på 2 000 milj. kr. avseende efterleveransgarantier för de lagerbyggda fartygen.

För att underlätta för varven att utveckla och sälja alternativa produkter har hittills anvisats 285 milj. kr. Av beloppet har 35 milj. kr. lämnats som bidrag till Svenska Varv AB (prop. 1976/77: 139, NU 1976/77: 53, rskr 1976/77: 343 och prop. 1977/78: 174, NU 1977/78: 76, rskr 1977/78: 377).

Varven ställs inför flera problem vid den nödvändiga omställningen mot nya typer av produkter. De tvingas till ett stort risktagande med avseende

på t. ex. egenskaper hos nya produkter, tillförlitligheten hos nya kunder, utvecklingen av nya marknader, svårigheter att genomföra produktionen och att skapa jämn beläggning med flera nya och oprövade produkter.

För att underlätta för varven att lösa en del av de finansiella problem som uppstår vid omställningen kan bidrag till forskning och utvecklingsinsatser, lån för att finansiera riskkapital i prototypanläggningar, investeringar i anläggningar för alternativ produktion samt investeringar i nya produkter behöva lämnas. Jag återkommer i det följande till denna fråga.

Svenska Varv och Kockums har beräknat att – under gynnsamma omständigheter – under åren 1978–1982 kunna sluta försäljningskontrakt för ca 12 000 milj. kr. avseende alternativ produktion. Företagen understryker att försäljningstidpunkt och volym är svåra att precisera i dagens läge. Behovet av statliga garantier har uppskattats till ca 16 500 milj. kr. för byggnads- och efterleveransfinansiering, fullgörandegarantier och garantier för förskott från kunder. Det är enligt min mening önskvärt att finansieringen av den alternativa produktionen i största möjliga utsträckning sker genom befintliga system, typ garantier från exportkreditnämnden (EKN) och lån från AB Svensk Exportkredit (SEK) för exportkreditfinansiering. Under en övergångstid torde det emellertid inte vara möjligt för varvsföretagen att enbart genom att anlita sådana kanaler kunna erbjuda kunderna tillfredsställande finansiering. Jag anser därför att vissa temporära åtgärder måste sättas in för att ytterligare underlätta varvens övergång till den alternativa produktionen och begränsa riskerna för företagens underleverantörer och finansiärer.

De områden där ytterligare åtgärder är nödvändiga avser främst delar av finansieringen under byggnadstiden och för tiden efter leverans samt garantier gentemot bank eller kund för fullgörande av leverans. Även i samband med försäljningen av LNG-fartyg kan kompletterande åtgärder visa sig behövliga.

De garantier som bör lämnas för att klara dessa problem bör ges en flexibel utformning så att stödet kan anpassas efter individuella produktidéer och konkurrensbetingade affärsuppläggningar. En sådan utformning bör kunna uppnås om stödet ges inom generella ramar till varvsindustrins förfogande för nämnda ändamål och får utnyttjas efter ansökan från varvsföretagen och beslut av regeringen i varje enskilt fall. Kostnaderna och villkoren i övrigt, såsom ränta och garantiavgifter för varvsföretagen för att utnyttja ramarna bör likaledes bestämmas individuellt. Utgångspunkten bör vara att kostnaderna och villkoren för stödets kommersiella motsvarighet (bankränta, avgifter för bankgarantier m. m.) inte bör ge varvsföretagen några konkurrensfördelar gentemot annan industri.

Försäljningsutvecklingen för de alternativa produkterna är f. n. svår att överblicka. Jag beräknar dock, med stöd av varvens egna beräkningar, att i ett första steg behovet av garantier för finansiering av alternativ produktion kan komma att uppgå till 3 500 milj. kr. Stödet bör begränsas till att av-

se kontrakt som tecknas senast den 31 december 1981.

Vid den av mig föreslagna kapacitetsreduktionen och under antagande av att beställarstödet kommer att utnyttjas helt beräknar jag att de utestående garantierna för fartygsproduktion till externa beställare kan komma att utökas med ca 1 400 milj. kr. för perioden t. o. m. år 1981. Sammantaget skulle alltså de nu utestående garantierna om 12 100 milj. kr. behöva ökas med 4.900 milj. kr. Jag förordar sålunda att garantier till svensk varvsindustri får lämnas intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 17 000 milj. kr.

Inom nu gällande garantisystem är det möjligt för beställare av fartyg att vid leverans av fartyget själv ta upp lån. Varvet lämnar då borgen för lånet, till vilken fogas en statlig efterborgen. Vissa affärsrättssliga fördelar kan vinnas om beställaren redan under byggnadstiden arrangerar en långfristig finansiering. Även för denna torde behövas varvets borgen och statlig efterborgen. Någon skillnad för staten från risksynpunkt i förhållande till den nuvarande finansieringen under byggnadstiden mot förskottsväxlar föreligger härvid inte. Jag förordar att garantier fortsättningsvis bör kunna utfärdas avseende beställares borgenslån även under byggnadstiden.

Jag har tidigare konstaterat att beställningsmöjligheterna vad avser svenska beställare av fartyg är begränsade under de närmaste åren. Även vid den av mig förordade lägre kapaciteten hos varven måste varven exportera en del av sin fartygsproduktion.

Exporten av fartyg omfattas av en särskild överenskommelse som har träffats inom ramen för OECD och som stadgar bl. a. att räntan på fartygskredit som omfattas av statlig garanti inte får understiga 8 %. Varven får dock vanligen refinansiera sina fartygskrediter till högre räntesatser samtidigt som varvens utländska konkurrenter ofta via statliga garantisystem kan erbjuda fördelaktigare räntevillkor – ned till 8 % – och genom system där varvens valutarisker elimineras. För att förbättra möjligheterna att exportera fartyg är det därför enligt min mening nödvändigt att förbättra de svenska varvens konkurrensvillkor på detta område.

I enlighet med beslut av riksdagen (prop. 1977/78:155, NU 1977/78:73, rskr 1977/78:379) har för perioden den 1 juli 1978 – den 30 juni 1981 införts ett system som skall underlätta svenska företags exportförsäljning. AB Svensk Exportkredit skall enligt detta system kunna lämna lån för finansiering av exportkrediter i svenska kronor eller lämplig utländsk valuta till fast ränta som baseras på de lägsta räntesatserna (f. n. 7,25–8 %) som har överenskommit internationellt för statligt stödd exportkreditgivning. Härigenom avlyfts ränte- och valutarisken från företagen. Från systemet är fartygsexport undantagen. Föredraganden förutskickade dock i prop. 1977/78:155 att han avsåg att återkomma i denna fråga i samband med frågor om strukturen och omfattningen av den svenska varvsindustrin.

Med hänsyn till varvens behov att även i fortsättningen kunna exportera fartyg förordar jag att SEK skall kunna lämna lån för finansiering av export

av fartyg för vilka fartygskreditgarantier har lämnats. Fartygsexport bör alltså ingå i det s. k. SEK-systemet. Lånen bör lämnas i svenska kronor eller lämplig utländsk valuta. Lån eller utfästelse om lån bör lämnas före utgången av juni månad 1981. Jag finner det angeläget att lån kan lämnas för fartygsexport upp till ca 2 500 milj. kr. Av den anvisade ramen på 10 000 milj. kr. för svenska företags krediter vid exportförsäljning har hittills ca en tredjedel tagits i anspråk. Jag finner därför ingen anledning att nu föreslå en utvidgning av ramen, utan denna bör t. v. räcka till även för fartygsexport. Jag avser emellertid att återkomma i frågan så snart behov av att öka ramen kan uppstå. Villkoren för lånen bör utformas enligt de riktlinjer som har angivits i prop. 1977/78:155.

Slutligen vill jag framhålla att beräkningen av behövliga garantier har baserats på en lägre varvskapacitet än vad jag förordar. Behov av ytterligare garantier kan därför uppstå under angiven period.

2.4.4 Finansiellt stöd till Svenska Varv AB

I enlighet med beslut av riksdagen (prop. 1976/77:139, NU 1976/77:53, rskr 1976/77:343) erhöll Svenska Varv AB vid bildandet ett eget kapital på 1 275 milj. kr. Svenska Varv-koncernen fick vidare ett särskilt anslag av 859 milj. kr. för att täcka förluster i samband med den avveckling av Eriksbergssvarvet som riksdagen beslutade om år 1976. Bolaget erhöll dessutom 35 milj. kr. att användas för alternativ verksamhet och 25 milj. kr. för vissa investeringar vid Cityvarvet i Göteborg. Fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigades att teckna garantier till den statliga varvskoncernen avseende förlusttäckning för högst 800 milj. kr. för verksamheten under åren 1977 och 1978. I den statliga varvskoncernen finns vidare en koncernreserv uppgående till ca 180 milj. kr. Reserven uppstod genom att dotterbolagens aktier upptogs till lägre värde i Svenska Varv AB:s balansräkning än deras beräknade substansvärde.

I prop. 1977/78:174 om finansiellt stöd till Svenska Varv AB, m. m. framhölls att nämnda kapitaltillskott visat sig otillräckliga då de risker som efter hand uppstod i fråga om fraktmarknaden och rederiers betalnings- och överlevnadsförmåga inte i tillräcklig utsträckning hade beaktats. Inte heller hade den exceptionella kursutvecklingen för främst schweizerfrancs förutsetts.

Den sammanlagda förlusten för år 1977 på 2 246 milj. kr. var av en sådan omfattning att även efter utnyttjande av värdegarantier på 400 milj. kr. hela aktiekapitalet skulle ha förbrukats.

I enlighet med beslut av riksdagen (prop. 1977/78:174, NU 1977/78:76, rskr 1977/78:377) tillfördes bolaget ytterligare 2 000 milj. kr. i form av dels kontanttillskott, dels ytterligare värdegarantier avseende förlustrisker på kundfordringar och fartygsproduktion i egen regi.

Genom detta finansiella stöd återställdes det egna kapitalet och en buffert om ca 150 milj. kr. skapades för att täcka en del av den förutsedda för-

lusten under år 1978. Förlusten förutsags då -- trots att avskrivningslån på ca 250 milj. kr. hade tillgodoräknats resultatet -- bli av sådan omfattning att nya ägartillskott förutskickades komma att bli nödvändiga för att undvika likvidation av företaget.

För år 1978 beräknar Svenska Varv nu att dess verksamhet kommer att resultera i en förlust av ca 2 100 milj. kr. Denna beräkning är dock f. n. mycket osäker.

Resultatutvecklingen under år 1979 är ännu svårare att bedöma. Förlusten uppskattas f. n. av Svenska Varv till ca 1 300 milj. kr. Denna beräkning baseras dock på en större neddragning av kapaciteten än vad jag har förordat. Med hänsyn härtill bör de särskilda kostnader som Svenska Varv tidigare har beräknat för annulleringar, personalminskning och nedskrivning av anläggningar nu kunna minskas med ca 100 milj. kr. Svenska Varv har vidare beräknat att övergången till alternativ produktion kommer att medföra kostnader om ca 100 milj. kr. under år 1979. Vid sidan av dessa förutsedda förluster finns risker för ytterligare förluster på bl. a. kundfordringar och valutor. Storleken av förlusterna kan inte nu bedömas med tillräcklig säkerhet. Det sammanlagda behovet av kapitaltillskott under åren 1978–1979 uppgår sålunda utan att beakta dessa risker enligt dessa beräkningar till minst 3 400 milj. kr.

När behovet av kapitaltillskott beräknas måste effekten beaktas av såväl vissa redan beslutade statliga stödåtgärder som de förslag jag tidigare har lagt fram beträffande beställarstöd och de insatser för att stimulera den industriella utvecklingen i berörda regioner som jag i det följande kommer att föreslå. Redan beslutade åtgärder i form av värdegarantier och beställarstöd beräknas förbättra resultatet inom koncernen under åren 1978–1979 med ca 1 000 milj. kr., varav 250 milj. kr. redan tillgodoräknats det beräknade resultatet om 2 100 milj. kr. för år 1978. Svenska Varv beräknar att de åtgärder i form av beställarstöd som jag tidigare har förordat skulle förbättra resultatet med ytterligare ca 100 milj. kr. Jag kommer i det följande att ta upp frågan om särskilda insatser för att avhjälpa sysselsättningsproblemen i varvsregionerna. Jag beräknar att 200 milj. kr. såsom särskilda medel i ett första skede kan ställas till koncernens förfogande för att täcka dels de nyss nämnda 100 milj. kr. i kostnader för alternativ produktion under år 1979 samt ytterligare 100 milj. kr. för perioden därefter. Vidare bör beaktas den tidigare nämnda bufferten om ca 150 milj. kr. samt att förluster hänförliga till sammanläggningen mellan Arendal och Eriksberg delvis kan täckas av koncernreserven om 180 milj. kr. Enligt dessa beräkningar skulle alltså beslutade eller planerade statliga stödåtgärder, nämnda buffert och koncernreserv täcka ca 1 280 milj. kr. av förlusterna under perioden 1978–1979.

För att Svenska Varv skall kunna behålla det ursprungliga egna kapitalet om 1 275 milj. kr. intakt behövs alltså enligt företagets beräkningar ett kapitaltillskott om minst 2 120 milj. kr. under åren 1978–1979. För år 1979

tillkommer dessutom förlustrisker på valutor och kundfordringar som torde uppgå till minst 200 milj. kr. Sammantaget kan alltså enligt dessa beräkningar ett kapitaltillskott om 2 320 milj. kr. komma att behövas för att behålla det egna kapitalet. Beroende på när kapitaltillskotten utbetalas kan en positiv ränteeffekt på upp till 125 milj. kr. erhållas.

Jag finner att de bedömningar av soliditeten för Svenska Varv som gjordes i samband med bildandet fortfarande är rimliga. Det gäller också införden omstrukturering och reducering av kapaciteten som jag har angett. Det är emellertid inte möjligt att f. n. med någon större säkerhet ange kapitalbehovet för enskilda år med hänsyn till osäkerheten i beräkningarna. Koncernens likviditet är f. n. mycket god, dels på grund av att likvida medel tillfördes i ganska stor omfattning vid koncernens bildande, dels till följd av att betydande belopp har lånats upp på utländska kapitalmarknader. För att ge företaget en nödvändig finansiell stadga under de kommande årens omstruktureringsarbete behövs emellertid att staten tillskjuter kapital i nödvändig omfattning till bolaget. Medel för detta ändamål bör därför finnas tillgängliga i tillräcklig omfattning för verksamheten åren 1978–1979. Jag beräknar medelsbehovet för detta ändamål till 2 200 milj. kr. vilka bör anvisas på tilläggsbudget I till statsbudgeten för innevarande budgetår. Förluster för företaget kan förutses även för åren därefter. Jag avser att återkomma till denna fråga hösten 1979.

Jag vill slutligen ta upp ytterligare en finansiell fråga som rör Svenska Varv. I samband med bildandet av Svenska Varv inräknades i de av staten tillskjutna medlen till det nybildade företaget 25 milj. kr. för uppförande av en s. k. tankrengörings- och mottagningsstation för ballastvatten vid Göta-werken Cityvarvet i Göteborg. De direkta investeringskostnaderna för anläggningen var beräknade till 50 milj. kr. I prop. 1976/77: 139 förutsattes att medel i övrigt till anläggningen skulle kunna ställas till varvets förfogande från de enligt riksdagens beslut (prop. 1976/77: 95 bil. 1, NU 1976/77: 35, rskr 1976/77: 279) anvisade medlen för bidrag till anordningar för mottagning och behandling av olja och oljeförorenat vatten från fartyg m. m. inom anslaget Stöd till avfallsbehandling m. m. Götaverken Cityvarvet erhöll enligt beslut av regeringen den 16 mars 1978 ett bidrag med 9 250 000 kr. för uppförande av etapp I av varvets behandlingsanläggning. Varvet har aviserat att bidrag senare kan komma att begäras även för en fortsatt utbyggnad av anläggningen. Efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet vill jag på detta sätt anmäla för riksdagen att jag räknar med att bidrag också till en sådan utbyggnad skall kunna utgå från de anvisade medlen av 50 milj. kr. under anslaget Stöd till avfallsbehandling m. m. trots att arbetena utförts efter utgången av år 1977 då ifrågavarande bidragsgivning i princip upphörde.

2.4.5 Sammanfattning

Sammanfattningsvis förordar jag beträffande finansieringen av varvens produktion följande.

Ytterligare garantier för produktion av fartyg i egen regi bör inte längre kunna lämnas. Vidare bör statens garantiengagemang avseende varvens direkta och indirekta fartygsinnehav avvecklas. Garantierna bör minskas successivt för att underlätta att de försäljningar som blir följden av avvecklingen skall kunna ske i ordnade affärsmässiga former. Jag beräknar att avvecklingen bör kunna göras under en treårsperiod.

För att underlätta omstruktureringen av varvsindustrin krävs ett fortsatt beställarstöd. Jag har förordat att stödet omfattar sådana beställningar som görs före utgången av år 1979 och där fartyget levereras före utgången av år 1980. Utformningen av beställarstödet föreslås bli ändrad genom att en kontantinsats om minst 5 % kommer att krävas av beställaren. Lån bör nu kunna utgå med högst 25 % av kontraktspriset, medan kreditgarantin föreslås kunna ställas till oförändrat 70 % av kontraktspriset. Beställarstödet föreslås kunna lämnas intill 2 700 milj. kr. sammantaget för garantier och lån.

Vidare föreslås att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att t. o. m. år 1981 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri – inkl. redan lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 17 000 milj. kr. för finansiering i anslutning till produktion vid varven. Det föreslås också att SEK skall kunna lämna lån för finansiering av export av fartyg för vilka fartygskreditgarantier har lämnats inom den av statsmakterna anvisade ramen om 10 000 milj. kr. (prop. 1977/78: 155, NU 1977/78: 73, rskr 1977/78: 379).

Vidare föreslås att Svenska Varv AB erhåller ett kapitaltillskott om 2 200 milj. kr. för att täcka förlusterna under åren 1978–1979.

2.5 Nämnden för fartygskreditgarantier

Efter beslut av riksdagen (prop. 1975/76: 121, NU 1975/76: 73, rskr 1975/76: 386) inrättades den 1 juli 1976 en rådgivande nämnd som erhöll namnet nämnden för fartygskreditgarantier. För nämnden gäller förordningen (1976: 483) med instruktion för nämnden för fartygskreditgarantier (ändrad och omtryckt 1977: 501).

Enligt instruktionen har nämnden till uppgift att till fullmäktige i riksgäldskontoret eller regeringen yttra sig i frågor om garanti enligt förordningen (1976: 482) om fartygskreditgaranti m. m., garanti eller lån enligt förordningen (1977: 500) om statligt stöd till beställare av fartyg samt garanti enligt förordningen (1977: 497) om statlig kreditgaranti till svenskt rederiföretag.

Det åligger nämnden att inom sitt verksamhetsområde bedöma de risker som är förenade med statligt garantiåtagande eller långivning och i övrigt pröva förutsättningarna för att garanti eller lån skall kunna lämnas. Nämnden har också att beakta kravet att statens risk för förlust i största möjliga utsträckning begränsas utan att därigenom ändamålet med garantin eller lånet åsidosätts. Vidare åligger det nämnden att beakta kravet att garanti

eller långivning anpassas till förutsättningarna vad gäller sysselsättningsutvecklingen vid enskilda varv. Slutligen har nämnden att förlöpande följa utvecklingen inom varvs- och sjöfartsområdena och skaffa sig överblick över risk- och säkerhetsförhållanden samt att förlöpande följa utvecklingen i fråga om lämnad garanti och lämnat lån. Nämnden skall till chefen för industridepartementet förlöpande rapportera om förhållanden av betydelse för garanti- och långivningen och föreslå de ändringar eller åtgärder betr. garanti- eller lånesystemet som nämnden anser behövliga eller i övrigt lämpliga.

Nämnden består av ordförande, två vice ordförande och högst nio andra ledamöter. Till nämndens förfogande står ett kansli vars omfattning det ankommer på regeringen att besluta om. Kansliet består f. n. av kanslichef, sex handläggare, varav en med halvtidstjänst, och två assistenter. Kostnaderna för nämnden bestrids genom avgifterna för kreditgarantier inom en av regeringen fastställd stat.

Under de två år nämnden har verkat har nya arbetsuppgifter tillkommit, nämligen prövning av beställarstöd och kreditgarantier till svenska rederiföretag.

De nya arbetsuppgifterna har ställt allt större krav på nämndens sakkunskap inom ett brett område omfattande sjöfarten och varvsindustrin. Jag kan här nämna att nämnden under det gångna verksamhetsåret behandlat ca 180 ärenden. Nämnden har därvid tillstyrkt ansökningar om beställarstöd till ett sammanlagt belopp av 5 136 milj. kr. och kreditgarantier till svenska rederiföretag med 264 milj. kr.

Under nämndens verksamhetstid har svårigheterna ökat för berörda branscher. Statens risker inom de olika stödformerna har i motsvarande grad ökat.

Erfarenheterna ger vid handen att rådande förhållanden ställer krav på snara beslut i stödfrågorna. Detta gäller inte minst i fråga om beställarstödet.

I dessa ärenden är det nödvändigt att berörda beställare snabbt kan få besked om statligt stöd kan påräknas eller om beställningen måste läggas utomlands. Även i fråga om utestående garantiätaganden krävs skyndsamt agerande för att undvika förluster.

Jag bedömer att ökade krav kommer att ställas på nämnden och dess kansli. Bl. a. som en följd härav bör för kanslichefen inrättas en ordinarie tjänst med beteckningen p. Vidare bedömer jag att nämndens kansli kan behöva förstärkas bl. a. genom att en tjänst som ställföreträdande kanslichef, ytterligare en handläggartjänst och en biträdestjänst inrättas. I dessa senare frågor ankommer det på regeringen att fatta beslut.

Jag anser att det mot bakgrund av vad jag har sagt om nämndens verksamhet är motiverat att utvärdera nämndens hittillsvarande verksamhet och ta ställning till lämpliga former för dess fortsatta verksamhet. Dessa frågor bör så snart som möjligt bli föremål för översyn.

Jag vill i detta sammanhang ta upp en särskild fråga som rör den nuvarande beslutsordningen. Fullmäktige i riksgäldskontoret har i skrivelse till regeringen föreslagit att nuvarande besvärregler för beslut i ärenden om statligt stöd till varv och rederier ändras.

Enligt nuvarande besvärssystem kan beslut av fullmäktige endast överklagas till riksdagens besvärsnämnd. Fullmäktige anser att överklaganden av beslut i fullmäktige om statligt stöd till varv och rederier lämpligen bör prövas av regeringen som en del av varvs- och rederipolitiken.

Jag ansluter mig till denna uppfattning. Jag förordar därför att regeringen hemställer hos riksdagen att riksdagen vidtar sådana åtgärder att besvär i dessa frågor får anföras hos regeringen.

2.6 Insatser för att avhjälpa sysselsättningsproblem i varvsregioner

2.6.1 Åtgärder för att öka sysselsättningen i varvsregionerna

Som har framgått av vad jag har anfört tidigare är det under de närmaste två åren nödvändigt med neddragningar av sysselsättningen vid varven. Betydande sysselsättningsminskningar är därför oundvikliga i de stora varvsorterna Göteborg, Landskrona, Malmö och Uddevalla. Även vissa orter utanför varvsregionerna med underleverantörer till varven kommer att beröras.

Den mycket omfattande och långvariga internationella lagkonjunkturen och de betydande strukturförändringarna inom svensk industri för att möta en hårdnande internationell konkurrens har medfört att statsmakterna har anvisat mycket betydande resurser för att värna om sysselsättningen. I kort sammandrag innebär detta:

- förstärkta arbetsmarknadspolitiska åtgärder för dem som hotas av arbetslöshet – aktiverad arbetsförmedling, utökad arbetsmarknadsutbildning, beredskapsarbeten m. m. – samt stöd till företag för att göra det möjligt för dem att under en övergångsperiod hålla kvar övertalig arbetskraft.
- ökade närings- och regionalpolitiska insatser för den nödvändiga omstruktureringen av svensk industri (t. ex. ekonomiskt stöd till stål-, textil- och konfektionsbranscherna) och för att skapa nya arbetstillfällen (t. ex. regionalpolitiskt stöd i vissa regioner utanför stödområdet och ökade resurser för den regionala näringspolitiken).
- organisatoriska insatser för att ta till vara och stimulera lokala initiativ som kan ge ny sysselsättning – t. ex. Norrbottensdelegationen, Göteborgsdelegationen och de s. k. problemortsgrupperna i övriga län med betydande inslag av stål-, textil- och konfektionsindustri.
- särskilda aktiviteter för att söka produkter som kan tillverkas av befintliga företag i krisdrabbade regioner.
- statliga och enskilda investmentbolag för vissa landsdelar, t. ex. NJA-invest för Norrbotten, Svetabs investmentbolag för Bergslagen och mellersta Norrland samt Dalainvest för Borlänge- och Ludvikaregionerna.

Analysen som har gjorts av bl. a. länsstyrelserna visar att den sysselsättningsminskning som förutses inom varven kommer att medföra problem på de arbetsmarknader som berörs. Arbetsmarknaderna i Göteborg och Malmö har för svenska förhållanden betydande omfattning och borde genom sin storlek i och för sig kunna klara av de problem som uppstår. Arbetsmarknaden är emellertid även i dessa regioner f. n. under bedömlig framtid så ansträngd att särskilda åtgärder nu blir nödvändiga. Sysselsättningsfrämjande åtgärder i de kommuner som direkt eller indirekt berörs av neddragningen inom varven kan inte avse endast varvsindustrin. Insatser måste också göras för att stimulera utvecklingen inom övrig industri. Förstärkta arbetsmarknadspolitiska insatser måste sättas in även för att hjälpa de enskilda människor som berörs.

De åtgärder som vidtas för att stimulera näringslivet i berörda regioner får givetvis bäst effekt om de kan verka i konjunkturlägen som kännetecknas av expansion. Om neddragningen av varven påbörjas vid inledningen till en konjunkturuppgång finns det förutsättningar för att sysselsättnings-skapande åtgärder får störst effekt samtidigt som personalavgången från varven blir som mest omfattande. Det finns tecken på en förestående konjunkturuppgång. Mot den bakgrunden är det en väl vald tidpunkt att nu besluta om inskränkningar vid varven.

Medlen inom såväl regional- som näringspolitik ses f. n. över. Sysselsättningsutredningen har nyligen lagt fram förslag när det gäller regionalpolitik. Utan att föregripa pågående utredningsarbete vill jag dock framhålla att nu tillgängliga medel fungerar väl i situationer där strukturförändringarna sker i relativt lugn takt och där förändringarna inte är mer omfattande än att den lokala arbetsmarknaden kan fås att fungera med hjälp av arbetsmarknadspolitiska insatser. De problem som uppstår i varvsregionerna till följd av den vikande efterfrågan på varvens produkter är emellertid av en mera omfattande art. Särskilda åtgärder av betydande omfattning behöver vidtas för att klara den nödvändiga omställningen.

Dessa åtgärder förutsätter att stora ekonomiska resurser står till förfogande. Jag förordar efter samråd med statsrådet Wirtén att 995 milj. kr. avsätts härför. De medel som tidigare har anvisats för alternativ produktion vid varven (prop. 1977/78: 174, NU 1977/78: 76, rskr. 1977/78: 377), 250 milj. kr., har räknats in i det angivna beloppet.

Medlen bör användas till ett särskilt regionalpolitiskt stöd i varvsregionerna, för bildandet av utvecklings- och investmentbolag, till medelstillskott till regionala utvecklingsfonder i län som berörs, för varvens utveckling av alternativ produktion, stöd till beställare från u-länder på särskilt förmånliga villkor samt för att stödja vissa stora och kostnadskrävande industriella projekt med stort risktagande i berörda regioner.

Efter samråd med statsrådet Wirtén vill jag beträffande det särskilda regionalpolitiska stödet anföra följande. Stödet bör uppgå till 300 milj. kr. och lämnas i kommuner som ingår i Göteborgs, Landskronas, Malmös och

Uddevallas lokala arbetsmarknader. Det bör ankomma på regeringen att närmare ange dessa kommuner.

Stödet bör lämnas enligt samma regler som gäller för lokaliseringsslån till verksamhet utanför det allmänna stödområdet enligt förordningen (1970: 180, omtryckt 1978: 573) om statligt regionalpolitiskt stöd. Det innebär att den som bedriver industriell eller industriliknande verksamhet kan få lån för investeringar i maskiner och byggnader med belopp som motsvarar högst två tredjedelar av godkänd investeringskostnad. För lånen gäller högst 20 års amorteringstid, högst fem års anstånd med amorteringen och högst tre års räntebefrielse.

Med hänsyn till arbetsmarknadssituationen i Uddevallaregionen bör i denna region stöd kunna lämnas även i form av bidrag till byggnadsinvesteringar. Jag förordar därför att en del av det särskilda regionalpolitiska stödet får användas för bidrag enligt samma regler som gäller för lokaliseringssbidrag enligt förut nämnda förordning. Bidragsandelen bör dock i dessa fall begränsas till högst 10 % av stödberättigade investeringar. Jag beräknar att 10 milj. av nämnda 300 milj. kr. behövs härför.

I kommuner med underleverantörer till varven utanför varvsregionerna bör vid uppkommande sysselsättningsproblem regionalpolitiskt stöd enligt sedvanliga regler kunna lämnas inom existerande regionalpolitisk ram.

Liksom för övrigt regionalpolitiskt stöd bör det ankomma på regeringen att fastställa beslutsordningen. Statsrådet Wirtén avser därvid föreslå regeringen att beslut om här aktuellt särskilt regionalpolitiskt stöd fördelas så att länsstyrelserna i Malmöhus och Göteborgs och Bohus län får besluta om stöd vid investeringar som uppgår till högst 3 milj. kr., arbetsmarknadsstyrelsen vid investeringar mellan 3 och 8 milj. kr., medan regeringen beslutar i de fall investeringarna överstiger 8 milj. kr. Han avser vidare att föreslå regeringen att i fråga om stödberättigad verksamhet, inskränkningar i länsstyrelsernas beslutanderätt, insyn och uppföljning bör i tillämpliga delar gälla samma regler som för regionalpolitiskt stöd.

Det är angeläget att åtgärderna för att lösa sysselsättningsproblem som uppstår kan bygga på initiativ från lokal och regional nivå, dvs. från företag, kommuner och länsorgan. För att stärka möjligheterna till detta bör dels de regionala utvecklingsfonderna i berörda län erhålla ökade resurser, dels tre utvecklings- och investmentbolag bildas. Jag beräknar 30 milj. kr. i medelstillskott till de regionala utvecklingsfonderna. De ökade resurser som de regionala utvecklingsfonderna i länen härigenom får bör främst användas i de kommuner där särskilt regionalpolitiskt stöd kan lämnas enligt regeringens beslut. Stödet från utvecklingsfonderna bör följa de regler som gäller för fondernas ordinarie verksamhet.

För att ytterligare förstärka möjligheterna till lokala initiativ bör som jag nyss framhöll tre investmentbolag bildas. Ett bolag bör verka i Göteborgsregionen, ett annat i Uddevallaregionen och ett tredje i Malmö-Landskronaregionen. Jag beräknar 75 milj. kr. för aktieteckning och bidrag till bolagen.

Investmentbolagens uppgifter skall vara att stödja den industriella utvecklingen i regionen. Investmentbolagen bör utveckla egna projekt samt finansiellt stödja nyetablering och expansion av företag genom bl. a. aktie-teckning.

Genom det särskilda regionalpolitiska stödet, förstärkningen av de regionala utvecklingsfönderna och bildandet av investmentbolag skapas förutsättningar för ett aktivt och kraftfullt arbete i länen när det gäller att lösa de sysselsättningsproblem som kan uppstå. Självfallet skall därutöver alla reguljära arbetsmarknads- och näringspolitiska medel utnyttjas. För att uppnå en så stor samlad effekt som möjligt bör verksamheten samordnas på regional nivå, vilket kan leda till behov att för viss tid förstärka den regionala statliga organisationen så att den kan ta sig an de problem som uppstår på ett effektivt sätt. Särskilda arbetsgrupper har tidigare på regeringens uppdrag tillsatts i ett antal län med sysselsättningsproblem till följd av strukturproblem inom stål-, konfektions- och textilbranscherna. När det gäller varvsregionerna har en särskild Göteborgsdelegation tillsatts med uppgift att bl. a. samordna den statliga sysselsättningspolitiska planeringen i Göteborgsregionen samt att behandla sysselsättningsproblem som uppstår till följd av sysselsättningsminskning vid varven i Göteborgsregionen. Den senare uppgiften har fullgjorts av en särskild arbetsgrupp inom delegationen. Detta arbete kommer att fortsätta. Motsvarande arbetsgrupper kommer att bildas för Uddevallaregionen och för Malmö- och Landskronaregionerna. I dessa grupper avses ingå företrädare för länsstyrelse, länsarbetsnämnd och regional utvecklingsfond och de investmentbolag som inrättas. Vidare avses företrädare för kommuner, företag och fackliga organisationer att på lämpligt sätt knytas till grupperna. Som jag återkommer till i det följande beräknar jag 5,5 milj. kr. för bl. a. dessa gruppers verksamhet.

För stöd till alternativ produktion vid varven har jag beräknat att Svenska Varv skall kunna erhålla 200 milj. kr. under åren 1979 och 1980. Ytterligare resurser till Svenska Varv liksom stöd till alternativ produktion vid andra varvsföretag kan dock komma att behövas. Jag vill erinra om att en särskild utredare har tillkallats med uppgift att samordna arbetet med alternativ produktion vid varven samt att därvid pröva förutsättningarna för att skapa konsortier med även andra företag kring stora, framåtsyftande nationella projekt. I detta sammanhang vill jag också nämna något om den utbyggnad av verksamheten som f. n. pågår vid statens skeppsprov-ningsanstalt. Inom kort kommer anstalten att ta i bruk ett manöver- och våglaboratorium med i flera avseenden unika resurser. Bl. a. kommer olika undersökningar och provningar av offshorekonstruktioner och andra flytande anläggningar att kunna utföras. Laboratoriet är därför en värdefull tillgång i arbetet att få till stånd en produktion av alternativa produkter vid varven.

Jag vill här ta upp ytterligare en fråga som har betydelse för sysselsätt-

ningen vid varven. Möjligheterna för de svenska rederierna att beställa fartyg är begränsade under de närmaste åren. Även vid en kapacitetsminskning med drygt 20 % vid varven måste de exportera en del av sin produktion. Jag vill i detta sammanhang peka på möjligheterna att öka försäljningen av fartyg till u-länder. Sådana försäljningar kan ofta med fördel kombineras med olika utbildnings- och samverkansinsatser från svenska varv och rederier. Jag ser inga principiella hinder mot att en sådan möjlighet öppnas. I första hand bör den utnyttjas i fråga om fattiga u-länder, särskilt dem med vilka Sverige har utvecklingssamarbete. De kreditvillkor som skulle kunna bli aktuella för sådan kreditgivning skiljer sig från vad som annars är normalt vid fartygsexport, och bör därför endast komma i fråga inom ramen för bilaterala överenskommelser mellan Sverige och det upphandlande u-landet. Vissa institutionella former, t. ex. samarbetsavtal och handelsavtal, finns redan som skulle kunna ge lämplig ram åt denna typ av fartygsexport. I det fall någon lämplig institutionell ram inte redan existerar torde det vara behövligt att avtal om kreditvillkoren träffas mellan företrädare för den svenska regeringen och u-landets regering.

Fullmäktige i riksgäldskontoret kan i dag enligt den tidigare nämnda förordningen (1976: 482) om fartygskreditgaranti m. m. ställa kreditgarantier för lån med en löptid upp till 15 år. De lån som tas upp med nämnda garanti bör kunna lämnas av AB Svensk Exportkredit inom den ram för fartygsexport som jag har beräknat. För försäljning till u-länder bör kredittider på 15 år kunna accepteras. Amorteringsfrihet bör kunna medges för del av löptiden. Garantin bör kunna omfatta högst 95 % av kontraktspriset för fartyget. Vidare bör fartyget beställas före utgången av år 1979 och leverans ske före utgången av år 1980.

Det bör enligt min mening finnas utrymme att förlänga kredittiden utöver 15 år i speciella fall där detta bedöms som mer lämpligt än att via t. ex. räntesatsernas storlek eller en betalningsfri period åstadkomma förmånliga kreditvillkor för köpare i u-länder. Enligt internationella överenskommelser om statsstödd kreditgivning vid export till u-länder krävs att krediten innehåller visst s. k. gåvoelement. Krediter med gåvoelement om minst 25 % klassificeras som officiellt bistånd och för sådana krediter gäller inte de internationella överenskommelser som reglerar villkoren för exportkreditgivningen. Jag ser det som nödvändigt, mot bakgrund av utvecklingen på det internationella kreditområdet, att en åtskillnad görs mellan kommersiell kreditgivning och den till u-länder. Den senare typen av kreditgivning bör enligt min mening därför alltid vara knuten till avtal på regeringsnivå mellan Sverige och det mottagande landet.

För att öppna möjlighet att från svensk sida kombinera gåvoinslag med lån på förmånliga kreditvillkor bör särskilda medel ställas till regeringens förfogande. Jag har beräknat 125 milj. kr. för detta ändamål.

Jag har nu redovisat mina förslag till disposition av 730 milj. kr. av de nämnda 995 milj. kr. För de angivna ändamålen bör på tilläggsbudget 1 till

statsbudgeten för budgetåret 1978/79 särskilda anslag föras upp.

Efter den fördelning av medlen som jag här har angivit återstår 265 milj. kr. Jag har häri räknat in de 250 milj. kr. som tidigare har anvisats för alternativ produktion vid varven. Motivet för att hålla kvar en så stor del av den totala medelsramen är osäkerheten om hur stödbehovet kommer att variera mellan regioner och ändamål. Dessa medel bör användas dels för att vid behov ytterligare förstärka investmentbolag och regionala utvecklingsfonder, dels för att ytterligare stödja alternativ produktion vid varven och dels för att efter beslut av regeringen i särskilda fall stödja projekt som är särskilt omfattande. Syftet bör vara att framför allt stödja större och riskfyllda projekt som bygger på framtidsinriktad teknologi och som bedöms bli lönsamma. Jag förutsätter att regeringen vid beredningen av här åsyftade ärenden inhämtar synpunkter från tillgänglig sakkunskap.

Stöd vad avser stora projekt bör avse varvsregionerna och lämnas som lån med upp till två tredjedelar av godkända kostnader för projektet. Som angavs i prop. 1977/78: 174 bör det dessutom finnas möjlighet att lämna avskrivningslån för att underlätta anskaffningen av riskkapital för stora riskfyllda projekt vid varven.

Ett särskilt anslag på 265 milj. kr., benämnt Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna, bör tas upp på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79. Jag har härvid beaktat att 250 milj. kr. har anvisats för alternativa produkter vid varven under investeringsanslaget Avskrivningslån till varvsföretag på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1977/78. Dessa medel kommer inte att disponeras, varför anslaget bör utgå ur statsbudgeten.

Det är viktigt att de insatser som sätts in i varvsregionerna inte förorsakar sysselsättningsproblem i andra delar av landet och där motverkar de åtgärder som i övrigt vidtas t. ex. på det regionalpolitiska området. Insatserna i varvsregionerna när det gäller särskilt regionalpolitiskt stöd samt stöd från den del av medelsramen för varvsregionerna som disponeras av regeringen bör avbrytas när arbetsmarknaden i en region åter fungerar normalt. Tecken på detta kan vara att vidtagna eller beslutade åtgärder bedöms leda till att sysselsättningsnivån anpassar sig till den för landsdelen normala.

Huvudsyftet med det stöd som jag här har redogjort för är att trygga sysselsättningen i berörda regioner. Oberoende av stödform bör stöd därför i varje enskilt fall inte lämnas med större belopp än vad som är nödvändigt för att uppnå avsedda sysselsättningseffekt. Till beslut om stöd till enskilda företag bör kunna knytas villkor om att viss sysselsättningsnivå skall upprätthållas liksom även andra villkor. I de fall då den åtgärd som stöds ligger tidigt i den process som leder till att nya produkter kan sättas i produktion, bör som villkor kunna ställas att företaget genomför de åtgärder som erfordras för att avsedd sysselsättning senare skall kunna nås. Om föreskrivna villkor inte uppfylls skall återbetalning av stöd kunna krävas.

De allmänna grunder jag har angett innebär att det stöd jag har redogjort för inte bör användas för att förlänga driften vid nedläggningshotade företag.

Verksamheten i länen måste på skilda sätt stödjas från central nivå. För att samordna det arbete som redan har inletts i regeringens kansli och påskynda beslutsprocessen där i ärenden som rör bl. a. varvsregionerna har en samordningsgrupp tillsatts med anknytning till delegationen för etableringsfrågor inom industridepartementet. Delegationen bedriver dessutom som service åt tidigare nämnda arbetsgrupper i länen produktsökning i utlandet. Denna verksamhet bör nu utvidgas till att gälla även nu berörda län. För delegationens arbete med dessa frågor och för de redan verkssamma arbetsgrupperna i länen har tidigare 13 milj. kr. anvisats. För den utökning av verksamheten som nu blir aktuell förordar jag att 5,5 milj. kr. anvisas på tilläggsbudget I för budgetåret 1978/79.

Både investmentbolagen – de som redan finns och de nu föreslagna – och problemortsrupperna har till uppgift att aktivt söka produkter som kan placeras i befintliga företag eller utgöra bas för nya företag. Därtill bedrivs produktsökande verksamhet av vissa regionala utvecklingsfonder, statens industriverk och styrelsen för teknisk utveckling. Det är nödvändigt att alla dessa aktiviteter samordnas så att tillgängliga resurser används på ett effektivt sätt. Detta syfte tillgodoses genom delegationen för etableringsfrågor inom industridepartementet som redan har en samordnande uppgift när det gäller vissa åtgärder som vidtas till förmån för regioner som drabbas av sysselsättningsproblem till följd av strukturförändringar inom specialståls-, textil- och konfektionsbranscherna.

2.6.2 Arbetsmarknadspolitiska insatser

För att varvens nödvändiga omställning skall kunna genomföras på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt måste staten vidta kraftfulla arbetsmarknadspolitiska åtgärder av flera slag. Det gäller både åtgärder inom varven och åtgärder som syftar till att hjälpa anställda att få arbete på annat håll.

Under ett övergångsskede är det nödvändigt att med arbetsmarknadspolitiska medel stödja varvens fortsatta drift för att skapa ökat rådrum för omställningarna. Detta kan ske genom tidigareläggning av statliga beställningar.

Jag har erfarit att statens järnvägar kan tidigarelägga en planerad beställning hos varvsindustrin av en tågfarja. Även Rederi AB Gotland har – med hänsyn till den snabba utvecklingen i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet – för avsikt att tidigarelägga beställning av två färjor. Ytterligare lämpliga tidigarelägningsobjekt inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde är byggande och modernisering av fem fartyg och båtar för sjöfartsverkets räkning till en beräknad kostnad av ca 60 milj. kr. samt, för vägverkets räkning, byggande av reservbromateriel för 10 milj. kr., tre färjor för sammanlagt 21,5 milj. kr. och en stålbro för placering i

Trollhättan. Kostnaderna för sistnämnda broprojekt kan totalt beräknas uppgå till 130 milj. kr. Härutöver har tullverket behov av ett utsjöbevakningsfartyg för ca 30 milj. kr. och 4–5 medelstora miljöskyddsfartyg till en kostnad av ca 30 milj. kr.

Det finns även vissa större statliga anläggningsprojekt som kan tidigareläggas. Jag tänker då på vägprojekt till en beräknad kostnad av ca 190 milj. kr. innefattande en fortsatt utbyggnad av bl. a. väg E6 och en för godstrafiken aktualiserad upprustning av järnvägslinjen Munkedal–Lysekil samt omläggning av järnvägslinjen Halmstad–Getinge m.m. för totalt ca 120 milj. kr. En förutsättning för att dessa arbeten skall kunna komma till stånd under detta budgetår är att arbetena kan bedrivas med i första hand övertalig varvspersonal. Som framgår av redovisningen torde tidigareläggning av vissa arbeten m.m. till en kostnad av drygt 1 200 milj. kr. vara möjliga att genomföra. Cheferna för berörda departement avser att senare återkomma till regeringen med förslag härom.

Inom Göteborgs hamn pågår f. n. en omfattande utbyggnad för torrlasttrafiken. De totala investeringskostnaderna har för hamnens del beräknats till ca 290 milj. kr. och för stuveriets del till ca 165 milj. kr. Härav är ca 50 milj. kr. resp. ca 110 milj. kr. planerade att utföras år 1982 och därefter. Stora delar av hamnens investeringar i projektet är genomförda. Av betydelse för hamnens framtida verksamhet är att vissa väg- och järnvägsinvesteringar genomförs. Vissa av dessa arbeten bör efter sedvanlig prövning kunna utföras som beredskapsarbeten.

Jag har tidigare föreslagit en rad näringspolitiska och regionalpolitiska åtgärder för att främja den framtida industrisysselsättningen i de orter som berörs av varvens nedskärningar. Dessa åtgärder måste kompletteras med effektiva arbetsmarknadspolitiska åtgärder som syftar till att stödja dem som måste byta arbete. Efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet får jag därför anföra följande.

En första arbetsmarknadspolitisk åtgärd bör vara en förstärkning av den arbetsförmedlande verksamheten. Med förstärkta förmedlingsinsatser på ett tidigt stadium kan den enskilde beredas individuell rådgivning inför omställningen.

Samhällets möjligheter att ge ekonomiskt stöd vid flyttning och arbetspendling måste noga uppmärksammas i omställningsarbetet. Det är därvid viktigt att en allsidig information om de skilda stöd samhället kan erbjuda för att vidga den enskildes arbetsmarknad på ett tidigt stadium när de anställda vid varvsenheterna. Bidrag vid flyttning till annan bostadsort kan utgå för såväl sökanderesa som tillträdesresa och för flyttning av bohag till anställningsorten. Vid tillträde av anställning på annan ort kan starthjälp ges med 2 000 kr. för ensamstående och 4 500 kr. för gifta/sammanboende. Traktamentet vid dubbel bosättning kan normalt utgå under sex månader, men kan ibland förlängas ytterligare tre månader. Resa för att besöka hemorten kan också erhållas varje månad. Ersättning för dagliga resor kan utgå

för att under en övergångstid ge viss ekonomisk kompensation för ökade resekostnader till följd av arbetspendling.

Arbetsmarknadsstyrelsen har i anslagsframställningen för budgetåret 1979/80 föreslagit höjningar på flera punkter av flyttningsbidragen. Starka skäl talar för att flyttningsbidragen nu förbättras. Chefen för arbetsmarknadsdepartementet kommer inom kort att lägga fram förslag om detta liksom om andra arbetsmarknadspolitiska åtgärder som behöver vidtas inför vinterhalvåret 1978–1979.

Utbildning i olika former är ett viktigt instrument för att underlätta övergången till nya arbeten. Arbetsmarknadsutbildning är yrkesinriktad utbildning som syftar till att göra det lättare att få stadigvarande arbete för de personer som måste byta yrke eller vidareutbilda sig. Utbildningen bedrivs under hela året utan terminsindelning. Vid flertalet kurser sker intagning så snart det finns ledig plats. Utbildningen kan därför i allmänhet påbörjas utan längre väntetid.

Arbetsmarknadsutbildning bedrivs i huvudsak vid AMU-center men kan förläggas även till det reguljära skolväsendet, t. ex. gymnasieskolan, folkhögskolan eller studieorganisation. Arbetsmarknadsverket har också möjligheter att köpa utbildningskapacitet i företag.

Det finns i kommunernas planering olika arbeten som kan tidigareläggas för att ge snabb sysselsättningseffekt i varvskommunerna. Det är angeläget att dessa möjligheter tas tillvara.

Då många arbetstillfällen försvinner på en arbetsmarknad är det ofta de nytillträdande på arbetsmarknaden som drabbas hårdast. Så väntas bli fallet även i varvsregionerna. Det är därför min förhoppning att kommunerna i större utsträckning utnyttjar möjligheterna att bereda bl. a. ungdomar sysselsättning genom beredskapsarbeten. Statsbidrag kan i dag utgå med 75 % av de totala lönekostnaderna. Eftersom lönen vid beredskapsarbete är skattepliktig inkomst kan kommunernas reella kostnader vid anordnande av sådana arbeten anses vara mycket små.

3 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna de industripolitiska riktlinjer beträffande svensk varvsindustri som jag har förordat,
2. godkänna de ändrade riktlinjer för lämnande av garantier till svensk varvsindustri och lämnande av lån och garantier till beställare av fartyg som jag har förordat,
3. godkänna de grunder för statsunderstött exportkreditgivning till svenska varv genom AB Svensk Exportkredit som jag har förordat,
4. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år

1981 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 17 000 000 000 kr.,

5. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garantier till beställare av fartyg till ett sammanlagt belopp av högst 5 725 000 000 kr. – inkl. tidigare bemyndigande om 3 700 000 000 kr. – avseende upplåning i anslutning till beställning av fartyg hos svenska varv i enlighet med vad jag har förordat,
6. vidta åtgärder för att besvär över beslut av fullmäktige i riksgäldskontoret, som avser ekonomiskt stöd till varvs- och rederiföretag, skall kunna anföras hos regeringen,
7. bemyndiga regeringen att vid nämnden för fartygskreditgarantier inrätta en ordinarie tjänst för kanslichef med beteckningen p,
8. till *Avskrivningslån till beställare av fartyg* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 675 000 000 kr.,
9. till *Medelstillskott till Svenska Varv AB* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 2 200 000 000 kr.,
10. till *Bidrag till Svenska Varv AB för alternativ produktion* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 200 000 000 kr.,
11. till *Regionalpolitiskt stöd: Bidragsverksamhet i Uddevallaregionen* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 10 000 000 kr.,
12. till *Bidrag till investmentbolag inom varvsregionerna* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 63 000 000 kr.,
13. till *Medelstillskott till regionala utvecklingsfonder inom varvsregionerna* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 30 000 000 kr.,
14. till *Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 265 000 000 kr.,
15. till *Bidrag till fartygsexport till utvecklingsländer* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 125 000 000 kr.,

16. till *Bidrag till mindre och medelstora varv* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 14 500 000 kr.,
17. till *Åtgärder i etableringsfrämjande syfte i vissa län* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 5 500 000 kr.,
18. till *Regionalpolitiskt stöd: Lokaliseringslån inom varvsregionerna* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 290 000 000 kr.,
19. till *Teckning av aktier i investmentbolag inom varvsregionerna* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kr.

Ärendet bör behandlas under innevarande år.

4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

Bilaga 1

SAMMANFATTNING AV MARKNADSGRUPPENS RAPPORT RÖRANDE DE SVENSKA VARVENS SITUATION

Marknadsgruppen har bestått av
John Ekström, ordförande, Erik Andersén, Jan Eriksson, Kaj Rehnström,
Bengt Rickard, Göran Tidström, Olle Westin och Claes Larsson, sekre-
tare

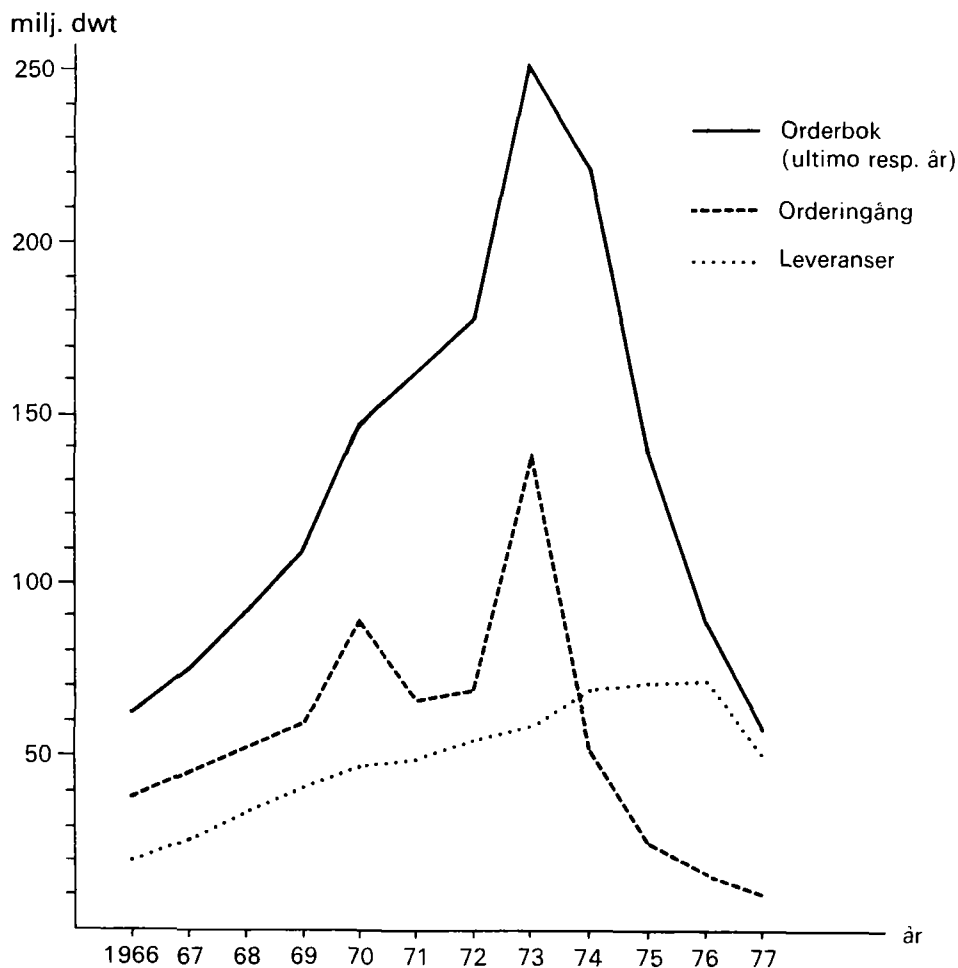
Innehåll:

1. Varvskrisens allmänna bakgrund
2. Efterfrågan på fartyg
 - 2.1 Tankfartyg
 - 2.2 Bulkfartyg
 - 2.3 Styckegodsfartyg
 - 2.4 Gasfartyg
 - 2.5 Efterfrågan på fartyg i sammanfattning
3. Varvskapacitetens utveckling
4. De svenska varvens konkurrenssituation

1. Varvskrisens allmänna bakgrund

Den aktuella krisen i varvsindustrin är världsomfattande. Till dess orsaker hör främst den osedvanligt kraftiga orderboomen under åren 1973–1974, särskilt för stort tanktonnage, utbyggnaden av varvskapaciteten i både "gamla" och "nya" varvsländer, oljekrisen hösten 1973 och den ändrade energisituationen samt den djupa och långvariga lågkonjunkturen i industriländerna.

Världens varvsindustri. Orderbok, orderingång och leveranser under perioden 1966–1977, i milj. dwt



Varvens orderstockar låg under åren 1973–1974 på exceptionellt hög nivå och de motsvarade då väl fyra års produktion vid fullt kapacitetsutnyttjande. Diagrammet åskådliggör den snabba minskningen i orderingången. Redan år 1974 blev denna lägre än någon gång förut under 1970-talet. Nedgången fortsatte under åren 1975–1977. Under de senaste två åren har nya order legat på en nivå som, mätt i dwt, är mindre än hälften av den aktuella leveransvolymen (för flera europeiska länder och varv har den närmast sig noll). Orderböckerna har dock medgett att produktionsvolymen har bibehållits på en hög nivå. Först år 1977 visar en begynnande nedtrappning av produktionen (mätt i dwt).

Reaktionen på de ändrade förutsättningarna för fraktmarknaderna, som först kom till uttryck i minskad ordertagning, förstärktes genom omfattande avbeställningar av redan tecknade order. Netto har dessa uppgått till ca 60 milj. dwt, huvudsakligen tanktonnage. Detta bortfall motsvarar i stort sett ett och ett halvt års produktion för de berörda varven.

Sammantaget har dessa förhållanden inneburit att den ineliggande orderstocken vid världens varv har reducerats till en nivå som ligger lägre än år 1966, då leveransvolymen emellertid var mindre än hälften och ordertillströmningen god. Globalt sett ger orderstocken på nuvarande produktionsnivå sysselsättning för föga mer än ett år framåt.

2. Efterfrågan på fartyg

2.1 Tankfartyg

Tillgången på tonnage för oljetransporter överstiger f. n. avsevärt efterfrågan på sådant tonnage. Detta har medfört att dagens fraktmarknad för tankfartyg karaktäriseras av låga fraktsatser som endast periodvis ger full täckning för driftkostnaderna. Den tillgängliga transportkapaciteten har temporärt reducerats genom fartygsuppläggning och fartnedsättning, s. k. "slow steaming".

Under de senaste åren har till följd av den osäkerhet som präglar utvecklingen redovisats flera undersökningar som kommer fram till ganska motsägande prognoser om den framtida efterfrågan på tonnage för oljetransporter. Vissa av dessa prognoser präglas starkt av de omedelbara effekterna av energikrisen och ger en pessimistisk syn på framtiden. Det kan nu konstateras att övergången till andra energikällor än olja inte har skett i den takt som förutsågs omedelbart efter energikrisen och att såväl energibesparingen som substitutionen av olja med andra bränsleslag tar längre tid än väntat. Även utvinning av olja från kontinentalsocklar som ligger nära konsumtionsområdena har försenats.

Med de antaganden om den internationella ekonomiska utvecklingen som marknadsgruppen arbetat med, bedöms volymtillväxten för de sjöburna oljetransporterna under de närmaste åren komma att ligga i intervallet

4–6 % per år. På längre sikt synes det i dagsläget mest realistiskt att utgå från att ökningen av oljeförbrukningen och därmed oljetransporterna anpassas mot en väsentligt lägre nivå. Som genomsnitt för perioden 1981–1985 anges 2–4 % tillväxt av de sjöburna oljetransporterna per år.

De bedömningar av fraktbehovet som följer från dessa utgångspunkter sammanfattas i följande tabell. Där redovisas även tillgången på tonnage med hänsyn tagen till väntad avgång genom skrotning etc.

Tabell. Sjöburna oljetransporter samt tonnagebehov och -tillgång under åren 1977, 1980 och 1985.

År	Kvantitet olja (milj. ton)	Tonnagebehov ¹ (milj. dwt)	Befintligt tonnage ¹ (milj. dwt)
1977	1 760	280	355
1980	1 980–2 100	315–335	340
1985	2 250–2 480	355–395	290

¹ Avser den 31 december resp. år.

Meningarna är delade om när balans mellan tillgång och efterfrågan på tonnage kan väntas inträffa. Marknadsgruppens analyser visar att om efterfrågan på oljetransporter ökar med 4–6 % per år kommer obalansen mellan efterfrågan och tillgång på tonnage att bestå under resten av 1970-talet. Det bedöms vidare osannolikt att obalansen kommer att hävas förrän tidigast under år 1981.

Den redovisade marknadssituationen och föreliggande beräkningar av efterfrågan och tillgång på oljetransporttonnage innebär enligt marknadsgruppens uppfattning att det under åren 1978–1980 inte finns något behov av nybeställningar av tankfartyg utom möjligen av mindre tankfartyg.

För perioden 1981–1985 uppskattas nybyggnadsbehovet till totalt 65 å 100 milj. dwt. Härvid konstateras att merparten av detta, 50 milj. dwt, är ersättning av skrotade fartyg. Den långsiktiga trenden under 1980-talet som innebär att efterfrågan på tonnage successivt kommer att avta medför att nybyggnadsbehovet efter hand i allt högre grad kommer att avse byggen av fartyg som skall ersätta fartyg som utrangeras.

Sammanfattningsvis konstateras att någon större efterfrågan på nybyggnader av tankfartyg inte kommer att föreligga under de närmaste åren. På längre sikt kan däremot en relativt betydande efterfrågan väntas återkomma, beräknad till 13–20 milj. dwt per år under första delen av 1980-talet (motsvarande 7–12 milj. brt). Nybyggnaderna kommer främst att inriktas mot dels stora tankfartyg och dels mot mindre tankfartyg avsedda för flera lastsorter.

2.2 Bulkfartyg

De sjöburna transporterna av s. k. bulkvaror har under 1960- och 1970-talen ökat mycket kraftigt, främst beroende på den stora råvaruimporten till Japan. Järnmalm och kol, som tillsammans med spannmål, fosfat och bauxit är de fem dominerande lastslagen, nära nog fördubblades i transportvolym under perioden 1966–1976 vilket påskyndade övergången från mindre lastfartyg till stora bulkfartyg.

Den svaga allmänna konjunkturutvecklingen och nedgången av stålproduktionen under de senaste åren har emellertid tillsammans med en kraftig ökning av bulkfartygsflottan lett till en överkapacitetssituation.

Ökningen i flottan har blivit speciellt stor genom att ett betydande antal stora tankfartyg i beställning under åren 1975–1977 blev konverterade till bulkfartyg. Obalansen på tankfraktmarknaden medförde även att en stor andel av det kombinerade bulkfartygstonnaget, som tidigare sysselsatts med oljetransporter, kom att övergå till transport av bulklaster. Detta har medfört att också fraktmarknaden för bulkfartyg har försämrats och kapacitetsreducerande åtgärder, såsom uppläggning av tonnage och s. k. "slow steaming", har vidtagits även för denna sektor. Uppläggningsen har ökat starkt under de senaste månaderna.

Det är enligt marknadsgruppens bedömning sannolikt att tillväxttakten för sjöburna bulktransporter kommer att bli lägre på 1980-talet än under 1960- och 1970-talen. På kort sikt – icke minst på grund av den svaga stålkonjunkturen – kan endast en marginell ökning av tonnagebehovet väntas. Obalansen på fraktmarknaden väntas sålunda kvarstå och något nybeställningsbehov finns inte. För perioden 1981–1985 bedöms en årlig ökning på ca 3–6% av bulktransporterna och därmed också av tonnagebehovet som sannolik. Detta skulle medföra ett tonnagebehov vid utgången av år 1985 om 155–180 milj. dwt. Med hänsyn till beräknad avgång från redan existerande tonnage beräknas befintligt tonnage då uppgå till 146 milj. dwt.

Nybyggnadsbehovet under perioden 1981–1985 beräknas sålunda till 10–35 milj dwt eller 2–7 milj. dwt per år (motsvarande 1,5–4,5 milj. brt per år). På längre sikt kan sålunda väntas ett återkommande behov av nytt bulktonnage dels med en inriktning mot större fartyg för transporter av malm, kol etc. över stora avstånd, dels mot mindre specialfartyg, avsedda för olika laster.

2.3 Styckegods-fartyg

Specialfartyg, såsom kylfartyg, biltransportfartyg, containerfartyg och Ro/Ro-fartyg, bildar tillsammans med de konventionella styckegods-fartygen en stor men heterogen grupp av fartyg. Analys av tonnagebehovet inom detta område kräver ingående detaljstudier av de olika delmarknaderna. Föreliggande marknadsbedömningar pekar i riktning mot en tonna-

geefterfrågan för denna kategori av fartyg på 115–120 milj. dwt år 1980 och 135–145 milj. dwt år 1985. Existerande tonnage inkl. leveranser av beställt tonnage beräknas år 1980 uppgå till ca 110 milj. dwt.

På längre sikt (1981–1985) väntas ett kontinuerligt nybyggnadsbehov av styckegodsfartyg, medan situationen på kort sikt karaktäriseras av en viss övertillförsel av tonnage. Nybeställningsbehovet under perioden 1977–1980 uppgår beräkningsmässigt till ca 5–10 milj. dwt, men de verkliga beställningarna kan genom bl. a. statliga stödåtgärder kraftigt väntas överskrida behovet. Uppskattas nybeställningarna fram t. o. m. år 1980 till 10–15 milj. dwt, erhålls ett nybyggnadsbehov för perioden 1981–1985 på ca 30–40 milj. dwt eller 6 à 8 milj. dwt per år (motsvarande ca 4–5 milj. brt per år).

De verkliga leveranserna har de senaste åren uppgått till ca 4 milj. brt per år. Det beräknade nybyggnadsbehovet på lång sikt för denna typ av fartyg kan således bedömas vara av normal karaktär.

2.4 Gasfartyg

Transporter av LNG (Liquefied Natural Gas) utförs i dag i huvudsak från Nordafrika, Persiska viken och Sydostasien till Förenta staterna, Västeuropa och Japan, där välutvecklade distributionsnät för gas finns. I det totala transportsystemet ingår, förutom fartygen, stora och kostnadskrävande landanläggningar för omvandling av gas till och från vätska. Nio sådana system för vilka fartygsbehovet är täckt är f. n. i funktion; påbörjade eller beslutade system är f. n. tio. Ett tjugotal ytterligare system är under diskussion.

De diskuterade transportsystemen avseende import till Förenta staterna (60%) och Japan (35%) ger ett klart uttryck för en framtida stor efterfrågan på LNG-fartyg. Det är i dag emellertid omöjligt att avgöra i vilken omfattning och när dessa projekt realiserar.

LNG-fartygsmarknaden kommer emellertid de närmaste åren att karaktäriseras av överskott på fartyg. I dag finns åtta beställda fartyg utan ordnad sysselsättning för leverans t. o. m. år 1981, vilket skall jämföras med ett beräknat behov av ca 17 enheter detta år. Under förutsättning att inga förseningar uppstår för dessa projekt, vilket erfarenhetsmässigt inte kan uteslutas utan tvärtom är ganska troligt, torde med hänsyn till redan utlagda preliminära beställningar behov kunna föreligga av endast ett fåtal enheter för leverans åren 1980–1981 med beställningstidpunkt under åren 1978–1979. Ett nybeställningsbehov av ytterligare ett tiotal LNG-fartyg för leverans tidigast år 1982 kan beräknas följa från troliga men ännu inte definitivt beslutade system.

2.5 Efterfrågan på fartyg i sammanfattning

Såsom framgår av analysen av delmarknaderna finns det, beträffande såväl den aktuella marknadssituationen som marknadsutsikterna, en grundläggande och betydelsefull skillnad mellan å ena sidan bulktonnage (tank- och bulkfartyg) och å andra sidan styckegods- och övrigt för specialfrakter inrättat tonnage. Bulkfartygsmarknaden präglas av det aktuella stora tonnageöverskottet, som manifesteras i låga fraktsatser, stor uppläggning, "slow steaming" och praktiskt taget total avsaknad av marknadsbetingade nybeställningar.

För styckegods- och övriga fartygstyper har efterfrågesituationen förblivit i huvudsak normal men påverkats av en väsentligen konjunkturbetingad dämpning av fraktbehov och förväntningar.

I tabell sammanfattas nybyggnadsbehovet under perioden 1978–1985 på grundval av de i tidigare avsnitt redovisade bedömningarna av fartygsmarknaden.

Tabellen ger i sammanfattning uttryck för ett kraftigt reducerat nybyggnadsbehov för åren 1978–1980. Genomsnittligt uppgår detta totalt sett för samtliga fartygstyper till 12 å 15 KBRT¹ per år, vilket kan jämföras med leveransvolymen år 1976 om ca 19 milj. KBRT. Huvudsakligen är detta en effekt av bortfallet för tank- och bulkfartyg, medan nybyggnadsbehovet i stort sett är normalt för styckegods- och övriga fartyg. I detta sammanhang bör nämnas att beställda fartyg för leverans under år 1978 och första delen av år 1979 svarar för huvuddelen av redovisat nybyggnadsbehov, varför en avsevärt lägre leveransnivå kan förväntas för senare delen av perioden.

Tabell Beräknat fartygsbyggnadsbehov åren 1978–1985 i milj. ton

Fartygstyp	1976		1978–1980		Varav beställt ^a		Genomsnitt per år		1981–1985	
	BRT	KBRT	BRT	KBRT					BRT	KBRT
1. Tankfartyg	20,4	7,1	14–19	5–7	13,7	4,8	4,7–6,3	1,5–2	7–12	2,5–4
2. Bulkfartyg	7,3	3,5	12–14	6–7	11,5	5,5	4–5	2,0–2,3	1,5–4,5	1–2
3. Styckegodsfartyg	4,1	5,5	15–20 ^b	20–25 ^b	10,3	13,8	3,7–5,0	5–7	4–5	6–7
4. Gasfartyg	0,9	1,3	4,5	6	4,5	6	1,5	2	2	2,5–3
5. Övriga fartyg	1,1	1,6	3–4	5–6	2,2	4	1–1,3	1,7–2	1–1,5	2–3
Totalt	33,8	19,0	–	–	42,2	34,1	15–19	12–15	16–25	14–20

^a enligt orderboken 1977-09-30

^b avser perioden 1977–1980

¹ Kompenserade bruttoton; KBRT är ett måttal som tar hänsyn till att arbetsinnehållet per BRT är olika för olika typer av fartyg. Det ger sålunda bättre uttryck för kapaciteten och beläggningen i varvsindustrin än det sedvanliga måttet BRT.

För åren 1981–1985 har beräknats ett genomsnittligt årligt nybyggnadsbehov om 14–20 milj. KBRT. Det ökade behovet återspeglar en återkommande efterfrågan på tankfartyg, men tyngdpunkten av efterfrågan är koncentrerad till styckegods-fartyg. Det bör påpekas att det angivna nybyggnadsbehovet utgör beräknade årsmedelvärden och att de högre års-genomsnittet förmodligen inte uppnås förrän mot slutet av perioden.

3. Varvskapacitetens utveckling

Efterkrigsutvecklingen karaktäriseras av den kraftiga utbyggnaden av den japanska varvskapaciteten med början i slutet av 1950-talet. Västeuropa har trots betydande kapacitetsökning genom modernisering och utbyggnad av äldre anläggningar förlorat sin tidigare dominerande ställning på den internationella fartygsmarknaden. Av ökande betydelse under senare tid har varit utbyggnaden av nya stora varv i vissa utvecklingsländer, främst i Sydkorea.

För praktiska ändamål kan världens nybyggnadskapacitet mätas som produktvolymen (fullgjorda leveranser) under år 1976 uttryckt i KBRT. Den stora orderbalansen åren 1974 och 1975 gav för världens varv i allmänhet – trots betydande avbeställningar av tankfartyg – en fortsatt hög produktionstakt under år 1976. Även 1977 års produktionsvolym blev i Västeuropa oförändrat hög, medan Japan uppvisade en minskning med ca 10%. Nedgång under år 1977 visas dock i Nederländerna (./, 30%) och i Sverige (./, 12%).

Kapacitetsneddragning pågår eller planeras emellertid i flera länder i Västeuropa och i Japan. Endast i undantagsfall kan hittills konstateras permanent reduktion genom nedläggning av varv eller övergång till annan produktion än fartyg. Den reduktion som har kunnat iakttas är i allt väsentligt i form av minskat uttag av övertid, minskad arbetsstyrka på varven och minskat utnyttjande av underleverantörer för t. ex. fartygssektioner. En ökad satsning på reparationsverksamhet för att kompensera bortfallet av nybyggnadsobjekt har också skett.

Kvarvarande orderreserv plus den nyteckning av order som trots den svaga efterfrågesituationen har kunnat erhållas, medger emellertid i flertalet varvsländer (Storbritannien, Frankrike, Spanien och Italien) en fortsatt hög produktionsvolym också under år 1978. Endast för ett fåtal varvsländer pekar orderläget på att någon egentlig ytterligare reduktion kommer att effektueras under år 1978, nämligen Japan (./, 25%), Västtyskland (./, 20%) och Sverige (./, 15%).

Varvsländer utanför Västeuropa och Japan har fördubblat sin produktion av fartyg under perioden 1970–1976. Denna snabba produktionsökning är i huvudsak hänförlig till några få länder som har ökat sin varvskapacitet kraftigt under senare år. Främst gäller detta Sydkorea, Brasilien

och Förenta staterna men även flera öststater såsom Sovjetunionen och Polen. Trots radande marknadssituation kommer utbyggnaden av ny varvskapacitet i länder utanför OECD att fortsätta under de närmaste åren. Under år 1977 svarade dessa länder för ca 15% av världsproduktionen av fartyg; deras andel av den aktuella orderstocken uppgår till inte mindre än en fjärdedel.

Den föreliggande överkapaciteten inom varvsindustrin är ett världsomspännande strukturproblem som ytterligare skärps genom den fortsatta kapacitetsutbyggnaden i de nya varvsländerna. Med utgångspunkt från bedömningen att en reduktion av världens varvskapacitet var ofrånkomlig i perspektivet av väntad efterfrågeutveckling, träffades i mars 1976 inom OECD:s ram en överenskommelse om vissa principer för medlemsländernas varvspolitik ("Guidelines") för vilka berörda regeringar engagerade sig. Nedtrappning av kapaciteten skulle sålunda vara en prioriterad målsättning för regeringarnas åtgärder att lösa varvskrisen. För att uppnå en stegvis och socialt acceptabel nedtrappning skulle åtgärder i detta syfte vidtas snarast och solidariskt av alla varvsländerna. Genom riksdagens beslut med anledning av prop. 1975/76: 121 om vissa varvsfrågor blev Sverige det första land som deklarerade en kvantifierad målsättning för kapacitetsminskningen (30% reduktion före utgången av år 1978 och viss ytterligare reduktion under år 1979). Beslut med liknande målsättning har senare aviserats av Japan och Nederländerna. Bl. a. eftersom sysselsättningssituationen i flertalet övriga varvsländer har känts mindre akut, har åtgärderna där hittills endast på ett mera allmänt sätt kopplats till omstrukturering och reduktion av varvskapaciteten. Stödåtgärder har i flertalet fall riktats mot hemmamarknaden för att säkra order åt inhemska varv. Därtill kommer att flera länder i allt större utsträckning har engagerat sig för u-landsbistånd i form av förmånliga kreditvillkor vid fartygsaffärer. Huvudsyftet med de hittillsvarande åtgärderna har i flertalet europeiska varvsländer varit att vis-à-vis Japan uppnå en rimlig balans vad gäller ingången av nya order.

Sammanfattningsvis anför marknadsgruppen att det alltjämt – och trots de förändrade utvecklingsperspektiven för fartygsefterfrågan – finns en rad faktorer som pekar på fortsatt utbyggnad av varvskapaciteten, såväl produktionsekonomiska skäl, vilka lockar nya läggkostnadsländer in i branschen, som strategiska, infrastrukturella och andra övergripande skäl för att bygga upp nationella varv och handelsflottor. Samtidigt finns det en rad konserverande krafter som bidrar till att behålla den äldre varvskapaciteten, kanske framför allt de sysselsättningsmässiga skälen i de gamla industriländerna. Från omställningssynpunkt är det positivt att flera av de äldre varvsländerna inkl. Japan har angett klart definierade målsättningar för en realistiskt betingad minskning av den egna varvskapaciteten. Förutom i Japan, Sverige, Nederländerna och möjligen Danmark har såväl policyinriktningen som åtgärderna dock kommit sent och resultaten ännu varit ringa. I Norge har nyligen framlagts ett regeringsförslag med stödåtgärder som för-

utsätter en halvering av den nuvarande varvskapaciteten. Men för flera kapacitetsmässigt betydande länder saknas, alltså både målen och medlen. Bedömningen av kapacitetsutvecklingen måste självfallet påverkas härav. Ett antagande om en effektuerad kapacitetsminskning fram till år 1980 om 25 % i Japan och Västeuropa framstår enligt marknadsgruppen som realistisk mot bakgrund av den redovisade beläggningssituationen. Den väntade utbyggnaden i övriga länder (och den aktuella mycket stora orderstocken i dessa länder) skulle i sådant fall innebära att den totala varvskapaciteten i världen inte skulle komma att minska nämnvärt.

4. De svenska varvens konkurrenssituation

Dagens kontraktspriser på den internationella fartygsmarknaden ger inte full kostnadstäckning för varven vare sig i Västeuropa eller Japan. Enligt av marknadsgruppen utförda jämförelser varierar täckningsgraden i förhållande till den svenska självkostnaden mellan 55 och 80 % för de redovisade standardfartygen. För vissa fartyg av specialfartygskarakter, med avancerad teknik och mindre öppna för internationell konkurrens, bedöms dock kostnadsläget f. n. såsom mindre ogynnsamt för de svenska varven. Även de japanska varven, torde f. n., generellt sett, ha en bristande kostnadstäckning – uppskattningsvis i storleksordningen 10 %.

I detta sammanhang är även finansieringsvillkoren av betydelse. Särskilt gynnsam finansiering till rederierna är likvärdig med en viss prisreduktion. Vid jämförelse med normal finansiering (OECD:s exportkreditvillkor) kan de villkor som f. n. tillämpas i flera länder i Västeuropa beräknas motsvara en prisreduktion av upp emot 20 à 25 %. Därför har också en ökad order-teckning i hemlandet kunnat komma till stånd.

Det är mot denna bakgrund enligt marknadsgruppen rimligt tro – bl. a. därför att flera av lågkostnadsländerna nu har tämligen långa orderstockar – att en lägsta prisnivå har etablerats och att löne- och andra kostnadsökningar (främst i Japan) kommer att få genomslag i kontraktspriserna på världsmarknaden under de närmaste åren. I samma riktning verkar ytterligare uppgång av den japanska valutan. För perioden t. o. m. år 1980 har pristrenden på den internationella fartygsmarknaden skattats till en total uppgång om 30 à 35 %. I reala termer torde dock förändringarna bli små. För fartygstyper med fraktmarknader som inte präglas av något större överskott kan prisgenomslaget väntas komma successivt. För bulkfartygen däremot gör osäkerheten om varaktigheten av nuvarande tonnageöverskott det troligt att prisuppgången skjuter fart först när balanstidpunkten närmar sig.

Om de svenska varvens kostnadsläge därvid kan förbättras beror på en rad faktorer som inte kan närmare utvärderas, såsom löne- och produktivitetsutvecklingen i Sverige vis-à-vis Japan. Asiatiska lågkostnadsländer,

främst Japan och Sydkorea, är marknadsledande för standardtonnaget. Svensk varvsindustri kan endast konkurrera här om så stora teknologiska eller produktionstekniska fördelar finns eller kan skapas att kostnadsdifferensen utjämnas. För stort tank- och bulktonnage, för vilket den svenska produktionsvolymen har varit stor och produktiviteten hög, torde förbättringen dock knappast kunna bli annat än marginell i förhållande till de existerande kostnadsdifferenserna. För dessa fartygstyper finns sålunda anledning vänta varaktiga och betydande underskott.

Det bör framhållas att konkurrenssituationen de närmaste åren är starkt beroende av ett flertal faktorer som varven själva inte kan påverka. I första hand gäller detta det svenska kostnadslägets utveckling och valutasituationen, därvid speciellt pariteten yen/dollar men även den svenska valutarelationen. Utom påverkan och svår att bedöma är också kostnadsutvecklingen i de marknadsledande länderna, särskilt Japan. Slutligen spelar de statliga subventionsprogrammen i konkurrentländerna en betydande roll. Dessa minskar omfattningen av den fria exportmarknaden. De kan komma att begränsa exempelvis de japanska varvens möjligheter och vilja att täcka in höjda tillverkningskostnader med höjda priser samt även i övrigt utöva en pristryckande effekt på fartygsmarknaderna.

*Bilaga 2***STRUKTURFRÅGOR**

En särskild grupp har belyst konsekvenserna av olika kapacitetsnivåer för Svenska Varv AB och Kockums AB. Dessa utredningar har ställts samman inom industridepartementet i samarbete med respektive företag.

Innehåll:

1. Produkt/marknadsstrategi för svensk varvsindustri
2. Produktinriktning och marknadspotential
3. Kriterier för bedömning av varvsenheter
 - 3.1 Produktionskostnader
 - 3.2 Anläggningar
 - 3.3 Tekniskt kunnande
 - 3.4 Marknadsrelationer
 - 3.5 Historisk resultatutveckling
4. Strukturalternativ/kapacitetsnivåer
 - 4.1 Envarvslösningar
 - 4.2 Tvåvarvslösningar
 - 4.3 Tre- och fyra-varvslösningar
 - 4.4 Slutsatser

1. Produkt/Marknadsstrategi för svensk varvsindustri

Svensk varvsindustri har jämfört med andra industrigrenar unika förutsättningar att kunna utveckla och producera olika slag av anläggningar. Dessa förutsättningar är knutna till den specifika typ av organisation som finns inom ett varv. Denna är anpassad till projektering, administration och produktion av stora, tekniskt komplicerade objekt med ett stort antal underleverantörer, där produktionen/slutmonteringen sker under en relativt kort tidsperiod och där produktens funktion garanteras vid leveransen. Detta är möjligt genom den stora bredd av kunnande som finns samlat på ett och samma ställe och den yrkesskicklighet som de anställda inom svensk varvsindustri sedan lång tid utvecklat.

Svensk varvsindustri har ett produktionstekniskt och administrativt kunnande som ligger på en internationellt sett mycket hög nivå. Anläggningarna är moderna och rationella jämfört med en stor del av de andra varven speciellt i Europa. Vid produktion av standardfartyg kan dock den höga lönenivån inte helt kompenseras genom högre produktivitet jämfört med låglöneländer. Lagstiftningen i Sverige kring den s. k. arbetstryggheten har medfört att anpassningar av produktionskapaciteten till konjunktursvängningar är svårare att genomföra i Sverige än i flertalet andra länder.

Mot denna bakgrund bör svensk varvsindustri på lång sikt skapa beredskap för att kunna producera varvsanläggningar avseende antingen fartyg eller "flytande anläggningar". Den minskning i behovet av ny transportkapacitet, som kan förutses mot slutet av seklet mot bakgrund av minskningen av oljetransporterna, innebär sannolikt tillsammans med spridningen av tekniskt kunnande, att konkurrensen inom området "varvsanläggningsproduktion" kommer att bli mycket intensiv runt sekelskiftet. De svenska varven bör därför inte bli alltför beroende av detta slag av produktion. De bör därför redan nu på alla sätt söka bredda sitt produktprogram så att de på lång sikt skall kunna uppnå en lönsam och tillräcklig sysselsättningsvolym. Detta bör ske genom ett målmedvetet program, vars omfattning och inriktning inte skall tillåtas påverkas av tillfälliga variationer i fartygsmarknaden.

På kort sikt anser strukturgruppen att följande strategi bör tillämpas:

- Satsning på utveckling av specialfartyg och alternativa produkter som tekniskt sett är på tillräckligt hög nivå för att produktionen av dessa inte med lätthet kan överföras till låglöneländer.
- Satsning på tillräckligt många projekt, så att ett urval därav skall kunna ge sådan tillväxtpotential att produktionsvolymerna medger ett rationellt utnyttjande av den tillgängliga kapaciteten.
- Medvetet "överlämna" produktionen till låglöneländer, när den nått sitt "mognadsstadium" och inte längre går att skydda tekniskt och/eller marknadsmässigt.

- Satsning på försäljning av hela system som inkluderar garantier för funktion och lönsamhet. Detta kan bl.a. ske i samarbete med annan svensk eller utländsk industri.

2. Produktionsinriktning och marknadspotential

Företagsekonomiskt grundade strukturförändringar måste utgå från en bedömning av vilka produktområden som under de första åren på 1980-talet kan ge den bästa ekonomin.

De produktområden som därvid främst synes komma i fråga är följande:

- Specialfartyg inkl. offshoreanläggningar, transportsystem och undervattenssteknologi.
- Standardfartyg vid de i framtiden sparsamt förekommande tillfällen då prisnivån överstiger svensk självkostnad.
- Prefabricerade industrianläggningar.

Under 1980-talet bedöms världens efterfrågan på ammoniakfabriker och ammoniak/ureafabriker bli ca 40 anläggningar per år. Till detta kommer ett uppskattat behov av metanol-, kondenserings-, NGL- och LPG-anläggningar som kan uppgå till ungefär samma antal per år. Ett rimligt antagande är att de svenska varven i början av 1980-talet skall kunna uppnå en så stor del av denna marknad att produktionen motsvarar ca 2 milj. arbetstimmar per år.

Specialfartyg omfattar allt utom tank-, bulk-, Ro/Ro-fartyg och general cargo. Världsmarknaden utgörs totalt av ca 7 milj. KBRT. De västeuropeiska varven exporterar ca 1,3 milj. KBRT. En 10-procentig andel härav motsvarar ca 2,5 milj. direkta timmar. Att upparbeta en så stor del av marknaden kommer att ta lång tid. Om den angivna volymen är möjlig att nå för de svenska varven kan de dock knappast räkna med att detta blir möjligt före år 1985. För första delen av 1980-talet kan kanske i genomsnitt hälften av denna volym uppnås.

Efterfrågan på LNG-fartyg får sannolikt en god tillväxt under 1980-talets första hälft. Mot bakgrund av konkurrenssituationen på LNG-marknaden kan, även med det kunnande som Kockums AB representerar, en marknadsandel på 10 % betecknas såsom maximal, dvs. 2–3 fartyg per år.

Prefabricerade industrianläggningar och "icke standardfartyg" inkl. LNG-fartyg kan således komma att utgöra basbeläggningen för de svenska storvarven under första hälften av 1980-talet.

Standardfartyg bör inte ses som en kontinuerlig del i den framtida varvsbeläggningen utan bör produceras endast vid de tillfällen då goda priser kan uppnås.

I tabell 1 görs en bedömning av marknadspotentialen för de svenska storvarven i början av 1980-talet. I denna tas inte hänsyn till de kortsiktiga effekter på konkurrenssituationen som kan uppkomma på grund av sådana

neddragningar av kapaciteten i de stora varvsnationerna som f. n. diskuteras (t. ex. i Japan) utöver vid årsskiftet 1977/78 kända planer.

Bedömningen förutsätter emellertid att en eventuell kapacitetsreduktion och omorganisation av svensk varvsindustri inte sker till priset av försämrade konkurrensförmåga.

Tabell 1. Marknadspotential för de svenska storvarven i början av 1980-talet (milj. dir. tim.)

Produktområde	Marknadspotential
LNG-fartyg	0–4
Övriga icke standardfartyg inkl. offshore, transportsystem och undervattens teknik	0–1
Standardfartyg	0–2
Prefabricerade industrianläggningar	0–2

Som jämförelse anges här nedan den av 1977 års analysgrupp rekommenderade kapaciteten för de olika varven uttryckt i arbetstimmar.

Tabell 2. Den av 1977 års analysgrupp rekommenderade sysselsättningsnivån vid olika varv (milj. dir. tim.)

Varv	Milj. arb.-timmar
Arendal	3,5
Kockums	3,6
Uddevalla	2,7
Öresundsvarvet	1,9
Summa	11,7

Tabell 1 anger en sysselsättningsnivå som ligger inom det vida intervallet 0–9 milj. direkta timmar. Sannolikheten att det under första delen av 1980-talet skulle finnas en större lönsam marknadspotential än 9 milj. direkta timmar bedöms som mycket låg. Det mest sannolika är att sysselsättningen kommer att ligga mellan 4–6 milj. direkta timmar.

3. Kriterier för bedömning av varvsenheter

Vid en bedömning av de olika varvsenheterna inför ett ställningstagande av den framtida strukturen för svensk varvsindustri måste ett brett fält av kriterier tas in i bilden. Det stora flertalet av dessa kriterier kan endast användas om man utnyttjar bedömningsgrunder som innehåller en större eller mindre grad av subjektivitet. Detta gör att de gjorda bedömningarna på intet sätt kommer att vara oantastliga. Om analysen skulle begränsas till endast sådana kriterier för vilka objektiva och oantastliga bedömningsgrunder kan användas skulle flera av de viktigaste kriterierna falla bort. Analysen skulle därvid bli ofullständig och medföra att viktiga strukturbeslut skulle komma att fattas på ett osäkert underlag.

De kriterier som får anses ha störst relevans för bedömning av varvsenheter är följande: Produktionskostnader, anläggningar, tekniskt kunnande och marknadsrelationer.

3.1 Produktionskostnader

Kalkyljämförelser mellan storvarven visar att produktionskostnaden för olika slag av standardfartyg är ungefär densamma vid de fyra varven.

3.2 Anläggningar

Kockums och Uddevallavarvets anläggningar är väl anpassade för produktion av stora objekt. Arendal har mindre dockor än Kockums och Uddevalla. Öresundsvarvets anläggning medger inte heller produktion av stora objekt, utan används ofta för speciell teknik för produktion i samarbete med ett större varv.

Vid produktion av mindre objekt föreligger inte några skillnader mellan varven.

Bortsett från vissa nödvändiga investeringar för att förändra möjligheterna att tillverka olika typer och storlekar av fartyg samt andra produkter bedöms investeringsbehoven i övrigt variera ganska kraftigt mellan de olika varven.

Arendal och Kockums har under 1970-talet förnyat och förbättrat sina anläggningar så att re- och miljöinvesteringar kommer att vara låga de närmaste åren. Anläggningarnas genomsnittliga ålder vid Kockums är något lägre än vid Arendal. Uddevallavarvet har en nyligen färdigställd anläggningsdel (kontor, docka, flak-line) och en betydligt äldre del (maskinverkstad, utrustningsverkstäder) där vissa investeringar torde behövas de närmaste åren. Öresundsvarvets anläggningar har hög genomsnittlig ålder och därmed ett större reinvesteringsbehov än övriga varv under den närmaste tiden.

3.3 Tekniskt kunnande

Arendal och Kockums har betydligt större resurser för utveckling och projektering än Uddevalla och Öresundsvarvet.

Inom de eventuella framtida produktionsområdena har sannolikt inte något av varven några betydelsefulla tekniska försprång utom på områdena LNG-fartyg, prefabricerade industrianläggningar och undervattensteknik.

Kockums producerade år 1969 två LNG-fartyg och har sedan dess ytterligare utvecklat tekniken kring denna fartygstyp. Arendal har projekterat LNG-fartyg men saknar produktionsteknisk erfarenhet.

Svenska Varvs utvecklingsbolag har tillsammans med Arendal drivit utveckling av olika typer av prefabricerade industrianläggningar (för produk-

tion av ammoniak, urea, metanol, m.m.). Även Kockums har bedrivit visst utvecklingsarbete inom detta område, främst avseende kondenseringsanläggningar för naturgas.

Kockums har genom konstruktion och produktion av ubåtar skaffat sig erfarenhet av undervattens teknik.

3.4 Marknadsrelationer

Varven har i fråga om standardfartyg varit inriktade på vissa kundkategorier. I fråga om marknadsrelationerna på detta område torde varvens positioner vara likvärdiga.

Kockums är etablerat som ett av de ca tio varv i världen som har producerat LNG-fartyg, vilket innebär ett klart marknadsövertag gentemot varv som inte kan visa på referensobjekt.

Arendal – Topsøe har en marknadsmässig framskjuten position avseende prefabricerade ammoniak- och urea-anläggningar.

3.5 Historisk resultatutveckling

Den historiska utvecklingen har ett visst om än mycket begränsat värde som samlat instrument för den framtida utvecklingen. Det har därför inte ansetts relevant att göra någon redovisning härav.

4. Strukturalternativ/kapacitetsnivåer

För närvarande har inte något av storvarven någon utformad verksamhetsinriktning som med stor sannolikhet leder till lönsamhet. De framtida affärsmöjligheter som har berörts i det föregående är alla mycket svårbedömbara dels avseende när i tiden de skall kunna realiseras dels volymmässigt och dels lönsamhetsmässigt. De strukturalternativ som i det följande närmare kommer att belysas måste därför grundas på en mycket osäker bedömning av framtiden.

De potentiella vinsterna i de angivna framtida affärsmöjligheterna motiverar inte att fler olönsamma fartygsorder tecknas. Från strikt företagsekonomiska bedömningar kan det därför allvarligt övervägas om inte en nedläggning av samtliga storvarv kan vara befogad.

Om möjligheter skapas för varven att klara övergången till angivet produktprogram förefaller det emellertid rimligt att med hänsyn till marknadsförutsättningarna diskutera en lämplig storlek av en kvarvarande svensk varvsindustri. Detta synes då böra ske mot bakgrund av en marknadspotential som medför en sysselsättning av 4–6 milj. direkta timmar. En anpassning till denna nivå bör ske så snabbt som möjligt för att dels minska förlusterna under anpassningstiden, dels åstadkomma den psykologiska fördel en snabb lönsamhetsförbättring ger.

Vid en bedömning av den framtida varvsstrukturen uppkommer, oavsett frågan om kapacitetsnivå, att ta ställning till om strukturen skall inriktas på ett fåtal stora enheter eller flera små.

Vid ett sådant ställningstagande bör beaktas att kostnadsnivån per producerad enhet ökar vid minskning av varvsstorlekarna. Vidare torde en struktur med flera små varv på sikt komma att innebära större investeringsbehov än med få stora enheter.

En varvsstruktur med flera småvarv skulle innebära större svårigheter när det gäller att genomföra en allmän reduktion av verksamheten än med ett fåtal storvarv. Vidare framhålls att ett fåtal storvarv ger större möjligheter till koncentration på produkt- och marknadsutveckling.

I den efterföljande strukturdiskussionen behandlas enskilda varv på fyra olika kapacitetsnivåer, nämligen:

- Nedläggning av varvsverksamheten
- Den av 1977 års analysgrupp förordade kapacitetsnivån
- 70 % av ovannämnda nivå
- En maximal nivå avseende en "rimlig" övre kapacitet.

Kapacitetsnivåerna för de olika varven vid fortsatt varvsverksamhet framgår av nedanstående tabell.

Tabell 3. Kapacitetsalternativ (milj. dir. tim.)

Varvsenhet	70 % av 1977 års analysgrupps- kapacitetsnivå	100 %	Det maximala alternativet
Arendal	2,5	3,5	4,5
Kockums	2,5	3,5	5,0
Uddevalå	1,9	2,7	4,0
Öresund	1,4	1,9	2,5

I tabell 4 nedan visas alla de kombinationer av varv som är möjliga från envarvslösningar till fyrvarvslösningar. Timvolymen för de olika kombinationerna anges vid de i tabell 3 angivna kapacitetsalternativen. En prioritering av strukturalternativ har gjorts för de företagsekonomiskt bästa lösningarna inom varje kombination.

Som förut nämnts anger marknadsbedömningen intervallet 4–6 milj. direkta timmar som den volym som kan bli lönsam under början av 1980-talet. Enligt tabellen ovan finns rum för allt från ett till tre varv inom intervallet. Det kan konstateras att ingen trevarvslösning ur företagsekonomisk synpunkt är bättre än den bästa tvåvarvslösningen. I tvåvarvslösningen finns nämligen potential att öka volymen om marknaden skulle förbättras. Tvåvarvslösningarna ger lägre styckekostnader än trevarvslösningarna. Vidare innebär de att en senare nedläggning av varvsverksamheten blir mindre kostnadskrävande.

Tabell 4. Kapacitet i olika strukturer (milj. dir. tim.)

Struktur- alternativ	Timvolym 70%	100%	Max.	Prioritering av strukturalt.
<i>Envarvslösning</i>				
Öresundsvarvet	1,4	1,9	2,5	
Uddevallavarvet	1,9	2,7	4,0	
Arendal	2,5	3,5	4,5	
Kockums	2,5	3,5	5,0	1
<i>Twåvarvslösning</i>				
Uddevallavarvet				
+ Öresundsvarvet	3,3	4,6	6,5	
Arendal + Öresundsvarvet	3,9	5,4	7,0	
Kockums + Öresundsvarvet	3,9	5,4	7,5	
Arendal + Uddevallavarvet	4,4	6,2	8,5	
Kockums + Uddevallavarvet	4,4	6,2	9,0	1
Arendal + Kockums	5,0	7,0	9,5	1
<i>Trevarvslösning</i>				
Arendal + Uddevallavarvet				
+ Öresundsvarvet	5,8	8,1	11,0	
Kockums + Uddevallavarvet				
+ Öresundsvarvet	5,8	8,1	11,5	2
Kockums + Arendal				
+ Öresundsvarvet	6,4	8,9	12,0	2
Kockums + Uddevallavarvet				
+ Arendal	6,9	9,7	13,5	1
<i>Fyravarvslösning</i>				
Arendal + Kockums + Uddevallavarvet + Öresundsvarvet	8,3	11,6	16,0	

4.1 Envarvslösningar¹

Av storvarven har Kockums den anläggning som ger störst möjlighet att agera på alla de angivna produktområdena. Kockums har tillsammans med Arendal de bästa tekniska resurserna och är dessutom redan etablerade på LNG-marknaden. Tekniska resurser för utveckling av prefabricerade industrieanläggningar kan flyttas till Kockums.

Slutsats: Kockums har störst möjlighet att kunna drivas lönsamt på 1980-talet.

Problem: Det kan vara svårt att lyckas med både prefabricerade industrieanläggningar och LNG-fartyg eller andra specialfartyg inom ett enda varv. Risken finns att vi avhänder oss möjlighet att lyckas på flera områden vid en envarvslösning. Dessutom är volymflexibiliteten uppåt begränsad.

¹ I detta och följande strukturförslag utgår vi från att om Arendals produktionsvolym minskas måste turordningsreglerna i Göteborg påverkas och att följaktligen Eriksbergsöverenskommelsen upphör att gälla för att undvika oacceptabel åldersstruktur på Göteborgsenheterna.

4.2 Tvåvarvslösningar

En tvåvarvslösning ger större möjligheter att lyckas på flera produktområden. Det är dock mindre sannolikt att två varv kan med lönsamhet uppehålla en så hög volym som motsvarar den av 1977 års analysgrupp angivna. Däremot kan två varv med minskad kapacitet till sammantaget ca 6 milj. direkta timmar eventuellt nå lönsamhet. Tvåvarvslösningens nackdel är det högre kostnadsläget vid "bantade" varv samt svårigheter att genomföra bantning och omorientering av verksamheten samtidigt. Med hänsyn härtill och till den ofördelaktiga ålderstrukturen på personalen som kapacitetsminskningar kan medföra bör minskningen maximeras till ca 70 % av den av analysgruppen angivna nivån. Större minskningar förutsätter sannolikt radikalt förändrad organisation inom varven med de risker detta innebär att minska möjligheterna att lyckas inom nya produktområden.

De tvåvarvslösningar som är ungefär likvärdiga är Kockums och Arendal samt Kockums och Uddevallavarvet. Kockums och Uddevallavarvet maximerar den anläggningsmässiga typflexibiliteten medan Kockums och Arendal maximerar de tekniska utvecklingsresurserna. Skillnaderna mellan de två lösningarna är så små att andra kriterier än företagsekonomiska måste bli avgörande. Således förordas som tvåvarvslösning någon av ovanstående med bägge varven till 70 %.

Slutsats: Bästa tvåvarvslösning är Kockums och Arendal eller Kockums och Uddevallavarvet. Sådana lösningar medger god volymflexibilitet uppåt.

Problem: Om Uddevallavarvet behålls finns problemet att varvet är oförberett på en omorientering mot andra produkter.

4.3 Tre- och fyra-varvslösningar

Som framgår av tabell 4 är trevarvslösningar inte företagsekonomiskt motiverbara. Om en trevarvslösning ändå övervägs anses Arendal, Kockums och Uddevallavarvet böra bibehållas. Olika organisatoriska lösningar måste härvid prövas som tillåter en kraftig volymreduktion utan följande ogynnsamma kostnadsstegringar.

Arbetsgruppen finner inte skäl motivera en fyra-varvslösning.

4.4 Slutsatser

De företagsekonomiskt fördelaktiga strukturalternativen anses vara följande (utan rangordning):

total nedläggning av varvsproduktion

Kockums

Kockums och Arendal eller Kockums och Uddevallavarvet.

Bilaga 3

SAMMANFATTNING AV RAPPORT AV ARBETSGRUPPEN FÖR MINDRE OCH MEDEL- STORA VARV

Analysgruppen har bestått av följande personer:

Thord Mellström, ordförande, Peter Sandell, Leif Svensson, Claes Larsson, sekreterare och Hertha Bengtsson, bitr. sekreterare

Innehåll

1. De mindre och medelstora varven
2. Marknad
3. Teknisk nivå
4. Ekonomi och finansiering
5. Rekommendationer

1. De mindre och medelstora varven

Analysarbetet har omfattat följande varv:

Oskarshamns Varv AB, AB Lödöse Varv, Kalmar Varv AB, Mattsonföretagen med Marstrands Varv och Karlstad Varv, Åsiverken AB, Falkenbergs Varv AB, Lunde Varv och Verkstads AB samt Marinteknik Verkstads AB.

Dessutom har i analysarbetet ingått följande företag som tillhör Svenska Varv AB:

Karlskronavarvet AB, Götaverken Sölvesborg AB och Götaverken Finnbo AB.

De mindre och medelstora varven sysselsätter f. n. ca 4 600 personer vid tolv produktionsställen. Antalet tjänstemän och arbetare uppgår till ca 900 resp. ca 3 700.

Karlskronavarvet är det största företaget av de behandlade varven med ca 35 % av totalt antal anställda. Det minsta varvet, Marinteknik, har ca 1 % av det totala antalet anställda.

Vad beträffar omsättning för nybyggnader och reparationsverksamhet samt ägarstruktur i gruppen mindre och medelstora varv kan varven sammanföras i olika grupper enligt följande sammanställning.

Genomsnittlig årlig omsättning perioden 1974- 1977 milj. kr.	Varvsenheter		
	Statliga	Privata	
		Rederianknutna	Fristående
150	Karlskrona	Oskarshamn	
100	Finnboda	Lödöse	
50		Kalmar	Marstrand +
40		Falkenberg	Karlstad
30	Sölvesborg		Åsiverken
20			Lunde
10			Marinteknik

Omsättningen har alltsedan 1960-talet ökat snabbt. Detta gäller såväl nybyggnation som övrig verksamhet, främst reparationer. Värdet av gruppens fartygsleveranser år 1977 uppgick till ca 750 milj. kr.

Reparationsverksamheten svarar för en relativt liten del (10- 15 %) av den totala omsättningen. Fartygsreparationerna är dock väsentliga för varvens ekonomi genom att de kan utjämna kapacitetsutnyttjandet.

2. Marknad

De mindre och medelstora varvens orderläge kan sammanfattas enligt följande.

Vid utgången av år 1977 fanns vid de aktuella varven beställningar på sammanlagt 58 fartyg för leverans under åren 1978–1981 förutsatt att s. k. beställarstöd beviljas.

Produktionskapaciteten under år 1978 är fullt utnyttjad baserat på tidigare erhållna order och order tecknade i huvudsak under andra halvåret 1977 baserade på det av riksdagen tidigare beviljade s. k. beställarstödet. Flera varv har även produktionen under år 1979 till stor del täckt med sådana beställningar. Några enheter har ännu inte erhållit nya order som ger fullt kapacitetsutnyttjande under år 1979.

Orderläget för flertalet av varven medför att det från såväl produktions- som sysselsättningssynpunkt är nödvändigt att nya order tecknas under år 1978, i vissa fall redan före halvårsskiftet, för att säkerställa fullt kapacitetsutnyttjande under åren 1979 och 1980.

Samtliga varv uppger att de förhandlar med olika beställare med förhoppningar att erhålla nya order under år 1978. I förhandlingarna är dock frågan om erhållande av statligt beställarstöd av central betydelse och kan sägas vara avgörande för de svenska rederiernas möjligheter att teckna nya order på hemmamarknaden.

En analys av den aktuella marknadssituationen och marknadsutsikterna visar på en grundläggande skillnad mellan å ena sidan tank- och bulkfartyg och å andra sidan styckegods- och för specialfrakter inrättade fartyg.

Av speciellt intresse för analysgruppen är bedömningen av marknaden för styckegods- och specialfartyg.

För styckegodsfartyg, liksom för "övriga" fartygstyper, har konstaterats att efterfrågan förhållit sig i huvudsak konstant. Dessa fartygstyper har också svarat för nära nog hela nybeställningsvolymen under åren 1976 och 1977. Den starka och långdragna konjunkturedgången i de stora industriländerna, liksom den allmänna likviditetsförsämring som tämligen allmänt har drabbat rederinäringen, får dock anses ha haft en återhållande effekt. Å andra sidan har statligt stöd åt inhemska redare och åt u-länder på många håll bidragit till beställningar som inte omedelbart svarar emot fraktbehoven. Det skall därför inte uteslutas att det för vissa av dessa delmarknader, exempelvis Ro/Ro-fartyg, kan uppstå temporära överkapacitetsproblem, dock förmodligen av mindre omfattning än de som f. n. belastar bulkfraktmarknaderna.

Den väntade utvecklingen blir sålunda mera normal för dessa fartygstyper. På längre sikt bör efterfrågan fortsätta att öka i takt med den väntade tillväxten av världshandeln. Det finns också skäl att vänta en mera positiv utveckling för handeln med de bearbetade varor, som står främst i blickpunkten för dessa sjöfraktmarknader, än vad gäller råvaror och bränslen, som utgör grundvalen för bulkfraktmarknaderna.

De mindre och medelstora varvens produktinriktning har varit varierande och omfattat färjor, tankfartyg, Ro/Ro-fartyg, cement- och kemikaliefartyg etc.

Kundinriktningen är geografiskt begränsad till främst Sverige och Väst-europa. Exportandelen de senaste åren har varit låg och nuvarande order-bok innehåller inga fartyg för export, till stor del en effekt av det nuvarande statliga beställarstödet till svenska rederier. Med nuvarande produktinriktning konkurrerar varven främst med västeuropeiska varv.

Det bör noteras att globalt sett svarar Västeuropa för omkring hälften av produktionen av mindre fartygstyper och att exportinriktningen är högre i Västeuropa än i övriga världen. Ca 60 % av Västeuropas produktion exporteras antingen till andra länder inom Västeuropa eller utanför.

De enskilda varvsföretagen framhåller att en ökad specialisering och inriktning mot mer produktionstekniskt krävande fartygstyper synes nödvändig för att i framtiden kunna upprätthålla konkurrensförmågan. Historiskt har dock en sådan specialisering ägt rum och omfattat bl. a. kemikalietankfartyg, tankfartyg för transport av flytande svavel och bogserfartyg för brandbekämpning och isbrytning. Det låga antalet specialfartyg i den nuvarande orderstocken får ses som ett uttryck för en f. n. stor efterfrågan från svenska rederier på mindre standardtonnage och Ro/Ro-fartyg.

För att kunna åstadkomma den specialisering som synes nödvändig krävs en målmedveten satsning på produktutveckling m. m. Som exempel på tänkbar utvecklingsmöjlighet kan nämnas kusttransporter med pråm enligt den s. k. push-bargemetoden, som sedan länge praktiserats i Förenta staterna och nu alltmer används i Västeuropas flodsystem.

Följande sammanfattande bedömningar kan göras för efterfrågan på mindre fartyg under de närmaste åren i enlighet med marknadsgruppens analyser.

Efterfrågan på standardfartyg, såsom mindre tank-, bulk- och Ro/Ro-fartyg, är låg men av normal karaktär. För övriga fartygstyper såsom fiskefartyg, mudderverk, isbrytande fartyg, kabelutläggare, bogserfartyg, bedöms efterfrågeutvecklingen de närmaste åren vara stabil och av normal karaktär. För att en noggrannare bedömning av marknadspotentialen inom de olika produktområdena skall kunna ges, krävs en separat analys över utbud och efterfrågan för varje produkttyp, likaväl som en genomgång av konkurrenssituationen.

De mindre och medelstora varvens kapacitet uttryckt i kompenserade bruttoregisterton (KBRT) uppgick under åren 1975–1976 till ca 150 000 KBRT, dvs. ca 15 % av den sammanlagda svenska varvskapaciteten.

Vissa av varven har levererat avsevärda mängder sektioner till storvarven under nämnda år. Sektionsleveranserna från dessa varv kan uppskattas till ca 40 000 ton stål/år, dvs. ungefär samma mängd stål som de övriga mindre och medelstora varven utnyttjar i den egna produktionen.

Gruppen konstaterar att nybyggnadskapaciteten har ökat under de senaste åren och kommer att öka än mer under de närmaste åren. Detta är till stor del en effekt av bortfallet av sektionleveranser till storvarven och det faktum att de varv som arbetat på denna marknad i stället inriktar sig på

produktion av fartyg. För vissa varv har även bortfallet av marina beställningar haft stor betydelse.

Ett icke obetydligt kapacitetstillskott på den marknad som här avses kan förutses på grund av att de s. k. storvarven för att upprätthålla sysselsättningen på önskvärd nivå, börjar konkurrera om fartygstyper och fartygsstorlekar som de normalt inte producerar. Exempel på en sådan ökad konkurrens har redan kunnat märkas. Motsvarande tendenser har uppmärksamats också vad beträffar reparationsverksamheten, där de större reparationsenheterna, har tagit marknad från de mindre varven.

För vissa av de mindre och medelstora varven är statliga myndigheters fartygsbeställningar av särskild betydelse för den fortsatta verksamheten. Investeringarna i fartyg hos sjöfartsverket, vägverket och tullverket uppgår för budgetåren 1977/78–1980/81 till ca 260 milj. kr. enligt nu gällande långtidsplanering. Dessutom markerar sjöfartsverket i sin långtidsplan behov av ytterligare en havsisbrytare. Hur stor del av planerna som kan komma att realiseras under den angivna tidsperioden är beroende av kommande budgetbehandling.

Analysgruppen har från de mindre och medelstora varven inhämtat uppgifter om självkostnaden för vissa fartygstyper. Självkostnaden för dessa fartyg har jämförts med den internationella prisnivån vid årsskiftet 1977–1978. Beträffande de uppgivna självkostnaderna torde en viss osäkerhet råda, varför slutsatserna får tas med viss försiktighet.

Jämförelsen har gett följande resultat.

Marknadspris för vissa fartygstyper i förhållande till förkalkylerad självkostnad

	<i>Självkostnads- täckning i %</i>
Medelstora Ro/Ro-fartyg	60–80
Mindre Ro/Ro-fartyg	90
Mindre kemikalietankfartyg	85

För de redovisade fartygstyperna varierar som synes självkostnadstäckningen från ca 60–90 % vid jämförelse med den internationella prisnivån.

För mer standardbetonade fartyg, såsom tank- och torrlastfartyg, inom det marknadssegment som de mindre och medelstora varven bearbetar, visar jämförelser en betydligt sämre självkostnadstäckning.

Varven har till analysgruppen angett att de på sina fartygsmarknader är kostnadsmässigt konkurrenskraftiga gentemot vissa av konkurrenterna, nämligen västtyska och norska varv. Dessa varv kan dock tack vare förmånligare finansieringsvillkor eller direkta statliga byggnadssubsidier i dag erbjuda 10–15 % lägre priser. Gentemot japanska varv anges av de berörda varven en offertprisskillnad på 20–30 %.

Mot bakgrund av nämnda jämförelser och uppgifter har analysgruppen konstaterat att det svenska kostnadsläget vid de mindre och medelstora varven ligger avsevärt högre än den lägsta internationella kostnadsnivån.

Denna tendens kan väntas bestå de närmaste åren. Gentemot några av konkurrentländerna föreligger ingen större skillnad i självkostnad, men en viss skillnad i offertpris existerar delvis beroende på vissa länders varvstöd.

Enligt analysgruppen tyder de gjorda internationella jämförelserna på att de mindre och medelstora varven kommer att utsättas för ett ökat konkurrenstryck från i första hand lågkostnadsländer. Dessutom kan den redan existerande varvspolitiken hos flera producentländer väntas leda till ett ökat skydd för hemmamarknaden med en minskande fri marknad som följd. Varvens möjligheter att konkurrera om exportorder bedöms därför komma att försämrats om inte de svenska varven ges motsvarande stöd som flera länder f. n. ger sin varvsindustri.

Avgörande för kapacitetsutnyttjandet under de närmaste åren kommer att bli de svenska redarnas benägenhet och förmåga att beställa nytt tonnage vid de svenska varven samt varvens möjligheter att öka konkurrensförmågan genom att skapa unika produkter.

3. Teknisk nivå

Varvens tekniska och organisatoriska status kan sammanfattas enligt följande.

Samtliga anläggningar har varit föremål för väsentlig upprustning under 1970-talet med tonvikt på maskiner och byggnader för stålanvändning. Vissa varvsenheter har i princip helt nya anläggningar. Ett par varv har också genomgått en nästan fullständig ombyggnad under samma tid. Trots dessa investeringar bedrivs generellt sett mycket arbete utomhus bland flera av varven.

På utrustningssidan har inte några stora förändringar skett. Investeringar har här koncentrerats på maskinersättningar, kajer och kranar. Verkstäderna är i de flesta fall små, utspridda och många gånger orationella. Detta är till särskild nackdel för varvens reparationsverksamhet och den vikt som tillmäts denna verksamhet vid vissa varv.

Med hänsyn till de restriktioner som de fysiska anläggningarna utgör varierar de olika enheternas anpassningsförmåga till en förändrad marknadssituation kraftigt.

Beträffande produktionsutförande kan konstateras att:
varven i stort sett bygger sina fartyg på konventionellt sätt
förutrustning inte förekommer i större omfattning
mekaniseringsgraden vid svetsning är förhållandevis låg
däckhus byggs separat och lyfts ombord där lyftkapacitet finns.

Med hänsyn till fördelningen mellan fartygsbyggnad och reparation kan följande sägas om de mindre och medelstora varven. Reparationsdelen varierar från 5–40 % hos de enskilda varven. Andelen varierar år från år,

men nybyggnationen har generellt sett ökat de senaste åren. Den uppgick som tidigare nämnts till ca 750 milj. kr. år 1977.

Personalomsättningen är mycket varierande men ligger på en förhållandevis låg nivå och utgör i medeltal ca 10 % för de kollektivanställda. För tjänstemännen är medeltalet ca 7 %.

Vad gäller frånvaron har för tjänstemännen tendensen varit fallande de senaste två åren. Medelvärde är ca 7 %. För kollektivanställda har frånvaron varit konstant ökande och ligger för alla medelstora varv på mellan 18–23 %. De mindre varven har registrerat 12–13 % för år 1977.

Allmänt kan noteras att löneläget varierar kraftigt och i genomsnitt är lägre än hos storvarven. Såväl tidlön som ackord tillämpas för de kollektivanställda.

För att vidmakthålla den nuvarande tekniska nivån och balansera tidigare gjorda investeringar krävs totalt ca 100 milj. kr. i anläggnings- och miljöinvesteringar åren 1978–1981.

De planerade investeringarna är i de flesta fall behövliga för att erhålla en rationellare produktion. De koncentreras i de flesta fall till ombyggnad och rekonstruktion av utrustningsverkstäder.

Till att förbättra varvens konkurrensförmåga måste andra faktorer än efterfrågestimulerande åtgärder bidra. Hit hör bl. a. samordning mellan varven och utveckling av aktiviteter som ingår i hela begreppet fartygsproduktion.

Vissa medelstora varv har genom sin tillhörighet till koncerner med shippingverksamhet haft möjlighet att få avsättning för sina produkter hos eller genom resp. koncern. Vidare har de erhållit resurser för marknadsföring och försäljning internationellt genom denna tillhörighet.

För de fristående varven är situationen annorlunda. Deras marknad har utgjorts av den inhemska marknaden med enstaka inslag av exportorder. Berörda varvs resurser har varit och är små på marknads- och försäljningsidan. Offertförfrågningar från utlandet hänför sig i flertalet fall till kontakter från utvecklingsländer. De berörda varven saknar emellertid oftast helt erfarenhet och resurser att bearbeta dessa kunder.

Dessa varv är därför mindre beroende av externa resurser vad avser projektering och konstruktion för fartygsnybyggnad.

Beträffande projektering och produktutveckling av nya fartyg har den tidigare nämnda anknytningen av vissa varv till rederier säkerställt en rimlig projekt- och produktutveckling. Med den ändrade marknadsinriktningen som bedöms nödvändig för att erhålla beställningar i framtiden anses dock ett ökat behov av fartygsutveckling vara nödvändig.

De nuvarande konstruktionsresurserna inom eller utom företaget torde tillfredsställande fylla de behov som finns. Analysgruppen kan som alternativ på längre sikt se en utveckling mot en samordning av konstruktionsresurserna.

I dagsläget sker ingen samordnad tillverkning av stål- och utrustnings-

komponenter. Detta innebär att produktionen i huvudsak är upplagd på mindre serier eller enstyckstillverkning vid varje enskilt varv.

Den produktionstekniska utvecklingen på berörda varv sker i dag huvudsakligen hos produktions- och arbetsledningen. För att på lång sikt befrämja produktivitetsutvecklingen och höja den tekniska nivån är det väsentligt att större personella resurser tillförs för detta ändamål.

I fråga om administrativa system, varmed här avses aktiviteter som direkt styr produktionen, uppvisar de analyserade varven en mycket varierande bild när det gäller utnyttjandet härav. Analysgruppen har här uppmärksammat att utvecklingsbehov och samordningsmöjligheter torde föreligga. Analysgruppen föreslår att denna fråga studeras av varven tillsammans med lämplig branschorganisation, exempelvis Varvsindustrins Data-central.

Analysgruppen har konstaterat att det vid flera varv finns problem att rekrytera lämplig arbetskraft. Det bedöms därför som positivt att möjligheter kommer att arrangeras för varvsutbildning i det planerade centret på f. d. Lindholmens varv i Göteborg.

Analysgruppen har konstaterat att projekt- och konstruktionsarbete för militära fartyg bedrivs vid flera av de berörda företagen och vid storvarven, vilket inte kan anses utgöra en rationell arbetsfördelning.

4. Ekonomi och finansiering

De mindre och medelstora varvens ekonomiska och finansiella förutsättningar kan sammanfattas enligt följande.

Varven har i sina prognoser för perioden 1978–1981 räknat med en produktionsvolym som motsvarar nuvarande kapacitetsnivå. Det innebär att omsättningen för nybyggnadsverksamheten totalt beräknas uppgå till 1 900 milj. kr. under åren 1979 och 1980. Av denna försäljningsvolym täcks f. n. ca 675 milj. kr. av beställningar med redan beslutade beställarstöd. 1978 års nybyggnadskapacitet täcks till ca 75 % av order från rederier som erhållit beställarstöd.

Reparationsverksamheten beräknas minska något under prognosperioden i förhållande till utvecklingen under åren 1974–1977. Även om reparationsverksamheten under åren 1978–1981 beräknas omfatta en marginell del av den totala omsättningen (ca 10–15 %) utom för något enstaka varv, används fartygsreparationerna som en kapacitetsutjämnande faktor och kan på så sätt påverka totalresultatet i betydande grad även under denna period.

Lönsamheten för de mindre och medelstora varven har allmänt sett varit otillfredsställande under de senaste fyra åren. Utvecklingen av räntabiliteten på totalt kapital under åren 1978–1981 med de förutsättningar som företagen har använt vid utarbetande av de ekonomiska prognoserna i vilka

ingår fortsatt statligt beställarstöd, beräknas inte medföra någon större resultatförbättring.

Allmänt kan konstateras att soliditeten ligger på en otillfredsställande nivå med några få undantag. Några av varven förutser en försämrad resultat- och räntabilitetsutveckling. Då dessa varv även har en låg soliditet, kan ytterligare försämringar av resultaten få allvarliga följder på sikt. Ett par varv förutser en viss förbättring soliditetsmässigt under prognosperioden och de torde ha relativt goda möjligheter att möta eventuella försämringar i förhållande till gjorda prognoser.

För de varv som har en mycket svag ekonomisk ställning blir den framtida utvecklingen därför till mycket stor del beroende av hur stora statliga beställningar som kan erhållas de närmaste två till tre åren.

Det nyligen introducerade svenska beställarstödet har en gynnsam effekt på varvens kapitalbild. Varvens refinansieringsbehov bortfaller i samma mån som beställningarna med beställarstöd ökar. Detta förhållande påverkar soliditeten hos varven i positiv riktning och påverkar även räntabiliteten på ett positivt sätt. Trots detta kan inte några väsentliga förbättringar noteras, utan prognoserna visar på en försämrad resultatutveckling i förhållande till perioden 1974–1977.

Det nuvarande beställarstödet direkta resultateffekt, definierad som skillnaden mellan kontraktpris och förkalkylerad självkostnad, kan totalt för gruppen mindre och medelstora varv beräknas till ca 80 milj. kr. Det skall ställas i relation till ca 300 milj. kr. som beställarna erhållit såsom avskrivningslån. Beräkningen är dock osäker eftersom efterkalkyler ännu saknas.

Utan det nuvarande beställarstödet hade de flesta varven i denna grupp befunnit sig i ett betydligt sämre finansiellt läge än vad som f.n. är fallet. Finansieringen av de tidigare ovannämnda investeringarna beräknas dock med vissa undantag kunna ske utan större extern upplåning, eftersom det är de mest kapitalstarka företagen som planerar att göra de största investeringarna.

Sammanfattningsvis vill analysgruppen peka på de stora risker som varven löper om resultatutvecklingen blir sämre än vad som är prognostiserat. Flera varv blir i högre grad beroende av stöd i form av beställningar och/eller kapitaltillskott från moderbolagen/ägarna.

I detta sammanhang vill analysgruppen peka på den ökade exponeringen i främmande valutor i samband med i första hand den framtida fartygsbyggnadsfinansieringen. Mot bakgrund av den alltmer begränsade tillgången på kapital på den svenska kapitalmarknaden har möjligheterna till upplåning i svenska kronor minskat och den tendensen väntas bestå under de närmaste åren. Finansieringsbehovet blir allt större under byggnadstiden för de mindre och medelstora varven i takt med de ökade genomsnittliga försäljningspriserna på grund av den markerade inriktningen på fartygstyper med högre förädlingsgrad. En grov beräkning av valutaexponeringen

för de i gruppen ingående företagen utom de av Svenska Varv ägda varven slutar på 150–200 milj. kr. per år. En nettoförändring i växelkurserna på t. ex. minus 10% kan alltså resultera i kursförluster på 15–20 milj. kr. under ett år. Om man slår ut denna effekt på de enskilda varven i förhållande till storlek och finansiellt läge kan effekterna bli mycket kännbara. Hänsyn har då inte tagits till de valutarisker som kan uppstå vid efterleveransfinansieringen när det gäller beställningar från rederier som tillhör samma koncern.

5. Rekommendationer

Analysgruppen har mot bakgrund av den beskrivna situationen lämnat följande rekommendationer om de åtgärder som bör vidtas.

Mot bakgrund av den strukturella förändring som skett på marknaden främst i form av det kapacitetstillskott som har redovisats och den framtida utvecklingen av efterfrågan i Sverige och utomlands torde det inte finnas ett framtida utrymme för alla varvsenheter som f. n. arbetar på marknaden för mindre och medelstort tonnage upp till 30 000 dwt. Enligt analysgruppen bör kapacitetsminskningen under de närmaste åren uppgå till minst 30%, under förutsättning att storvarven inte bearbetar detta marknadssegment. Om storvarven skulle konkurrera på detta segment måste bedömningen av överkapaciteten omprövas eftersom det framtida utrymmet för de mindre och medelstora varven då avsevärt skulle begränsas.

Analysgruppen bedömer att det finns ett behov av fortsatta statliga stödåtgärder för den mindre och medelstora varvsindustrin. Analysgruppen anser vidare att fortsatta stödåtgärder bör vara temporära i syfte att underlätta en samtidig anpassning till ett konkurrenskraftigt kostnadsläge och en avpassad struktur i förhållande till både de främsta konkurrentländerna och den framtida marknadsutvecklingen. En minskning av kapaciteten med 30% vid alla mindre och medelstora varv ger alltför stora negativa företagsekonomiska effekter för att nå en önskad anpassning av strukturen. Mot bakgrund härav bör även nedläggning av enskilda enheter övervägas. De bästa förutsättningarna på sikt synes finnas på marknader för mer specialiserade fartyg. En fortsatt utveckling av denna marknad kommer att kräva effektiva anläggningar och yrkesskicklig arbetskraft samt en härför anpassad produktutvecklingskapacitet och marknadsföringsorganisation.

Som ett led i arbetet att intensifiera den internationella marknadsföringen rekommenderar analysgruppen vidare att berörda varv startar ett gemensamt marknadsföringsbolag med personella resurser med god kunskap om varvens produkter, produktutveckling, marknadssituationen och affärsklimatet på potentiella exportmarknader. Analysgruppen föreslår att för marknadsföringsbolagets verksamhet en statlig medverkan sker med 1,5 milj. kr., vilket beräknas motsvara 50% av det totala medelsbehovet.

under en tvåårsperiod. Finansieringen av de order som kan komma från dessa marknader bör ske vid sidan av beställarstödet.

För att kunna ge en mer preciserad bedömning av marknadspotentialen inom de olika produktområdena krävs en separat analys över tillgång och behovssituation för varje produkttyp, liksom en genomgång av konkurrenssituationen inom resp. produktområde. Analysgruppen föreslår att det rekommenderade marknadsföringsbolaget utför nämnda analyser.

Såsom förut nämnts är varvens egna resurser mycket begränsade såväl tekniskt som personalmässigt för projekt- och produktutveckling. Analysgruppen anser att statliga medel bör ställas till förfogande för en ökad produktutveckling hos i huvudsak de mindre varven. Medelsbehovet beräknas för en tvåårig försöksperiod uppgå till 3 milj. kr. Prioritering och medelsfördelning kan med fördel göras av ett branschanknutet organ.

Analysgruppen föreslår att en samordnad utveckling genomförs för införande av produktivitetsbefrämjande teknik och utrustning. Analysgruppen vill här särskilt framhålla svetsning som ett eftersatt område med stor betydelse från produktivitets- och arbetsmiljösynpunkt.

För att genomföra denna utveckling behövs statliga medel under en försöksperiod på två år med ca 10 milj. kr. Utvecklingsarbetet bör samordnas av en av industridepartementet tillsatt styrgrupp.

Analysgruppen rekommenderar att berörda myndigheter och departement förutsättningslöst studerar om samordningsfördelar av projekt- och konstruktionsarbete för militära fartyg kan erhållas genom en utformning av enhetliga principer och en koncentration av detta arbete till de mest lämpade enheterna.

Analysgruppen vill principiellt hävda att den offentliga upphandlingen av marinmateriel och fartyg i första hand bör ske vid inhemska varv. Analysgruppen finner det vidare motiverat att berörda myndigheter och departement noggrant studerar hur ett nära samarbete mellan dessa varv och berörd myndighet kan åstadkommas. Bl. a. skulle stora planeringsfördelar kunna uppnås.

Bilaga 4

SAMMANFATTNING AV ARBETSMARKNADSGRUPPENS ANALYSER AV SYSSELSÄTTNINGSKONSEKVENSER VID MINSKNING AV KAPACITETEN VID STOR- VARVEN.

Gruppen har bestått av följande personer:

Bengt Thufvesson, ordförande, Lars Hallsten, Thomas Luttropp, Alf Nilsson och Bengt Wennerstein, sekreterare

Innehåll

1. Analysarbetets uppläggning
2. Uddevallaregionen
3. Göteborgsregionen
4. Landskronaregionen
5. Malmöregionen
6. Varvens betydelse för övrig svensk industri

1. Analysarbetets uppläggning

De sysselsättnings- och regionalpolitiska konsekvenserna av tänkbara strukturförändringar inom varvsindustrin har analyserats av en särskild arbetsgrupp. Länsstyrelserna i län med större varv har medverkat i analysarbetet. Deras medverkan har bestått av att i samråd med länsarbetsnämnd och berörda kommuner belysa de regional- och arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna dels av en total nedläggning av varvsverksamheten efter färdigställande av nu kontrakterade fartyg, dels av en neddragning av verksamheten till vissa givna nivåer. Den kapacitetsnivå som vid analysen av länsstyrelsernas material särskilt har undersökts innebär en neddragning av kapaciteten vid Öresundsvarvet och Arendalsvarvet till 40 % av den i prop. 1976/77:139 rekommenderade produktionsnivån samt till 70 % av nivån för Kockums varv och för Uddevallavarvet. Övriga varvsenheter ingående i Svenska Varv har inte berörts i analysen. Redovisningen i det följande bygger i huvudsak på dessa förutsättningar. Detta alternativ får konsekvenser inte endast i resp. varvsregion. Underleverantörer och entreprenörer till varven sysselsätter nämligen ett betydande antal personer även utanför varvsregionerna. I den fortsatta analysen av effekterna i Uddevalla, Göteborgs-, Landskrona och Malmöregionerna tas hänsyn även till konsekvenserna för underleverantörerna. Betydelsen för underleverantörer utanför dessa regioner behandlas i ett särskilt avsnitt.

Storleken på de sysselsättningsproblem som kan uppstå i de skilda regionerna hänger naturligtvis samman med vilket behov av arbetskraft som det övriga näringslivet har men också på hur tillgången på arbetskraft ändras under de närmaste åren till följd av t. ex. förändringar i åldersfördelningen.

Denna fråga belyses bäst om de beräknade sysselsättningsförändringarna relateras till en prognos som visar utvecklingen utan de nu analyserade sysselsättningsminskningarna inom varven. Länsstyrelsernas analys bygger på den prognos som har utarbetats i anslutning till 1978 års länsplaneringsrapport. I dessa prognoser ingår bl. a. regionala anpassningar av långtidsutredningens arbetskraftsprognoser för riket samt av industriverkets branschbedömningar för industrin. Vidare ingår information om företagens framtidsbedömningar samt om kommunernas långtidsplanering.

För att få jämförbarhet mellan länsstyrelsernas bedömningar har vissa bearbetningar gjorts av prognosmaterialet. Redovisningen i det följande bygger på dessa bearbetningar.¹

2. Uddevallaregionen

Uddevallas arbetsmarknad omfattar en region som i vidsträckt mening består av norra och mellersta Bohuslän samt delar av Älvsborgs län. Udde-

¹ Materialet som redovisas bygger på förutsättningar som var kända i maj månad 1978.

valla ingår som en del av det primära centrum "Trestad" där Trollhättans och Vänersborgs kommuner utgör de kompletterande delarna.

Utmärkande för näringslivet i regionen har traditionellt varit fiske, jordbruk och stenindustri. I dag utmärks näringslivet av en förhållandevis stor andel sysselsatta inom tillverkningsindustri. Varvsindustri och övrig transportmedelsindustri svarar för över hälften av den totala sysselsättningen inom industrin. Arbetspendlingen över länsgränsen är relativt begränsad vilket är anmärkningsvärt med tanke på det relativt korta pendlingsavståndet mellan regionens största tätorter Uddevalla och Trollhättan.

Under början av 1970-talet skedde en ytterligare tillbakagång i jord- och skogsbruk medan sysselsättningen inom offentlig sektor och industrisektor ökade. Ökningen inom tillverkningsindustrin var förhållandevis kraftig och skedde uteslutande inom tung tillverkningsindustri, varvsindustri och övrig transportmedelsindustri. Totalt ökade under perioden antalet sysselsättningstillfällen med drygt 5 000, till största delen inom offentlig sektor, varvsindustri och övrig transportmedelsindustri.

Sysselsättningsläget har försämrats under de senaste åren både i regionen som helhet och i Uddevalla kommun. Entreprenadföretag och underleverantörer till varvsindustrin har fått vidkännas en väsentligt minskad efterfrågan både från svenska och utländska varv. Den för Uddevallavarvet år 1977 beslutade produktionsnivån innebär f. n. anställningsstopp. Den tunga tillverkningsindustrin i Trollhättan har samtidigt fått både struktur- och konjunkturproblem.

Länsstyrelsens grundprognos till utgången av år 1982 innebär att ca 1 000 arbetstillfällen skulle komma att försvinna inom tillverkningsindustrin i Uddevalla kommun. Utöver denna prognostiserade nedgång finns f. n. tecken på att ytterligare nedskärningar kan komma att genomföras. De gäller i första hand textilindustrin men även den pågående omstruktureringen inom partihandeln kan få större genomslagskraft i kommunen än vad grundprognosen anger.

Utvecklingen inom jordbruk, byggnadsindustri, samfärdsel och handel väntas också bli negativ. Den totala efterfrågebedömningen för kommunen tyder på en nedgång med ca 1 000 arbetstillfällen trots en fortsatt tillväxt för den offentliga sektorn med ca 700 arbetstillfällen fram till år 1982 (se tabell 1).

I den större regionen väntas sysselsättningen enligt grundprognosen öka med ca 1 000 arbetstillfällen under samma tid. Den negativa utvecklingen i Uddevalla kommun uppvägs av en väntad sysselsättningsökning i Trollhättans och Vänersborgs kommuner på drygt 2 000 arbetstillfällen. Det är framför allt expansionen inom den offentliga sektorn som svarar för tillskottet av arbetstillfällen i regionen men en viss uppgång väntas även inom transportmedelsindustrin.

De beskrivna förändringarna inom näringslivet leder till en befolkningsökning med 600 i regionen. Den befolkningsminskning på nära 2 900 perso-

ner som väntas i Uddevalla kommun uppvägs av en folkmängdsökning framför allt i Trollhättans och Vänersborgs kommuner men även inom övriga delar av regionen (se tabell 1).

Tabell 1 Beräknade förändringar för befolkning och sysselsättning utan resp. med ytterligare neddragning inom varvsindustrin under perioden 1975–1982

	Befolkning	Sysselsättning industri	övrigt
<i>Uddevalla kommun</i>			
Förändring 1975/82			
(grundprognos)	-2 900	-1 100	±0
varvsprognos	-5 200	-1 850	-300
<i>Uddevallaregionen</i>			
Förändring 1975/82			
(grundprognos)	+600	-1 400	+2 400
varvsprognos	-2 300	-2 250	+2 000
<i>Göteborgs kommun</i>			
Förändring 1975/82			
(grundprognos)	-15 400	-11 800	+9 400
varvsprognos	-21 700	-14 800	+8 200
<i>Göteborgsregionen</i>			
Förändring 1975/82			
(grundprognos)	-4 800	-13 100	+14 600
varvsprognos	-15 100	-16 200	+13 300
<i>Landskrona kommun</i>			
Förändring 1975/82			
(grundprognos)	-600	-300	+700
varvsprognos	-3 800	-2 100	+500
<i>Landskronaregionen</i>			
Förändring 1975/82			
(grundprognos)	+2 300	-1 200	+3 300
varvsprognos	-1 100	-3 000	+3 000
<i>Malmö kommun</i>			
Förändring 1975/82			
(grundprognos)	-6 000	-2 700	+7 600
varvsprognos	-6 300	-3 000	+7 500
<i>Malmöregionen</i>			
Förändring 1975/82			
(grundprognos)	+1 600	-3 000	+11 300
varvsprognos	+1 100	-3 400	+11 000

En nedskärning till en 70% kapacitetsnivå inom Uddevallavarvet inkl. Skandiaverken i Lysekil medför en minskning av antalet sysselsättnings-tillfällen vid varvet med ca 650 utöver tidigare beslutad neddragning. Dessutom skulle ca 125 arbetstillfällen försvinna inom leverantörsföretag i Uddevalla kommun. I regionen väntas ytterligare ca 200 arbetstillfällen försvinna som en följd av neddragningen vid varven. Effekterna på befolkningen skulle bli att den enligt grundprognosen negativa utvecklingen i Uddevalla kommun förstärks. Totalt skulle minskningen uppgå till ca 5 200

personer. En nedgang av den storleken skulle leda till en negativ utveckling även i Trestadsregionen även om de direkta effekterna för sysselsättnings- och befolkningsutvecklingen i Trollhättans och Vänersborgs kommuner väntas bli liten. En nedskärning av verksamheten vid Uddevallavarvet får främst konsekvenser för Uddevalla kommun och inom vissa delar av mellersta Bohuslän.

Länsstyrelsen anser att eftersom Uddevallavarvet är det dominerande industriföretaget inte bara i Uddevalla kommun utan även i den norra och mellersta delen av Göteborgs och Bohus län får ytterligare nedskärningar allvarliga följder för sysselsättningen. Den stagnerande allmänna utvecklingen i denna del av länet och de beslutade nedskärningarna av varvsindustrin har lett till en besvärlig situation på arbetsmarknaden. Enligt länsstyrelsens mening bör ytterligare nedskärning av svensk fartygsproduktion i sista hand drabba Uddevallavarvet och dess dotterbolag i Lysekil.

3. Göteborgsregionen

Göteborgsregionen utgör en naturligt sammanhållen bostads- och arbetsmarknadsregion. Transportmedelsinriktad verkstadsindustri, transportservice och grosshandel är regionens huvudnäringar. Speciellt utmärkande för näringslivet är det stora industriella inslaget. Industrin dominerar i sin tur av ett fåtal branscher och företag. Verkstadsindustrin svarar för ca 62 % av hela industrisysselsättningen. Varven sysselsätter 19 % av de förvärvsarbetande inom industrin. Varvsindustrin spelar en än större roll för Göteborgs kommun där dess andel av industrisysselsättningen är ca 25 %. Dessutom finns där ca 2 000 indirekt sysselsatta inom varvsnäringen som underleverantörer, entreprenad- och legoanställda.

Näringslivet i Göteborgsregionen växte med ca 3 000 arbetstillfällen per år under perioden 1970–1975. Tillväxten berodde framför allt på expansion inom den offentliga sektorn. Men även tillverkningsindustrin ökade sin sysselsättning. Bilindustrin ökade antalet sysselsättningstillfällen med ca 700 per år och varvsindustrin med ca 400. Inom flertalet övriga industrigrenar skedde dock en tillbakagång.

Under senare år har sysselsättningen bl. a. inom tillverkningsindustrin minskat med ca 5 000 arbetstillfällen. En fortsatt expansion inom den offentliga sektorn har under samma tid skapat knappt 7 000 arbetstillfällen. Totalt sett har sysselsättningen i regionen fortsatt att öka om än i mindre omfattning än tidigare.

Länsstyrelsens grundprognos visar på en relativt ogynnsam utveckling för Göteborgs kommun men även för regionen i dess helhet t. o. m. år 1982. Industrisysselsättningen i kommunen väntas minska med nära 12 000 arbetstillfällen under perioden 1976–1982. Av dessa kan ca 6 000 härledas till den redan beslutade neddragningen av varven. Till stor del kompense-

ras den vikande industrisysselsättningen med en väntad uppgång inom den offentliga sektorn. Genom en viss nedgång i andra branscher beräknas emellertid den totala sysselsättningen i kommunen minska med ca 2 000 arbetstillfällen fram till år 1982 (se tabell 1).

Befolkningen väntas minska med ca 15 400 personer under perioden. Detta beror dock i första hand på att det planerade bostadsbyggandet i regionen väntas leda till en fortsatt kraftig utflyttning till grannkommuner.

I *Göteborgsregionen* väntas industrisysselsättningen minska med drygt 1 000 arbetstillfällen utöver den beräknade minskningen i Göteborgs kommun (se tabell 1), medan offentlig sektor bedöms komma att öka med ca 14 000 arbetstillfällen till år 1982. Denna sysselsättningsutveckling är beroende av att kommunerna och landstinget fullföljer sina ambitiösa utbyggnadsplaner. Även om sysselsättningen totalt sett antas öka något, väntas befolkningen i regionen minska med nära 5 000 personer fram till år 1982.

En neddragning av verksamheten vid Arendalsvarvet beräknas innebära en befolkningsminskning utöver grundprognosen på ytterligare drygt 6 000, dvs. till totalt 21 700 i Göteborgs kommun och för regionen med ca 10 300 personer till totalt ca 15 000. Antalet sysselsättningstillfällen inom regionens tillverkningsindustri väntas minska med ytterligare ca 3 100 och ökningen inom övriga näringsgrenar väntas bli ca 1 300 sysselsättningstillfällen mindre än i grundprognosen (se tabell 1).

Vid en total nedläggning av verksamheten vid Arendalsvarvet och en neddragning av Cityvarvets kapacitet skulle industrisysselsättningen i Göteborgs kommun minska med ytterligare omkring 2 000 arbetstillfällen. Övrig sysselsättning skulle minska med ca 1 200 arbetstillfällen dels beroende på minskat underlag för underleverantörer dels på minskat befolkningsunderlag i kommunen på omkring 4 700 personer.

Effekterna på Göteborgsregionen vid en nedläggning resp. neddragning av varvsverksamheten skulle bli en ytterligare minskning av industrisysselsättningen i regionen med 100 arbetstillfällen förutom de effekter som redovisats för Göteborgs kommun.

Länsstyrelsen erinrar om att de hittills fattade besluten om neddragning av den svenska varvskapaciteten till år 1979 främst drabbat Göteborgsvarven som svarar för ca 75 % av den nu beslutade minskningen av antalet sysselsatta. Varven befinner sig f. n. i en stor och betungande omställningsprocess. Ytterligare neddragning av sysselsättningen vid Göteborgsvarven kan därför inte förordas i dagsläget. Länsstyrelsen erinrar om att arbetsmarknadssituationen redan är bekymmersam i Göteborgsregionen med hög andel förtidspensionerade och med närmare 10 % av arbetskraften utanför den öppna arbetsmarknaden.

4. Landskronaregionen

Landskrona är ett regionalt centrum beläget mellan två stora arbetsmarknader, Helsingborg och Malmö. De korta avstånden möjliggör arbetspendling både till Helsingborg och Malmö/Lund. Arbetspendlingen till de större kommunerna Helsingborg, Landskrona och Malmö/Lund har ökat de senaste åren till följd av att sysselsättningsutvecklingen i kommunerna runt de större centra inte har varit lika snabb som befolkningsutvecklingen. Landskronaregionen utgörs i denna analys av en arbetsmarknad som omfattar kommunerna Landskrona, Helsingborg, Svalöv och Kävlinge.

Näringslivet i regionen kännetecknas av en betydande andel sysselsatta inom tillverkningsindustrin med få och stora arbetsställen. Landskrona har en stor andel sysselsatta inom varvsindustrin, medan Helsingborg har en mer mångsidig arbetsmarknad. Förutom varvsindustri och verkstadsindustri spelar även kemisk/teknisk- och livsmedelsindustri en betydande roll för sysselsättningen. Byggnadsindustri, varuhandel och samfärdsel är svagt utvecklade sektorer. Dessutom har man i regionen en relativt begränsad privat och offentlig tjänstesektor.

Öresundsvarvet är regionens största arbetsgivare och har därför stor betydelse för sysselsättningen och för näringslivets utveckling i Landskrona. Även om det finns ett flertal företag som för sin verksamhet är beroende av varvet, utgör de sysselsatta vid sådana företag en förhållandevis liten andel i jämförelse med övriga varvsregioner.

Den totala sysselsättningen i regionen ökade under perioden 1970–1975 med ca 6 200 arbetstillfällen. Tillväxten skedde framför allt inom den offentliga sektorn som har ökat med nästan 3 600 arbetstillfällen men även industrisektorn ökade något.

Den grundprognos som länsstyrelsen har upprättat för Landskrona kommun visar på en sysselsättningsökning med ca 380 arbetstillfällen under perioden 1976–1982. Sysselsättningen inom tillverkningsindustrin väntas minska med ca 300 arbetstillfällen men detta kompenseras av tillväxt inom den offentliga sektorn med ca 600 sysselsättningstillfällen. Även den privata sektorn väntas öka något.

I Landskronaregionen väntas sysselsättningen minska inom jord- och skogsbruk, inom industrin och inom byggnadsindustrin med tillsammans ca 2 200 arbetstillfällen. Det expansiva inslaget i regionen utgörs, liksom i Landskrona kommun, av den offentliga sektorn. Denna sektor väntas öka med ca 4 000 arbetstillfällen under perioden 1976–1982. Totalt väntas en viss ökning av såväl sysselsättning som befolkning.

Vid en neddragning av Öresundsvarvet till en 40 % nivå kommer ytterligare drygt 1 800 arbetstillfällen försvinna inom Landskrona kommuns tillverkningsindustri i förhållande till väntad sysselsättningsutveckling som förutser en minskning med ca 300 arbetstillfällen. Det är vid varvet som de flesta sysselsättningstillfällena beräknas försvinna (se tabell 2). Detaljhan-

deln får vidkännas en viss sysselsättningsminskning till följd av minskat befolkningsunderlag på knappt 4 000 personer.

Vid en total nedläggning av verksamheten vid Öresundsvarvet skulle industrissysselsättningen i kommunen minska med ytterligare 900 arbetstillfällen. Sysselsättningen inom bl. a. underleverantörsledet, byggnadsindustrin och detaljhandeln skulle minska med ytterligare ett 100-tal arbetstillfällen. Detta även till följd av en tillkommande befolkningsminskning på 1 800 personer.

En neddragning av verksamheten vid Öresundsvarvet leder till att den prognostiserade ökningen av befolkningen i regionen förbyts i minskning. Förutom Landskrona kommun är det främst kommunerna Kävlinge och Svalöv som berörs. Totalt skulle en neddragning av Öresundsvarvet medföra en befolkningsminskning med ca 3 400 personer och en minskning av antalet sysselsättningstillfällen med drygt 2 000 i förhållande till grundprognosen för regionen.

Effekterna på Landskronaregionen vid en nedläggning av varvet skulle ur aspekterna befolknings- och sysselsättningsminskning i huvudsak bli de som redovisats för Landskrona kommun. Möjligtvis skulle det i regionen ske en ytterligare minskning inom underleverantörsledet och inom den privata och offentliga tjänstesektorn.

Enligt länsstyrelsen skulle en väsentlig neddragning av varvsverksamheten i Landskrona göra det svårt att realisera uppställda mål för den regionala utvecklingen. Den negativa utveckling som skulle följa av en nedskärning av varvet skulle försvåra ansträngningarna att stärka arbetsmarknad och serviceutbud i regionen och på sikt äventyra Landskronas position som regionalt centrum. Den aktuella och väntade situationen på arbetsmarknaden visar att de som friställs från varvet kommer att möta en svår arbetsmarknadssituation. De största problemen kommer dock att drabba de nytillträdande på arbetsmarknaden till följd av den minskade efterfrågan på arbetskraft som följer vid en neddragning av varvsverksamheten.

5. Malmöregionen

Malmö är huvudort i ett primärt centrum med stor betydelse för arbetsmarknaden i sydvästra Skåne. Arbetsmarknaden är stor och väl differentierad. De korta avstånden medger en omfattande arbetskraftspendling.

Näringslivet i regionen domineras av tillverkningsindustri, varuhandel och offentliga tjänster, främst vård, undervisning och övrig samhällsservice. Inom industrisektorn utgör verkstadsindustrin, livsmedelsindustrin och grafisk industri de väsentligaste inslagen.

Kockums varv har en förhållandevis stor betydelse för utvecklingen på arbetsmarknaden både i kommunen och i regionen dels genom den direkta sysselsättningen vid varvet, dels genom ett omfattande nät av underleve-

rantörer inom länet. Kockums hade totalt ca 1 700 underleverantörer år 1977 varav ca 1 000 fanns inom länet och av dem drygt 700 inom Malmö kommun (se tabell 2).

Tabell 2. Antal sysselsatta inom varvsberoende näringar inom resp. varvsregion som skulle beröras av föreslagna förändringar inom varvsindustrin fram t. o. m. år 1981

	1977 Antal sysselsatta	1981 Antal sysselsatta	1977–1981 Minskning av antalet sysselsättnings- tillfällen
Göteborgsregionen			
– entreprenadverksamhet	825	315	510
– legotillverkning	250	0	250
– underleverantörer	1 450	490	960
Totalt	2 525	805	1 720
Uddevallaregionen			
– entreprenadverksamhet	100	25	75
– legotillverkning	10	0	10
– underleverantörer	250	130	120
Totalt	360	155	205
Landskronaregionen	500	470	30–80
Malmöregionen	1 500	1 350	50–300

Den totala sysselsättningen i regionen ökade under perioden 1970–1975 med drygt 4 600 arbetstillfällen beroende till största delen på expansion inom offentlig sektor. En viss tillväxt skedde även inom samfärdseln, men i övrigt minskade samtliga sektorer i näringslivet både sin totala sysselsättning och sin andel av den totala sysselsättningen. Industrisysselsättningen minskade under perioden med ca 1 750 arbetstillfällen även om vissa branscher ökade sin sysselsättning. Det senare gällde främst varvsindustrin och övrig transportmedelsindustri. Under de senaste åren har antalet arbetstillfällen minskat ytterligare. Den största minskningen både relativt och absolut har skett inom tillverkningsindustrin, bl. a. inom varvs- och textilindustrin.

Enligt länsstyrelsens grundprognos väntas den totala efterfrågan på arbetskraft i *Malmö kommun* öka med nära 4 900 arbetstillfällen under perioden fram till år 1982. En beräknad tillväxt inom offentlig sektor med ca 7 500 arbetstillfällen kompenserar väl den väntade tillbakagången inom tillverkningsindustrin på ca 2 700 arbetstillfällen. En stor del av dessa är en redan beslutad neddragning inom varvsindustrin. Sysselsättningen väntas emellertid minska även inom textilindustri och verkstadsindustri.

Befolkningen i kommunen väntas minska med omkring 6 000 personer till år 1982 vilket till största delen beror på utflyttning från Malmö kommun till kranskommunerna. Regionen som helhet väntas öka sin befolkning med drygt 1 600 under motsvarande period.

Industrisysselsättningen i *regionen* beräknas minska med ca 3 000 arbetstillfällen under perioden, en minskning som till största del beräknas ske i Malmö kommun. Näringslivets expansion väntas ske inom den offentliga sektorn där sysselsättningen beräknas öka med mer än 11 000 arbetstillfällen (se tabell 1).

En neddragning av verksamheten vid Kockums varv till en 70 % produktionsnivå i förhållande till tidigare föreslagen nivå innebär en minskning av sysselsättningen i kommunen med ca 400 arbetstillfällen i förhållande till grundprognosen. Den ringa minskningen beror på att länsstyrelsen redan i grundprognosen antagit en betydande minskning vid varvet. Befolkningen väntas minska med ytterligare 300 personer fram till år 1982.

En neddragning av verksamheten vid Kockums varv får således inte heller några större effekter på befolknings- och sysselsättningsutveckling i *regionen*.

Däremot kan en neddragning vid Kockums tillsammans med en neddragning av verksamheten vid Öresundsvarvet i viss mån komma att påverka underleverantörer och andra varvsberoende näringar i *regionen*.

Länsstyrelsen anser att redan den reduktion av sysselsättningen vid Kockums varv som har skett under senare år har haft en negativ inverkan på arbetsmarknaden i *regionen*. Sysselsättningsminskningen vid varvet har skett genom naturlig avgång. Detta innebär visserligen att ingen varvsanställd blivit friställd men i gengäld har nytilträdande på arbetsmarknaden drabbats av det minskade behovet av arbetskraft. Arbetsmarknadssituationen för ungdomar i Malmöregionen är f. n. otillfredsställande och en ytterligare reduktion av Kockums varv skulle förvärra ungdomens situation.

Tabell 3. Personalvolymen

Antal anställda totalt 1977-12-31 och enligt föreslagen produktionsnivå 1980-12-31

	1977-12-31	1980-12-31	Tot. minskning under perioden	Beräknad avgång ¹	Återstår att placera
Götaverken, Arendal	3 900	1 750	2 150	2 600	2 400
Götaverken, Cityvarvet	2 500	2 350	150		
Götaverken, Eriksberg	2 700	0	2 700		
Götaverken, Öresundsvarvet	3 100	1 300	1 800	600	1 200
Uddevallavarvet	3 300	2 375	925	600	325
Kockums varv	5 300	4 225	1 075	700	375
Summa	20 800	12 000	8 800	4 500	4 300

¹ Beräknad avgång omfattar beslutad icke verkställd uppsägning, naturlig avgång och viss förtidspensionering.

6. Varvens betydelse för övrig svensk industri

För att särskilt studera konsekvenserna för varvens underleverantörer belägna utanför resp. varvsregion har ett 25-tal företag med värdemässigt omfattande leveranser och/eller betydande andel av produktionen till varven särskilt studerats. Totalt sysselsatte dessa företag ca 14 500 personer år 1977. Av dessa har ca 4 700 sysselsatta med produktion till utländsk och svensk varvsindustri och av dessa var drygt 2 100 sysselsatta med någon form av produktion till svensk varvsindustri.

Företagen har beroende på verksamhetens karaktär indelats i olika grupper. Verkstäder, gjuterier, konstruktions- och försäljningsbolag samt entreprenadföretag. Verkstäderna har generellt fått vidkännas kraftiga nedskärningar av sina leveranser till svensk varvsindustri men kanske i än högre grad av leveranser till utländsk varvsindustri. De största förändringarna inträffade under perioden 1974–1976. En orsak till tillbakagången är att varven övergått från legotillverkning till att i princip själva tillverka det som man har förutsättningar för att utföra.

Gjuterierna har fått vidkännas minskade leveranser beroende på såväl minskat fartygsnybyggande som övergång till annan typ av fartysproduktion och kraftig utländsk konkurrens. Konstruktions- och försäljningsbolaget har även drabbats om än i mer begränsad omfattning. Eftersom de har internationell inriktning, saknar egna produktionsanläggningar och har relativt få anställda kan de relativt lätt övervinna en minskning i beställningarna från varven.

Entreprenadföretagens sysselsättning varierar kraftigt beroende på ineliggande orderstock. De har redan minskat sin sysselsättning men den föreslagna kapacitetsförändringen inom varvsindustrin kommer att drabba dessa företag med delvis ganska stor fördröjning eftersom många av dem kommer in sent i produktionskedjan.

Under perioden 1975–1977 har inom de studerade underleverantörsföretagen skett en minskning av antalet sysselsatta med varvsproduktion med knappt 1 800. Av denna minskning kan ca 600 sysselsättningstillfällen anses vara knutna till neddragning av leveranser till svensk varvsindustri och ca 1 200 till utländsk varvsindustri. Minskade leveranser till utländsk varvsindustri har således svarat för två tredjedelar av den totala minskningen.

Minskningen av antalet arbetstillfällen knutna till varvsproduktion synes till största delen ha klarats inom företagen. Minskningen av antalet anställda i dessa företag beror emellertid inte enbart på nedgången av beställningarna från varven. Företagen har nämligen också leveranser till kraftindustrin och pappers- och cellulosaindustrin, även detta branscher som haft dåliga konjunkturer.

Det verkar troligt att de största förändringarna i här berörda företag redan har inträffat, även om det finns företag som påverkas vid en ytterligare

neddragning av den svenska varvsproduktionen. Åtgärder för att kompensera orderbortfall är redan vidtagna och de företag som saknar sådana möjligheter håller i flera fall på att rekonstruera sin verksamhet.

Det största varvsberoendet visar generellt de företag som ligger i resp. varvsregion. Det är som regel entreprenad- och legoföretag vars verksamhet i hög grad är direkt relaterad till omfattningen av fartygsproduktionen vid varven. Dessa företag är som regel också personalintensiva men ofta små. De har dålig beredskap för alternativ produktion eller alternativa marknader vid minskade leveranser till varven. Dessutom har man som regel en dåligt utbyggd marknadsföring.

SAMMANDRAG AV FINANSIERINGSGRUPPENS ANALYSER RÖRANDE FINANSIERING AV DE SVENSKA VARVEN

Promemoria upprättad inom industridepartementet.

Denna promemoria baseras på vissa antaganden om de svenska varvens framtida produktionskapacitet och struktur. Förslagen i föreliggande proposition avseende finansiering av varvens produktion baseras i allt väsentligt på de beräkningar som redovisas i denna promemoria. Regeringen utgår i sina förslag från en annan varvsstruktur än den som har antagits i denna promemoria, varför förslagen i vissa avseenden avviker från promemorians.

Innehåll:

1. Storvarvens resultatutveckling vid olika kapacitetsnivåer
 - 1.1 Övervägande kapacitetsalternativ för de svenska storvarven
 - 1.2 Pristörutsättningar
 - 1.3 Referensalternativet
 - 1.4 Tvåvarvs- och fyra-varvsalternativen
2. Lagerproduktion, stöd till orderproduktion, omstrukturering mot alternativ produktion och ramar för kreditgarantier
 - 2.1 Lagerproduktion
 - 2.2 Hittillsvarande system
 - 2.3 Lagerproduktionens nuvarande förutsättningar
 - 2.4 Avveckling av de statliga garantierna för varvens fartygsinnehav
3. Stöd till orderproduktion
 - 3.1 Varvens beläggningssituation
 - 3.2 Existerande stödformer i andra länder
 - 3.3 Beställarstödet hittillsvarande utnyttjande
 - 3.4 Aktuellt beställarintresse
 - 3.5 Fortsatt beställarstöd
 - 3.6 Kreditfinansiering m. m. vid order från utländska kunder
4. Insatser för omstrukturering mot alternativ produktion
 - 4.1 Ram för statliga kreditgarantier m. m.
5. Kapitalbehov för den statliga varvskoncernen för åren 1978–1980
6. *Riksdagen 1977/78. I saml. Nr 49*

1. Storvarvens resultatutveckling vid olika kapacitetsnivåer

1.1 Övervägda kapacitetsalternativ för de svenska storvarven

En bedömning av marknadsutrymmet för nyproduktion vid de svenska storvarven i början av 1980-talet är förenad med stor osäkerhet. Enligt Svenska Varvs och Kockums strukturutredningar motsvaras det mest sannolika marknadsutrymmet av en produktionsnivå på 4–6 milj. direkta produktions timmar per år. F. n. uppgår nybyggnadsvolymen till ca 12,8 milj. timmar per år. Vid nivån 4–6 milj. timmar bedöms det på sikt finnas möjligheter till lönsamhet inom en omstrukturerad varvsindustri. De förluster som kan förutses för de närmaste åren medför dock att vid en ren företags-ekonomisk bedömning en fullständig nedläggning av varvsindustrin måste övervägas.

Förutsättningarna för fortsatta neddragningar varierar mellan varvsenheterna till följd av olikheter i tidigare genomförda anpassningar av verksamhetsvolymen. Sålunda har exempelvis Kockums Varv reducerat sin kapacitet med ca 30 %, medan Arendalsvarvets kapacitet till följd av sammanläggning med Eriksberg reducerats betydligt mindre. Generellt har en reduktion till 70 % av den i prop. 1976/77: 139 angivna nivån för år 1979 bedömts som den största som kan vidtas utan att samtidigt genomföra stora förändringar i organisations- och produktionsapparaten. Vid en större kapacitetsreduktion erfordras kraftiga strukturella förändringar i företagens organisation. Det kan i sammanhanget observeras att den s. k. analysgruppen år 1977 fann den planerade kapacitetsnivån för år 1979 som den lägsta möjliga vid oförändrad organisation.

Vid en 70-procentig produktionsnivå, i förhållande till vad som förordats i prop. 1976/77: 139, för samtliga storvarv erhålls en kapacitet på 8,3 milj. timmar, vilket överstiger den beräknade marknadspotentialen med 2,3–4,3 milj. timmar. Denna kapacitetsnivå innebär alltså att varven även på längre sikt måste fortsätta med förlustproduktion av standardfartyg.

Först vid en så låg genomsnittlig kapacitetsnivå som 51 % motsvarar den samlade kapaciteten den övre gränsen av den prognostiserade marknadspotentialen på 4–6 milj. direkta timmar. En så omfattande neddragning vid samtliga storvarv med de organisatoriska och produktionstekniska konsekvenser detta för med sig är inte att betrakta som realistisk.

Den lösning som i stället har förordats ur ekonomisk synvinkel, om kapacitetsnivån skall minskas till 4–6 milj. timmar, är en nedläggning av två varvsenheter, nämligen Öresundsvarvet och något av Uddevalla- och Arendalsvarven. För de två återstående nybyggnadsvarven minskas den planerade kapacitetsnivån till 70 % och för Cityvarvet till 65 % av nuvarande nivå (tvåvarvsalternativet).

Mot bakgrund av analyser över arbetsmarknadspolitiska, sociala och regionalpolitiska konsekvenser vid nedläggning av ett varv har ytterligare ett alternativ analyserats. Alternativet innebär att Kockums Varv och Udde-

vallavarvet vid utgången av år 1980 skall ha minskat antalet anställda med 1 100 resp. 1 000 i förhållande till antalet i december 1977. I Göteborgsregionen reduceras Arendalavarvets kapacitet i samband med att verksamheten koncentreras mot alternativ produktion till att motsvara högst 40 % av kapaciteten enligt prop. 1976/77: 139 medan Cityvarvets nuvarande kapacitet bibehålls oförändrad. Detta innebär att antalet anställda vid dessa varv minskas med ca 2 300. Sammantaget medför detta att de kvarvarande Göteborgsvarven exkl. effekterna av Eriksbergs nedläggning skulle reduceras till ca 65 %. Öresundsvarvets kapacitet reduceras till 40 % av den i prop. 1976/77: 139 angivna kapaciteten, dvs. med ca 1 800 anställda (fyra-varvsalternativet).

Den sistnämnda kapacitetsnivån innebär en kapacitet på ca 6,5 milj. timmar för nybyggnadsvärven. Härtill kommer en kapacitet för Cityvarvet på ca 2,5 milj. timmar.

1.2 Prisförutsättningar

Resultat- och kapitalbehovsberäkningar för de övervägda kapacitetsalternativen har baserats på en prisnivå som motsvarar 75 % kostnadstäckning för ännu inte kontrakterad produktion under åren 1978–1981 samt på kostnadstäckning för alternativ produktion. Denna nivå överensstämmer med bedömningarna i bilaga 1 av prisutvecklingen för de fartygstyper som f. n. offereras och som ger bäst kostnadstäckning med undantag för LNG-fartyg. Erfarenheterna från de fartygskontrakt som de svenska varven har slutit under de senaste åren och den fortsatta överkapaciteten inom världens varvsindustri pekar på att en lägre kostnadstäckning än 75 % måste accepteras om nuvarande kapacitet bibehålls. För att därför få en rättvisande jämförelse mellan referensalternativet och andra alternativ har prisnivån satts 15 procentenheter lägre för den kapacitet som överstiger 50 % av den nuvarande. För Kockums har, utöver resultatet enligt ovan redovisade förutsättningar, effekterna av att varvet skulle erhålla självkostnadstäckning för pågående och planerad LNG-produktion beräknats. Vid redovisningen av de beräknade förlusterna vid olika kapaciteter har hänsyn inte tagits till effekten av beställarstöd.

1.3 Referensalternativet

Det bör noteras att följande redovisning av de ekonomiska skillnaderna mellan alternativen bygger på de kalkyler Svenska Varv och Kockums redovisade under våren 1978. Under sommaren 1978 har de ekonomiska beräkningarna för fyravarvsalternativet reviderats. Kalkylerna för de övriga alternativen har därefter räknats om under antagande att skillnaderna mellan alternativen i det närmaste är oförändrade.

Som referensalternativ redovisas de planer som gällt i varvsföretagen i

enlighet med vad som förordades i prop. 1976/77: 139. Vid detta alternativs produktionsnivå på ca 12 milj. timmar har de totala verksamhetsförlusterna inkl. kapitalkostnader men före utnyttjande av avskrivningslån åren 1978–1980 beräknats till ca 5 800 milj. kr., varav ca 450 milj. kr. är hänförligt till det tidigare nämnda antagandet om 60 % kostnadstäckning för den produktion som överstiger 6 milj. direkta timmar. I det fall Kockums lyckas avyttra pågående och kommande LNG-produktion till de av varvet beräknade priserna som medger full kostnadstäckning, förbättras resultatet med ca 1 000 milj. kr.

I resultatberäkningen har vissa risker för tillkommande förluster inte beaktats. Dessa avser bl. a. förlustrisker på kundfordringar och valutor. Risker för avvikande pris- och kostnadsutveckling har inte heller beaktats.

För år 1978 har dessa risker av finansieringsgruppen beräknats till sammanlagt ca 2 100 milj. kr. Beloppet fördelar sig på Svenska Varv huvudsakligen avseende valuta- och kundfordringsrisker samt på Kockums där det främst avser kundfordringsrisker och nedskrivningsbehov på eget fartygsinnehav. För åren 1979 och 1980 har motsvarande risker inte bedömts möjliga att uppskatta med tillfredsställande säkerhet. De samlade företagsekonomiska förlusterna inkl. vissa risker under åren 1978–1980 beräknas således uppgå till minst 7 900 milj. kr. En försäljning av LNG-fartyg med full kostnadstäckning skulle reducera förlusten med ca 1 000 milj. kr.

År 1980 har antagits vara det år då strukturanpassningen är fullföljd. Först fr. o. m. år 1981 skulle följaktligen resultatutvecklingen vara representativ för den valda strukturen och jämförbar mellan de olika alternativen. Enligt antaganden om oförändrade priser uppgår förlusterna år 1981 till närmare 1 650 milj. kr. för referensalternativet, dvs. om nuvarande kapacitetsnivå bibehålls. I takt med att verksamheten inriktas mot andra produkter med bättre kostnadstäckning än standardfartyg kommer de framtida förlusterna att avta.

1.4 Tvåvarvs- och fyravarvsalternativen

I tvåvarvsalternativet reduceras rörelseförlusterna under åren 1978–1980 med 900 milj. kr. jämfört med referensalternativet. Därav är ca 450 milj. kr. hänförligt till ett genomsnittligt högre pris på produktionen och ca 450 milj. kr. till en lägre omfattning av produktionen.

Vid en nedtrappning av verksamheten tillkommer speciella nedläggningskostnader i form av nedskrivningar på anläggningar, annulleringsavgifter och kostnader för ej sysselsatt personal. Exkl. nedskrivning av anläggningar beräknas kostnaderna uppgå till ca 500 milj. kr., varav ca 200 milj. kr. är hänförligt till annulleringskostnader och ca 300 milj. kr. till personalkostnader.

Bedömningen av nedläggningskostnaderna är förenad med stor osäkerhet. Möjligheter kan finnas att påverka de olika komponenterna, exempel-

vis genom omförhandling av kontrakt så att annulleringskostnaderna kan reduceras. Avgörande för behovet av nedskrivning av anläggningar är i vilken utsträckning de kan användas rationellt för den reducerade volymen och nya produktionsinriktningar. Om anläggningarna skrivs ned med samma procentsats som kapaciteten reduceras skulle nedskrivningen uppgå till ca 1 000 milj. kr. I den utsträckning anläggningarna kan användas rationellt vid ändrad produktionsinriktning bör nedskrivningsbehovet kunna reduceras. Detta kan dock inte avgöras förrän omfattningen av den alternativa produktionen blir känd. Erfarenhetsmässigt tillkommer dessutom vissa oförutsebara kostnader vid nedläggning som det dock ej är meningsfullt att försöka kvantifiera.

I kostnadsjämförelserna mellan alternativen bör nedläggningskostnaderna dock principiellt särskiljas bl. a. därför att anläggningarna inte kan tillmätas något alternativvärde.

För år 1981 beräknas förlusten minska med ca 900 milj. kr. i jämförelse med referensalternativet. Minskningen orsakas huvudsakligen av en bättre genomsnittlig prisnivå vid lägre produktionsnivå och ett bortfall av förlustproduktion. Denna effekt motverkas delvis av lägre produktivitet under ett inledningsskede vid minskad volym. Produktiviteten kan successivt väntas återgå till den tidigare nivån allt eftersom produktionsapparaten anpassas efter nya förhållanden.

I fyravarvsalternativet reduceras rörelseförlusterna åren 1978–1980 med 250 milj. kr. jämfört med referensalternativet. De minskade förlusterna erhålls genom att produktionsvolym med de marginellt sämsta priserna bortfaller. Halveringen av produktionen medför vidare i och för sig att volymen förlustproduktion kraftigt reduceras. Samtidigt ökar dock kostnaden per enhet genom lägre produktion och längre genomloppstid för produktionen. Dessa motsatta effekter uppväger i det närmaste varandra i det korta tidsperspektivet.

Även i detta alternativ tillkommer vissa speciella nedläggningskostnader som beräknas uppgå till ca 1 000 milj. kr., varav nedskrivning av anläggningar uppgår till 750 milj. kr. och extra personalkostnader m. m. till 250 milj. kr.

År 1981 beräknas förlusten bli ca 250 milj. kr. lägre än i referensalternativet. Denna beräkning får dock ses mot bakgrund av att den strukturella förändringen av organisationen av verksamhetsinriktningen vid Arendals- och Öresundsvärven inte har kunnat beskrivas så operativt att den har kunnat beaktas i kalkyler. Uppgiften bygger således på nuvarande företagsstruktur, men i reducerad skala.

Under förutsättning av att nämnda enheter kan anpassa sin relativa konkurrenskraft på en lägre kapacitetsnivå än den nuvarande kan de mera långsiktiga effekterna av det förordade förslaget i förhållande till nuvarande volym illustreras av skillnaden i de totala tillverkningskostnaderna per år. Dessa skulle fr. o. m. år 1981 reduceras med ca 1 500 milj. kr. per år, vil-

ket med antagande att denna produktionsvolym annars skulle beläggas med fartygsproduktion som skulle ge 25–40 procentig förlust, innebär en förlustreducering av 375–600 milj. kr. per år.

2. Lagerproduktion, stöd till orderproduktion, omstrukturering mot alternativ produktion och ramar för kreditgarantier

2.1 Lagerproduktion

2.2 Hittillsvarande system

När riksdagen med anledning av prop. 1975/76:121 anslog ramar för kreditgarantier för finansiering av osålda fartyg under byggnadstiden skedde detta mot bakgrund av en väntad beställningssvacka under i första hand åren 1976–1977 med åtföljande underbeläggning i produktion och sysselsättning under åren 1978–1979. Ramarna för garantierna baserades på att de fyra storvarven genomförde en 30-procentig reduktion av sysselsättningsvolymen t. o. m. år 1978 (jämfört med 1974 års nivå). Garantierna omfattade högst 70 % av den upparbetade självkostnaden under byggnadstiden och avsåg i huvudsak fartyg som levererades före utgången av år 1978. Således förutsattes att fartygen skulle säljas senast vid färdigställandepunkten och att bättre priser då skulle kunna erhållas än under åren 1976–1977.

Med hänsyn till osäkerheten beträffande marknadsutvecklingen för år 1979 framhöll industriministern i prop. 1975/76:121 att fråga om ytterligare statliga garantier för lagerproduktion skulle komma att behandlas av 1977 års riksmöte.

Behovet av och riskerna med lagerproduktionsgarantier prövades ånyo av analysgruppen i början av år 1977. Analysgruppen bedömde därvid att dåvarande differens mellan svenska varvs produktionskostnad och från utlandet offererade fartygspriser sannolikt skulle minska under de närmaste åren. Den sammanlagda ramen för garantierna utökades härvid med 4 850 milj. kr.

Det ansågs emellertid svårt att bedöma hur snabbt och hur mycket fartygspriserna skulle komma att stiga. Samtidigt fastslogs att någon mer omfattande orderingång ej var att vänta utan extraordinära stödåtgärder förrän i bästa fall under år 1979. Mot denna bakgrund beslutades om en utvidgning av kreditgarantierna för lagerproduktion till att omfatta även lagerproduktionen under år 1979.

Vidare gavs vissa möjligheter för varvsföretagen att behålla även färdigställda fartyg utan beställare i avvaktan på försäljning i en bättre prisconjunktur. Härigenom beräknades betydande förluster kunna undvikas. För detta ändamål fastställdes en ram om 2 000 milj. kr. Garantierna gäller

under högst fem år från färdigställandetidpunkten och omfattar högst hela den upparbetade självkostnaden. Garantierna kan ianspråktagas t. o. m. den 31 december 1979.

2.3 Lagerproduktionens nuvarande förutsättningar

De marknadsbedömningar som i dag kan göras avviker från de tidigare redovisade så till vida att någon egentlig minskning mellan de svenska produktionskostnaderna och de internationella priserna vid nykontraktering inte kan förutses. Den nuvarande prisskillnaden, som uppgår till ca 20-45% beroende på fartygstyp, väntas bestå i huvudsak även under 1980-talet. Detta gäller i varje fall för de typer av standardfartyg som i första hand kan ifrågakomma för lagerproduktion. Utan någon förväntad relativ prisuppgång bortfaller ett väsentligt motiv för fortsatt lagerproduktion.

För LNG-produktionen är denna kostnads-/prissituation avvikande. De svenska produktionskostnaderna bedöms överstiga den internationella prisnivån. Fartygen är dock som regel projektanknutna på långa tidsperioder, vilket ställer höga krav på finansieringen. Köpar- resp. säljarlandet av gasen har dessutom som regel option på tillverkningen av fartygen. Möjligheterna att avyttra fartyg som inte är projektanknutna kan därför komma att vara förenade med stora svårigheter (se bil. 1 s. 6).

Storvarven har hittills fattat bindande beslut om produktion av sju st. 44 300 dwt bulkfartyg och fyra tankfartyg (Svenska Varvskoncernen) samt två LNG-fartyg (Kockums). De första bulkfartygen har redan färdigställts.

Den beslutade lagerproduktionen inom Svenska Varv representerar fartyg med ett sammanlagt tonnage om 680 000 dwt, en självkostnad om ca 1 500 milj. kr. samt ett marknadsvärde om ca 700 milj. kr. F. n. uppgår således förlustrisken för denna produktion till ca 800 milj. kr. De aktuella marknadsvärdena täcker i vissa fall inte materialkostnaderna.

Under de senaste månaderna har fyra av Svenska Varvs bulkfartyg sålts varigenom del av förlustrisken för lagerproduktionen nu realiserats. Ytterligare försäljningar diskuteras f. n.

Av den beviljade ramen för lagerproduktion har ca 2 000 milj. kr. utfästs.

Vid bedömning av de risker som är förknippade med att alljämt en stor del av dessa fartyg är osålda måste även beaktas att Svenska Varv och Kockums har ett betydande fartygsinnehav, dels som följd av tidigare satsning i mindre skala på eget innehav av fartygsandelar, dels p. g. a. avbeställningar av kontrakt. För Svenska Varv tillkommer att fartyg övertagits från insolventa redare för skyddande av varvets fordringar. Härutöver tillkommer ett indirekt fartygsinnehav genom att Svenska Varv och Kockums för ett antal rederier löpande täcker driftunderskotten och/eller lämnar anstånd med räntebetalningar för insolventa kunder i stället för att ianspråktaga varvets pant i fartyget genom försäljning eller genom att

överta ägandet och den direkta driften av fartygen.

Det totala fartygsengagemang inkl. indirekt engagemang uppgick vid slutet av år 1977 till 25 fartyg om ca 4 milj. dwt och andelar i 19 fartyg motsvarande ca 710 000 dwt. Det sammanlagda marknadsvärdet för dessa fartyg och andelar uppgår till ca 1 900 milj. kr. vilket understiger det plan- enliga restvärdet med närmare 800 milj. kr.

Dessutom tillkommer nybyggnadsobjekt utan beställare, order där be- ställaren är insolvent och de nyss nämnda lagerfartygen. Inkl. andelar upp- går innehavet till sammanlagt 16 konventionella fartyg med ett sammanlagt tonnage av 1 280 000 dwt samt 2 LNG-fartyg på vardera 133 000 m³. Det sammanlagda marknadsvärdet för dessa fartyg och fartygsandelar beräk- nas vara ca 2 100 milj. kr., vilket kan jämföras med en kalkylmässig själv- kostnad av ca 3 000 milj. kr. Vid denna beräkning har LNG-fartygens marknadsvärde bedömts motsvara den kalkylmässiga självkostnaden. De förlustrisker som kan uppkomma om dessa fartyg inte finner köpare vid färdigställandetidpunkten har således inte beaktats.

Tabell över storvarvens fartygsinnehav per 1977-12-31

	Antal fartyg helägda andelar		Bokfört värde självkostnad	Marknads värde
Egna fartyg inkl. indirekt innehav	25	19	2 700	1 900
Lagerfartyg	13	—	2 350	1 800
Kommande leveranser med in- solventa redare inkl. avbe- ställda kontrakt för ännu ej levererade fartyg	2	3	650	300
Summa	40	22	5 700	4 000

Under första halvåret 1978 har den ekonomiska situationen för redarna försämrats ytterligare. Detta har inneburit att storvarven dels tvingats överta fem tankfartyg, dels överta ett annullerat kontrakt som nu får fär- digställas i egen regi. Samtidigt har dock fyra av de lagerproducerade bulk- fartygen sålts.

Tankfartygen utgör den största delen av fartygsinnehavet men även engagemangen i OBO-, bulk- och produkttankfartyg är betydande. Dess- utom tillkommer de två nämnda LNG-fartygen vid Kockums.

Dessa fartyg och fartygsandelar finansieras, med undantag för de 13 la- gerfartygen, med kreditgarantier inom ramen för det ordinarie garantisys- temet. Detta system är primärt avsett för finansiering av krediter till ex- terna beställare och inte för varvens egna fartyg eller andelar.

Det redovisade fartygsinnehavet är av sådan omfattning att det samman- taget utgör Sveriges största rederiverksamhet. Baserat på dagens frakt-

marknadsprognoser väntas driften av dessa fartyg för Svenska Varv och Kockums medföra ett underskott efter räntor men före avskrivningar på 300–350 milj. kr. år 1978 och 250–300 milj. kr. år 1979.

2.4 Avveckling av de statliga garantierna för varvens fartygsinnehav

För varvens egna fartyg och andelar har staten inom ramen för det ordinarie kreditgarantisystemet lämnat sedvanliga kreditgarantier. Samtidigt har en särskild garantiram om 2 000 milj. kr. anslagits för finansiering av färdigställda ej sålda lagerfartyg. Denna ram har beräknats så att endast ett begränsat antal fartyg skall kunna bibehållas av varven. Motsvarande begränsning finns ej för de egna fartyg och fartygsandelar som kommit i varvets ägo till följd av omförhandlingar och annulleringar av kontrakt, redares insolvens m. m. Till varvens egna fartyg kan även inräknas fartyg, som alltiämt ägs av beställare men där varvet genom avtal eller eljest bär samtliga risker som är förenade med fartygsinnehavet.

Någon principiell skillnad för staten ur risksynpunkt föreligger inte mellan lagerproducerade fartyg och av andra skäl ägda fartyg eller andelar även om risktagandet kan variera beroende på vilka fartygstyper som ingår i resp. kategori. Det bör därför vara ändamålsenligt att garantier för samtliga egna fartyg skulle kunna innefattas i en särskild garantiram som är skild från de garantier som avser refinansiering av lämnade krediter till externa beställare.

Den särskilda kreditgarantiramen bör omfattas av varvsföretag direkt, genom dotterbolag eller i övrigt ägda fartyg och andelar. Det bör ankomma på regeringen att utfärda tillämpningsföreskrifter för vilka fartyg som i övrigt skall inräknas i denna ram med hänsyn till att varvet bär det reella ekonomiska ansvaret för fartygen.

En målsättning bör vara att denna ram skall avvecklas. Detta torde i sin tur medföra att varven måste sälja fartyg för vilka dessa garantier lämnats. En reducering av rederiengagemangen med åtföljande realisering av värdeförluster måste dock ske successivt och selektivt. Ett alltför stort antal försäljningar skulle nämligen i dagens läge kunna verka starkt reducerande på de redan extremt låga marknadsvärdena och därigenom öka värdeförlusterna. Förslagvis skulle därför en successiv reducering under vart av åren 1979, 1980 och 1981 kunna genomföras. Storleken av reduceringen under respektive år samt fördelningen av tillgänglig garantiram mellan olika varv bör årligen fastställas av regeringen. En samordning bör även åstadkommas mellan varvens statsgaranterade engagemang i egna fartyg och sådana fartyg som staten eventuellt kan komma att få överta till följd av att redare till vilka kreditgarantier lämnats enligt förordning (1977:497) om kreditgaranti till svenskt rederiföretag ej klarar att överbrygga rådande fraktmarknadskris. Beslut om vilka fartyg som härvid måste avyttras får fattas av be-

rört varv. De utestående garantierna för varvens direkta och indirekta fartygsinnehav förväntas vid utgången av år 1978 uppgå till närmare 5 500 milj. kr. I denna ram innefattas utfästelser om och lämnade garantier för tiden såväl före som efter färdigställandet för den lagerproduktion som hittills kunnat genomföras med ca 2 000 milj. kr. Det hittills utfästa garantibeloppet för eget fartygsinnehav bör utökas varför en ram för utestående garantier om 5 500 milj. kr. bör gälla tills vidare. Det bör ankomma på regeringen att anvisa i vilken takt och omfattning denna särskilda ram skall minskas.

För de redare som ej förväntas klara sin ekonomiska situation bör en justering i undantagsfall kunna ske mellan den ordinarie och den särskilda ramen om ett fartyg som levererats före den 30 juni 1978 övergår till att klassificeras som eget fartygsinnehav. Justering mellan ramarna bör härvid kunna ske med ett belopp motsvarande utställd garanti i fråga.

F. n. utgår för lagerproduktion en garantiavgift på 1 % av utestående garantibelopp. Denna avgift bör bibehållas för garantier som har utställts inom den särskilda ramen.

3. Stöd till orderproduktion

3.1 Varvens beläggningssituation

För nybyggnadsvarven inom Svenska Varvkoncernen finns (augusti 1978) 32 fartyg på sammanlagt ca 1 750 000 dwt, två bostadsplattformar och en flytdocka i order. Orderstocken täcker därmed 81 % resp. 10 % av det direkta antalet produktionstimmar för åren 1979 och 1980. Produktionskapacitetens procentuella fördelning under åren 1979 och 1980 på orderproduktion med resp. utan beställarstöd, lagerproduktion samt obelagd tid framgår av nedanstående tabell. Beläggningen kan emellertid komma att påverkas av den takt med vilken verksamhetsvolymen reduceras.

	1979	1980
Orderproduktion utan beställarstöd	20	4
Orderproduktion med beställarstöd	57	6
Lagerproduktion	4	—
Ej belagd produktionstid	19	90
	100	100

Beläggningssituationen för nybyggnation mellan de olika varvsenheterna skiljer sig dock avsevärt från totalbilden. Inom Svenska Varv-gruppen har för år 1979 Sölvesborgs- och Öresundsvarven det ofördelaktigaste läget med 59 % resp. 52 % obelagd kapacitet. Därefter följer Uddevalla med 11 % och Arendal med 9 % obelagd kapacitet. Den bästa beläggningssitua-

tionen uppvisas av Karlskronavarvet för vilket all produktionstid är belagd år 1979.

För år 1980 är det ännu så länge bara Karlskrona-, Arendal- och Uddevallavarvet som har någon del av produktionskapaciteten intäckt. För Karlskrona uppgår beläggningen till 46 %, för Arendal till 10 % och för Uddevallavarvet till 6 % av resp. varvs redovisade produktionsnivå.

För Kockums varv är beläggningssituationen följande för åren 1979 och 1980.

	1979	1980
Orderproduktion utan beställarstöd	—	—
Orderproduktion med beställarstöd	32	—
Lagerproduktion	23	—
Fj belagd produktionstid	45	100
	100	100

I likhet med situationen för Svenska Varv och Kockums varierar beläggningssituationen under åren 1979 och 1980 stort för de övriga mindre och medelstora varven. För de varv som har de kortaste orderstockarna är 60–75 % av kapaciteten år 1979 inte belagd och kapaciteten år 1980 är helt obelagd. Den längsta orderstocken har Falkenbergs varv, vars produktionskapacitet är belagd för år 1979. Varvet är vid sidan av Karlskronavarvet det enda bland de mindre och medelstora varven som hittills har någon del av 1980 års produktionskapacitet belagd.

I dessa beräkningar ingår dock enbart nyproduktionen medan reparationsverksamheten, som är svår att prognostisera, har exkluderats.

3.2 Existerande stödformer i andra länder

Det stöd till svenska beställare vid kontraktering av fartyg vid svenska varv som infördes efter förslag i prop. 1976/77:139 skall ses i sammanhang med liknande åtgärder vidtagna av andra varvsländer inom OECD. Gemensamt för förekommande stödformer är att de inriktar sig på inhemska beställningar och subventioner i form av bundet bistånd till u-länder. Inte i något fall har kunnat påvisas att en införd stödform principiellt brutit mot OECD:s regler om finansieringsvillkor vid exportförsäljning.

Som exempel på dessa stödformer i andra OECD-länder kan följande nämnas.

I *Storbritannien* har medel anslagits för prissubventioner. Härutöver stimuleras en satsning på alternativ produktion.

Förlusttäckning i form av bidrag och lån har införts för att klara beläggningssituationen i *Nederländerna*. Inhemska redare kan dessutom erhålla en investeringssubvention vid beställning från holländska varv.

Även i *Västtyskland* förekommer investeringsbidrag. Det finns dessutom lånemöjligheter med subventionerad ränta vid omstrukturering av verksamheten i riktning mot alternativ produktion. Även export av fartyg till u-länder kan subventioneras.

Norge har subventionerade kreditvillkor för såväl inhemska beställningar som u-landsförsäljningar. Utöver detta har en särskild subvention införts för norska beställare. Vidare har statliga beställningar tidigare lagts.

I *Frankrike* förekommer prissubventioner genom statliga bidrag och i *Danmark* består subventionerna av förmånliga kreditvillkor.

3.3 Beställarstödet hittillsvarande utnyttjande

Förslaget till införande av beställarstödet föregicks av analyser och bedömningar av de svenska rederiernas investeringsplaner under åren 1977–1979. Investeringarna uppskattades av analysgruppen till ca 5 500 milj. kr. under nämnda period.

Det totalt anslagna beställarstödet uppgick till 1 300 milj. kr. i avskrivningslån och 3 100 milj. kr. i kreditgarantier för 12-åriga lån.

Av den totala beställarstödsramen beräknades ca 3 000 milj. kr. komma att avse nykontrakteringar under det att återstoden avsågs användas för att undvika att befintliga kontrakt annullerades. Någon gränsdragning med hänsyn till ändamålet med olika delar av ramarna föreligger dock formellt inte. Vid behandlingen av ansökningar om beställarstöd har det visat sig att behov av stöd för att undvika annulleringar endast förelegat i två fall. Större delen av ramen för beställarstöd har därför kunnat användas för nykontrakteringar.

Med anledning av prop. 1977/78: 174 har en utökning av beställarstödet med 600 milj. kr. i kreditgarantier och 175 milj. kr. i avskrivningslån anslagits. Denna utökning gäller dock enbart för beställningar som av produktionstekniska skäl måste tas före den 1 augusti 1978. Sammantaget har således riksdagen beslutat att ställa 5 175 milj. kr. till förfogande för att underlätta finansieringen av beställningar vid varven.

Den 1 september 1978 återstod – efter vissa reservationer, huvudsakligen för räntor – av ramarna endast ca 40 milj. kr. Vid samma tidpunkt förelåg ännu ej avgjorda ansökningar om beställarstöd på närmare 1 100 milj. kr. Flera av dessa ansökningar avser dock fartyg där slutligt kontrakt mellan beställare ej är klart. Detta innebär att det förväntade beställningsintresset har överskridits. Mot denna bakgrund kan beställarstödet anses ha fyllt sitt syfte så till vida att varven erhållit order och beläggning i förutsedd omfattning.

Vissa reservationer bör dock göras. Bland de större svenska rederierna är det endast Saléninvest AB, Rederi AB Transatlantic samt Gorthons Rederi AB som beställt vid svenska varv sedan stödets tillkomst. Beställningen från Saléninvest AB skall bedömas mot bakgrund av att den utgjorde del

i den slutliga uppgörelsen med staten angående AB Götaverken. Övriga svenska beställningar har erhållits från mindre rederier och partrederier som i vissa fall ej tidigare påtagit sig engagemang av nu aktuell omfattning. Å andra sidan har inte några svenska beställningar gått till utländska varv med undantag av Broströms order om nio Ro/Ro-fartyg vid ett japanskt varv och två högsjöbogserare som beställts i Norge.

Vidare kan noteras att en större del än väntat av beställningarna avsett de medelstora och mindre varven. Flera av dessa varv ägs av rederikoncerner och uppvisade tidigare orderstockar som belade såväl år 1978 som år 1979. Orderna avsåg dock beställningar från moderbolagen. Dessa order har undantagslöst annullerats och ersatts med nya som förutsatt beställarstöd. Sådant stöd har också beviljats i en del fall för att möjliggöra för de aktuella rederierna att konkurrera på lika villkor med rederier som beställt utomlands eller erhållit beställarstöd.

Nedan redovisas en uppdelning av aktuella belopp avseende beviljat beställarstöd samt ej avgjorda ansökningar för de större resp. mindre och medelstora varven per den 1 september 1978.

	Storvarv	Mindre och medelstora varv	Totalt
Beviljat beställarstöd	3 683	1 453	5 136
Ej avgjorda ärenden	676	416	1 092

3.4 Aktuellt beställarintresse

En kartläggning av rederiernas beställarintresse vid början av år 1978 har utförts med hjälp av olika intressenter inkl. kontakter med ett flertal rederier.

Beställningsintresset under den närmaste femårsperioden, dvs. t. o. m. år 1982 har härvid uppskattats. Det kan konstateras att klara beställningsplaner endast föreligger i ett mindre antal fall. Intresset är huvudsakligen inriktat mot att täcka det uppkommande reinvesteringsbehovet och någon expansion av tonnaget är inte aktuell. Vidare kan en förskjutning av inriktningen mot specialtonnage märkas. De reella beställningsmöjligheterna bör ses mot bakgrund av att flera av de svenska rederierna f. n. har en mycket ansträngd ekonomi. För att undvika ytterligare försvagningar av balansräkningarna tvingas dessa rederier avstå från beställningar som man eljest finner önskvärda att genomföra. För en stor del av de svenska rederierna finns därför anledning att anta ett svagt eller i sämsta fall obefintligt beställarintresse under de närmaste åren. Situationen för dessa rederier får även genomslag på den totala beställningspotentialen och har lett till att de

potentiella beställningarna tidsmässigt huvudsakligen aviseras först under åren 1980–1982. Denna framförhållning är givetvis betingad av antaganden om fraktmarknadsutvecklingen. Riskerna för att beställningsplanerna ytterligare kommer att skjutas på framtiden bör härvid observeras om nuvarande marknadssituation ej skulle förbättras.

Det samlade beställningsintresset har trots de ovan redovisade förhållandena uppskattats till mellan 20–40 fartyg under femårsperioden 1978–1982 motsvarande en produktionskostnad av ca 3 000–5 000 milj. kr.

En fördelning på fartygsslag visar ett intresse för närmare tjugo mindre och medelstora Ro/Ro-fartyg, ca tio bilpassagerarfartyg, ett femtal medelstora torrlastfartyg, två till tre produkttankfartyg samt ett tiotal specialfartyg fördelade på olika typer. Utöver detta finns intresse att beställa ett obestämt antal fartyg på i storleksordningen 1 miljard kronor.

Av fartygstyperna är ej alla lämpade att produceras vid de svenska varven. Vissa typer är exempelvis så pass arbetskraftsintensiva att varvens självkostnader i förhållande till tänkbara kontraktspriser är sådana att förlusterna blir oacceptabla. Även om påtagliga begränsningar således föreligger i de svenska rederiernas beställningspotential synes det angeläget att tillvarata det beställningsintresse som trots allt är att förvänta.

3.5 Fortsatt beställarstöd

Det nuvarande beställarstödet till svenska rederier har inneburit att en inte obetydlig del av den svenska varvsindustrins produktionskapacitet har kunnat utnyttjas för fartygsproduktion på order. Härigenom har varven erhållit möjligheter till en mer långsiktig verksamhetsplanering under en period med i övrigt besvärliga omställningsproblem. Genom att fartygskontrakten erhållits till för varven relativt sett fördelaktiga priser har även deras ekonomiska planering underlättats. De svenska rederierna har också huvudsakligen lagt sina beställningar på de svenska varven.

Marknadsutsikterna för de svenska varven kan bedömas som dystra även i fortsättningen. Trots de svenska rederiernas ansträngda situation kan ett visst beställarintresse bedömas föreligga under den närmaste tiden. Det är därför angeläget att detta intresse i möjligaste mån kan kanaliseras till de svenska varven och därigenom täcka en del av den tillgängliga produktionskapaciteten under de kommande åren.

Som framgår av tidigare avsnitt skall beställarstödet ses som en temporär åtgärd för att upprätthålla sysselsättningen i samband med den innevarande omstruktureringen av varvsindustrin. I den nuvarande osäkra marknadssituationen på fartygs- och fraktmarknaderna är det väsentligt att det beställarstöd som staten ställer till den svenska sjöfartsnärings förfogande inte leder till ett konstlat beställarintresse. Det nuvarande beställarstödet bör därför endast i begränsad utsträckning förlängas. F. n. gäller stödet för fartygskontrakt som har tecknats före den 1 juli 1978 och avser leveran-

ser senast den 30 juni 1980. I fortsättningen föreslås beställarstöd kunna utgå för kontrakt avseende fartygsbeställningar som tecknas före utgången av år 1979. Leverans av härvid beställda fartyg bör ske senast den 31 december 1980. Som ett led i avvecklingen av stödet bör även vissa andra modifieringar ske av gällande stödregler.

Rådande fartygsmarknads- och prisförhållanden innebär att de svenska varvens fartygsproduktion utan beställarstöd knappast kan avyttras annat än till förlustbringande priser. Det framgår av marknadsbedömningar att osäkerheten är stor vad gäller bedömningen av prisutvecklingen. Prinsnivån bedöms variera med avseende på fartygstyper och storlekar. Således kan förlustriskerna vara relativt sett lägre på mindre och specialinriktade fartyg. Det är därför tveksamt om förlustriskerna för en framtida varvsproduktion kan uttryckas med en gemensam prinsnivå för hela produktionen. I tillämpningen av det nuvarande beställarstödet har emellertid inte någon differentiering med hänsyn till prinsnivå för olika fartygstyper skett även om detta enligt reglerna är möjligt. I stället återspeglas sådana prisvariationer i kontraktspriserna. I den granskning som nämnden för fartygskreditgarantier utövar ingår en prövning av huruvida oskäligen vinst i fartygskontrakten finns.

Höjda kontraktspriser på grund av relativt sett höga fartygspriser torde i de flesta fallen innebära en resultatförbättring för varvsföretagen. Härigenom minskar behovet av statliga insatser direkt till varvsindustrin samtidigt som statens beställarstödsinsatser kostnadsmässigt blir större.

Beställarstödet, med dess hittillsvarande möjlighet till 100 % lånefinansiering, har ansetts medföra såväl risk att ej marknadsbetingad efterfrågan stimuleras som att rent spekulativa order skulle komma att tecknas. Detta har dock motverkats av en inom nämnden för fartygskreditgarantier etablerad praxis för prövning av ansökningar om beställarstöd. Enligt denna praxis måste beställarna disponera minst 10 % av kontraktspriset i riskkapital. Som komplement till nämndens prövning kan en kontantinsats på minst 5 % av kontraktspriset vara motiverad. Ett sådant krav skulle få effekter på stödet i övrigt. I nuvarande beställarstöds konstruktion kan avskrivningslån utgå med ett belopp motsvarande högst 30 % av kontraktsbeloppet. Det kan nu bedömas rimligt att sänka låneandelen till 20 % av kontraktspriset. Liksom tidigare bör det ankomma på nämnden för fartygskreditgarantier att noggrant pröva de risker som kan vara förenade med stödet.

Ovanstående skulle innebära en viss reducering av det statliga riskåtgäendet genom avskrivningslånen. Det senare underlättar även den framtida avtrappningen av det statliga stödet. För att i viss mån kompensera denna försämring av villkoren och atföljande likviditetsbelastning hos beställaren skulle de tolvåriga kreditgarantier som f. n. kan utgå vid beställningar av fartyg och som motsvarar högst 70 % av kontraktspriset utvidgas till att omfatta 75 % av detta belopp. Vidare skulle det ev. kunna medges amorte-

ringsfrihet under de två första åren.

I de fall då avskrivningslån inte alls eller endast delvis beviljas bör kreditgarantierna efter prövning kunna utökas till högre belopp än 75 % av kontraktssumman. Lån och kreditgaranti bör dock sammanlagt uppgå till högst 95 %.

Vid erhållande av beställarstöd skall enligt nuvarande regler säkerhet ställas i form av pantbrev i fartyget. För avskrivningslån gäller att pantbrev skall uttas i beställt fartyg i intervallet 0–30 % av kontraktspriset. Motsvarande intervall för de särskilda kreditgarantierna är 30–100 %. Genom att säkerhet för avskrivningslån tas ut i form av pantbrev från botten ges rederiföretagen en möjlighet att som alternativ till avskrivningslån och därmed förknippad statlig återvinningsrätt utnyttja de mest kreditvärldiga pantbreven för egen upplåning. Hittillsvarande utnyttjande av beställarstödet visar emellertid att i så gott som samtliga fall har ansökan om beställarstöd omfattat såväl avskrivningslån som kreditgarantier. Mot denna bakgrund torde inte några speciella hinder föreligga för att i fortsättningen säkerställa beviljade avskrivningslån med pantbrev i intervallet 75–95 %. Härigenom kan pantbreven inom 75 % i stället utnyttjas som säkerhet för beviljade kreditgarantier. Ett på så sätt förändrat säkerhetsuttag medger också en bättre anpassning av beställarstödet till effekterna av tidigare föreslagna modifieringar i stödets utformning.

I gällande förordning om beställarstödet ges vissa föreskrifter angående slutlig avskrivning av avskrivningslånen. Beräkningsgrunden härför framstår dock i vissa avseenden som oklar. Vissa förtydliganden bör därför göras.

Enligt nuvarande regler skall – i de fall krav på återbetalning inte efterges – som huvudprincip lånet avskrivas efter fem år från det fartyget har levererats. Har fartygets värde då stigit skall återbetalning ske med belopp som motsvarar hälften av värdestegringen. Denna s. k. återvinning är maximerad till lånets nominella belopp inkl. statens upplupna ränta under fem år, dvs. högst 44 % av kontraktbeloppet enligt nuvarande stödssystem. Vid ett förlängt beställarstöd efter den 30 juni 1978 uppgår den maximala återvinningen enligt samma principer till 29 % vid ett lån på 20 % av kontraktbeloppet.

Återvinningsbeloppet fastställs enligt följande formel:

$$\frac{M - K}{2} = \text{Å}$$

M = marknadspris efter fem år

K = kontraktspris

Å = statens återvinningsbelopp

I de fall marknadspriset (M) understiger kontraktspriset (K) blir självfallet ingen återvinning av statens avskrivningslån aktuell.

Staten (genom nämnden för fartygskreditgarantier) äger inför prövning av återvinning rätt att påkalla ekonomisk värdering av det aktuella fartyget. Principerna för sådan värdering har ej fastställts vid beställarstödet införande. Följande riktlinjer föreslås därför gälla.

Fartygets marknadsvärde bör lämpligen – om ej staten och beställaren enas om annat – fastställas av fyra värderingsmän som skall vara oberoende och med fartygsförsäljningar väl förtrogna skeppsmäklare. Vardera parten skall senast sex månader före överlåtelsedagen ha utsett två värderingsmän. Marknadsvärdet skall anses motsvara medelvärdet av de värden som var och en av värderingsmännen för sin del fastställer. Värderingen, som är bindande för parterna, skall vara fullgjord senast en vecka före dagen för prövning av avskrivning. Värdering skall avse marknadsvärdet av fartyget – inkl. i kontraktspriset ingående reservdelar – utan hänsyn till eventuella befракtningsavtal. Av beställaren tillförd utrustning liksom efter leveransen av fartyget eventuellt nedlagda förbättringskostnader eller eventuellt gjorda ändringar skall icke beaktas vid fastställandet av marknadsvärdet. Envar av parterna bör vidare stå för kostnaden för de av dem utsedda värderingsmännen.

Beställarstöd för ombyggnader

Under senare år har konstaterats att rederiföretagen i ökad omfattning och som ett led i en pågående strukturell anpassning av världens sjöflotta genomför ombyggnader av fartygstonnage. De svenska varvsföretagen har i många fall kunnat medverka i denna ombyggnadsverksamhet. Detta gäller inte minst de mindre och medelstora varven där uteblivna nybeställningar kan ersättas med ombyggnadsarbeten.

Större ombyggnader är liksom produktion av fartyg i regel mycket kapitalkrävande. Genom varvsindustrins och rederiföretagens ansträngda finansiella situation har kreditgivning blivit ett alltmer betydelsefullt inslag i konkurrensen mellan varvsföretagen om större ombyggnadsprojekt. Enligt förordningen (1976: 482) om fartygskreditgarantier m. m. innefattar det statliga fartygskreditgarantisystemet även större ombyggnader av fartyg.

I samband med utvecklingen mot allt fler och större ombyggnader och konverteringar av fartyg har kreditvillkoren i allt större utsträckning kommit att bli ett nödvändigt konkurrensmedel för svenska varv. Väsentligt är emellertid att notera att de marknadspris/kostnadsrelationer som f. n. kan konstateras för de svenska varvsföretagens nybyggnadsverksamhet även synes gälla för ombyggnadsverksamheten. Svenska rederier har av detta skäl i vissa fall genomfört ombyggnader vid utländska varv.

Det är svårt att bedöma den framtida utvecklingen för ombyggnader men mycket talar för att konvertering av fartyg kommer att öka i omfattning. Detta beror främst på att man kan förvänta sig en förändrad tonnagestruktur.

Det förhållandet att marknadsläget för ombyggnad av fartyg är svårbe-

dömbart och att utländska varvsföretag i allt större utsträckning konkurrerar om större ombyggnadsprojekt, genom för beställaren förmånliga priser och betalningsvillkor, skulle kunna motivera att nuvarande beställarstöd till svenska rederier utvidgas till att avse även svenska beställningar av större ombyggnader av fartyg. Härigenom förbättras möjligheterna att ändamålsenligt utnyttja fartygsproduktionskapaciteten vid de svenska varven. Det bör ankomma på nämnden för fartygskreditgarantier att närmare utforma de tillämpningsregler som bör gälla för beställarstöd för större ombyggnader av fartyg. Nuvarande regler och riktlinjer för prövning av ombyggnadsgaranti i fartygskreditgarantisystemet liksom föreslagna principer för beställarstödet bör i tillämpliga delar kunna utgöra grund för beviljande av stöd till större ombyggnader vid svenska varv. Den samlade volymen för ombyggnader till utgången av år 1980 har av varvsföretagen beräknats uppgå till ca 300 milj. kr.

Beställarstöd till de mindre och medelstora varven

Som ovan redovisats har en väsentlig del av det hittills beviljade beställarstödet avsett de mindre och medelstora varven. Huvuddelen av beställningarna vid dessa företag har således skett med beställarstöd. För att nya kontrakt skall kunna erhållas fortsättningsvis är ett fortsatt beställarstöd nödvändigt för denna kategori av varv.

De medel som erfordras i beställarstöd har av arbetsgruppen för de mindre och medelstora varven beräknats enligt följande:

Milj. kr.

1 250	Beräknad omsättning åren 1979 och 1980 exkl. redan beviljat beställarstöd
135	Beräknat avskrivningslån
550	Statliga kreditgarantier (75 %) av kontraktspriset inkl. med garantierna förenade kostnader

Sedan arbetsgruppen lämnade sitt förslag har de mindre och medelstora varven erhållit beställarstöd med 285 milj. kr.

Föreliggande förslag ger inte utrymme för fullt kapacitetsutnyttjande med hjälp av beställarstöd. Arbetsgruppen räknar med att ramen täcker ca 70 % av nuvarande kapacitet. Beställarstöd förutsätts härvid ej utgå till statliga beställare. Förslaget förutsätter i enlighet med vad som tidigare anförts (bilaga 3) att nybyggnadskapaciteten vid de mindre och medelstora varven minskas med totalt ca 30 %.

Vid beviljande av beställarstöd begär FKN och riksgäldskontoret f. n. borgen för lån som lämnas till beställare från varvet resp. i förekommande fall även varvens moderbolag. Det har bl. a. framhållits att eftersom de privata varven till stor del ägs av rederier kommer dessa rederier att få gå i

borgen för konkurrerande rederi som beställer vid varvet och att övriga affärsmöjligheter för ägarna till varven härigenom försvåras. Kravet på borgen från moderbolagen önskas därför av dessa bli avskaffat. Hittills tillämpad praxis är dock motiverad av FKN:s riskprövning av enskilda garantiärenden varvid det bör observeras att flertalet av de aktuella varven har en mycket svag ställning och att fortlevnaden endast kan upprätthållas genom att ett rederiföretag finns som moderbolag. Huvudregeln bör därför alltså vara att moderbolagets borgen skall krävas där så föranleds av FKN:s riskvärdering. Om särskilda negativa affärsmässiga konsekvenser kan påvisas bör dock kravet på borgen kunna efterges mot bakgrund av en bedömning av den totala säkerhetsbilden för affären och efter prövning av regeringen.

Ramar för fortsatt beställarstöd

Som tidigare har nämnts är de svenska rederiernas intresse för och ekonomiska möjligheter till nybeställningar förknippade med betydande osäkerhet. Följaktligen föreligger svårigheter att beräkna i vilken utsträckning kontrakt kan komma att tecknas med hjälp av det föreslagna beställarstödet. Med varvens uppskattningar som grund har en tillkommande ram om 540 milj. kr. i avskrivningslån och 2 160 milj. kr. i kreditgarantier bedömts rimlig utöver vad som kvarstår av tidigare beviljade ramar. Ej utnyttjad del av tidigare ramar föreslås sammanläggas med den nu föreslagna ramen. Av den totala ramen föreslås 80 milj. kr. resp. 320 milj. kr. i lån och garantier förbehållas varvsföretag med färre än 1 600 anställda vid utgången av år 1977 samt att resterande del endast får användas för kontrakt vid storvarven.

3.6 Kreditfinansiering m. m. vid order från utländska kunder

En utgångspunkt för tidigare stödåtgärder till svensk varvsindustri har varit att gällande OECD-regler skall följas. Följaktligen har kreditgivning från varven överstigande 70 % av kontraktspriset och sju års amorteringstid varit utesluten vid order från utländska beställare. Vidare tillåts ej räntor understigande 8 %.

Samtidigt har tidigare konstaterats att de svenska varvens beläggningssituation är problematisk samt att beställningspotentialen från inhemska redare är begränsad. Det är därför angeläget att order kan erhållas från utländska beställare. De ledande konkurrentländerna förväntas som tidigare framhållits kunna producera standardfartyg till en kostnadsnivå som understiger den svenska med ca 30 à 50 %. Vidare kan dessa länder i många fall erbjuda fördelaktigare räntevillkor samt system som eliminerar varvens valutarisker. För att skapa rimliga förutsättningar för den önskade ordergången för varven i Sverige, är det därför nödvändigt att ytterligare stödja varvens exportansträngningar.

Riksdagen har i prop. 1977/78: 155, NU 1977/78: 73, rskr 1977/78: 379, antagit ett system som skall underlätta företagens exportförsäljning genom att Svensk Exportkredit skall kunna lämna lån för finansiering av exportkrediter i svenska kronor eller lämplig utländsk valuta till fast ränta enligt consensusvillkor (f. n. 7,25–8,0%). Härigenom avlyftes ränte- och valutarisken från företagen. Från systemet, som skall gälla under en försöksperiod av tre år, är fartygsexport undantagen.

Tillgång till fasta garanterade räntor samt till svenska kronor eller utländsk valuta efter behov skulle dock vara ett väsentligt bidrag även för varvens exportmöjligheter. Skillnader i konkurrensvillkor gentemot flera konkurrentländer skulle härigenom kunna minskas. Samtidigt kan noteras att varvens finansiering av lämnade krediter är påtagligt kopplad till finansieringen under fartygens byggnadstid och att valuta- och ränterisker före leveranstidpunkten ej omfattas av det föreslagna systemet. Vidare torde ett utnyttjande av SEK-systemet förutsätta att finansieringen sker objektvis, vilket delvis avviker från den praxis som några av varvsföretagen kommit att tillämpa under senare år. Även om endast en mindre del av varvens valutariskproblematik kan elimineras synes det dock naturligt att varvsföretagen ges samma exportkreditfinansieringsmöjligheter som övrig industri. Med möjlighet att ge fast ränta med 8 % och med tillgång till sådan valuta att valutariskerna efter leverans helt kan elimineras är det ställt utom tvivel att varven skulle kunna erhålla bättre priser och minskad förlustexponering på utländska beställningar.

En anslutning av varvsföretagen till SEK-systemet förutsätter en utvidgning av detta systems ramar. I linje med att SEK-systemet generellt är av försökskaraktär föreslås att varven anslutes för försöksperioden t. o. m. den 30 juni 1981 och att SEK beviljas en särskild kreditgivningsram för varvens export av fartyg. I ramen bör inte inberäknas krediter avseende export av varvens förutsedda alternativa produktion, då denna faller inom existerande ram. För försöksperioden beräknas en ram för fartygskrediter på 2 500 milj. kr.

Som ytterligare åtgärd kan, beroende på fartygstyp och marknadsprisutveckling, en modifiering av kraven på pantbrevens inomläge och friställande vid amortering vid statsgaranterad refinansiering övervägas. Den enskilde redaren erhåller härigenom möjlighet att förbättra sin finansieringssituation. FKN skulle därför i sin sedvanliga bedömning av garantiansökningar kunna värdera det extra risktagande som en förändring av säkerheternas inomläge kan innebära. Vid denna bedömning bör i stället där så kan anses erforderligt kompletterande säkerheter i andra fartyg eller av annan art kunna accepteras.

Vissa länder, bl. a. Norge och Västtyskland, har genom u-landsbistånd erhållit order av betydande omfattning från u-länder. Mjuka krediter till nämnda länderkategori kan enligt OECD-bestämmelserna ges för gåvobistånd, förutsatt att försäljningsvillkoren innehåller ett 25-procentigt gåvo-

element. Några principiella hinder för svenska varv att sälja till u-länder föreligger icke. En del av detta gåvoelement bör kunna ske i form av fördelaktiga krediter. Riksgäldskontoret kan i dag ställa kreditgarantier för en löptid upp till 15 år. För försäljning till u-länder bör kredittider på 15 år kunna accepteras, varvid även kredit bör kunna beviljas för högst 95 % av kontraktssumman. Även amorteringsfrihet bör kunna beviljas under viss period.

För att möjliggöra ett 25-procentigt gåvoelement bör särskilda medel anslås. Dessa bör kunna användas för subventionering av räntor eller andra bidragsformer. Medlen beräknas behöva uppgå till 125 milj. kr. Ett särskilt villkor för lämnande av biståndshjälp vid u-landsförsäljning bör vara att minst 5 % av priset skall utgöra kontantinsats. Vidare bör försäljningskontrakt föreligga före utgången av år 1979 och fartyget levereras före utgången av år 1980.

Försäljning till u-länder torde dock ej kunna åstadkommas enbart genom ovanstående åtgärder. Erfarenheterna från varvens hittillsvarande diskussioner med u-länderna visar nämligen att affärsuppgörelser kan vara svåra att uppnå när ett enskilt varv ingår som ensam kontraktspart. Staten bör därför vidta speciella åtgärder så att affärsdiskussionerna med u-länderna underlättas med ökade möjligheter till fartygsförsäljningar som följd.

Det kan dock ej förväntas att svenska varvs exportförsäljningsansträngningar primärt skall inriktas mot u-länder, även om uppkommande möjligheter i vissa fall bör tillvaratas. Det har därför ej ansetts nödvändigt att för nämnda ändamål ange särskilda ramar för kreditgarantier för varvens refinansiering utan kreditgarantierna bör avräknas mot det ordinarie fartygskreditgarantisystemets ramar.

4. Insatser för omstrukturering mot alternativ produktion

De strukturella förändringar av varvsnäringen som i dag kan förutses innebär som tidigare nämnts att åtgärder för reduktion av produktionen av handelsfartyg och en ökning av aktiviteterna på alternativa områden måste vidtagas omgående. Såväl Svenska Varv som Kockums arbetar redan efter sådana riktlinjer.

I den tidigare varvspropositionen, prop. 1977/78: 174, redovisades de affärsidéer som f. n. bedöms ha nått längst i utvecklingen, bl. a. förtillverkade pråmbaserade petrokemiska fabriker (Svenska Varv) och anläggningar för kondensering av naturgas (Kockums).

Mot bakgrund av den svåra situationen för varvsindustrin underströks angelägenheten av att alla realistiska möjligheter att utveckla och sälja alternativa produkter tas till vara. Svenska Varv anser att de förhandlingar som f. n. pågår rörande en flytande petrokemisk fabrik inom en snar framtid kan leda till ett försäljningsavtal. Även andra projekt kan bli tänkbara. Med hänsyn till att detta är en ny affärsidé där anläggningen ännu inte har

hunnit provas av någon köpare kan de svenska varven få bära en del av de ekonomiska risker som är förbundna med att ta fram referensanläggningar. Då det här rör sig om mycket kostnadskrävande anläggningar förordades i prop. 1977/78: 174 att staten skulle medverka i denna uppbyggnadsprocess mot en ny produktionsinriktning genom att underlätta anskaffningen av riskkapital. I ett första steg ansåg chefen för industridepartementet att 250 milj. kr. bör finnas tillgängliga för att efter regeringens prövning kunna ställas till förfogande som avskrivningslån.

Avskrivningslånen avsåg såsom nämnts närmast att underlätta för varvsföretagen att bygga referensanläggningar samt att erhålla de inledande kontrakten på nya typer av anläggningar. I ett längre perspektiv förutses att den alternativa produktionen skall belägga en betydande del av svensk varvskapacitet. Under början av 1980-talet bedöms således det rimligt att nå en marknadsmässig beläggning på upp till 2 milj. direkta timmar per år. Detta motsvarar en produktionskostnad på ca 2 000 milj. kr. för de mycket kapitalbindande anläggningar som här avses. Genom att övergången till alternativ produktion måste forceras, tvingas varvsföretagen till ett stort risktagande avseende t. ex. egenskaper hos nya produkter, tillförlitligheten hos nya kunder och utvecklingen av nya marknader. Svårigheterna att genomföra produktionen och att skapa jämn beläggning med ett flertal nya och hittills oprövade produkter är också stora.

Kunders och finansiärers förtroende för varven påverkas negativt av den aktuella varvssituationen.

Finansiering av den alternativa produktionen bör ske genom befintliga kommersiella kanaler och generella stödsystem, typ EKN-garantier och SEK-systemet för exportkreditfinansiering. Det ovan redovisade risktagandet kan dock väntas medföra väsentliga svårigheter för möjligheterna att snabbt övergå till alternativ produktion.

För att klara av föreliggande omställningsproblem och för att underlätta en övergång till alternativ produktion bör därför temporära stödåtgärder sättas in i syfte att stärka varvsföretagens egen förmåga att klara en sådan övergång och att reducera riskerna för företagens underleverantörer, finansiärer etc. i samband med denna övergång. Målet bör vara att snabbt erhålla en kommersiellt bärkraftig verksamhet som kan drivas oberoende av statliga stödåtgärder.

De områden där existerande kommersiella kanaler och generella stödsystem kan visa sig otillräckliga avser främst delar av finansieringen under byggnadstiden och efter leverans samt garantier gentemot bank eller kund för fullgörande av leverans. Vidare torde varvsföretagens finansiella ställning ej lämna utrymme för satsningar av riskkapital i prototypanläggningar och egna investeringar i nya produkter. Samtidigt saknas i dag erfarenhet av vilka affärsmässiga villkor som internationellt kommer att etableras för den alternativa produktionen. Det är därför ej möjligt att fastslå detaljerade regler för stödet om det avsedda syftet att underlätta övergång till och

avyttring av alternativ produktion skall kunna uppnås. Stödformerna bör istället ges en flexibel utformning så att stödet kan anpassas efter individuella produktidéer och konkurrensbetingade affärsupplägg. En sådan utformning kan idag endast uppnås om stödet får formen av att generella ramar för nämnda ändamål ställs till varvsindustrins förfogande som får utnyttjas efter beslut av regeringen och på basis av ansökan från varvsföretagen i varje enskilt fall. De statliga stödinsatserna bör ske i form av avskrivningslån och kreditgarantier till varven.

Avskrivningslån bör kunna utgå för riskkapital i prototypanläggningar, investeringar i anläggningar för alternativ produktion samt egna investeringar i nya produkter. Kreditgarantierna bör kunna utgå avseende delar av byggnadsfinansiering och efterleveransfinansiering till den del dessa ej kan arrangeras på sedvanliga kommersiella grunder. F. n. torde mellan 80 och 90 % av lämnad kredit kunna refinansieras med hjälp av EKN-garanti. Kvarstående finansieringsbehov efter utnyttjande av EKN-garanti bör kunna lämnas inom den här aktuella kreditgarantiramen. Slutligen bör även erhållna förskott från kunder kunna omfattas av garantin.

Beviljande av stöd från nämnda låne- och garantiramar bör ske mot bakgrund av de syften med stödet som angivits ovan. Kostnaderna och villkoren i övrigt i form av ränta, garantiavgifter etc. för varvsföretagen för att utnyttja ramarna bör likaledes sättas individuellt. Utgångspunkt bör vara kostnaderna och villkoren för stödets kommersiella motsvarighet (bankränta, avgifter för bankgarantier) för att inte ge varvsföretagen några konkurrensfördelar gentemot annan industri.

I samband med finansiering av den alternativa produktionen bör även finansiering av LNG-fartyg beröras. Det kan hävdas att LNG-fartyg ej bör likställas med konventionella fartyg i finansieringshänseende, eftersom de utgör en integrerad del av en betydligt större anläggningskedja av industriprocesser.

Finansieringen av LNG-fartyg kan på detta sätt i många avseenden komma att likna de finansieringsformer som kommer att erfordras för prefabricerade anläggningar och annan alternativ produktion. Möjlighet bör därför finnas att bevilja garantier för LNG-fartyg inom den för alternativ produktion avsedda kreditgarantiramen.

Som tidigare framhållits bör stödet vara temporärt. En lämplig avvägning med hänsyn till den för övergång till alternativ produktion erforderliga tiden synes vara att stödet begränsats till att avse kontrakt som tecknas senast den 31 december 1980. Storleken på behovet av stödinsatser är beroende av den takt med vilken omställningen mot alternativ produktion kan genomföras. I inledningsskedet föreslås för denna tidsperiod en ram för avskrivningslån på 400 milj. kr., dvs. ytterligare 150 milj. kr. utöver tidigare anslagna 250 milj. kr. och en ram för kreditgarantier på 3 000 milj. kr. såsom väl avvägda. Utvecklingen måste emellertid bli föremål för fortlopande utvärdering och beslut om nya stödinsatser om en framgångsrik volymutveckling för den alternativa produktionen ger underlag härför.

4.1 Ram för statliga kreditgarantier m. m.

Nuvarande ram för kreditgarantier för fartygsproduktion uppgår enligt tidigare riksdagsbeslut till 17 750 milj. kr. och avser garantier som utställs under perioden den 1 juli 1976 – den 31 december 1979. Av ramen hade per 30 juni 1978 5 700 milj. kr. avräknats. Det begränsade utnyttjandet beror på att varvsföretagen bibehållit tidigare upptagna lån varvid tidigare lämnade och under perioden förfallande säkerheter ersatts med nya statsgarantigrundande säkerheter. Då avräkning mot garantiramen endast sker i samband med att garanti lämnas för nyupptagna lån, medför ett utbyte av statsgarantigrundande säkerheter ej någon ramavräkning. Under senare år har storvarven i allt högre utsträckning kommit att arbeta med krediter som ej har någon direkt koppling till vissa säkerheter, utan där lånet kan ha lång löptid utan amortering och där säkerheter successivt byts ut. Med hänsyn till den framförhållning som erfordras i varvens orderteckning bör de ramar inom vilka kontrakt kan tecknas nu fastställas för perioden fram t. o. m. den 31 december 1981.

För färdigställda fartyg producerade i varvsföretagens egen regi har riksdagen bemyndigat en garantiram på ett intill varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 2 000 milj. kr. Per den 31 juni 1978 hade garantier ännu inte utfästs inom denna ram.

I ovanstående belopp har ej inräknats de kreditgarantier om 3 700 milj. kr. som utfästs i samband med det s. k. beställarstödet.

Statens utestående kreditgarantiåtaganden uppgick den 31 juni 1978 till ca 12 100 milj. kr., vilket således är ett mått på statens riskåtagande om ej värdet på bakomliggande säkerheter beaktas. Eftersom de existerande ramarna avser summan av enskilda garantier vid utfästelse tidpunkten och då de garanterade lånen under hand amorteras är det utestående garantiåtagandet ej jämförbart med ramarna. Med den teknik för ramangivelse som hittills tillämpats kan det statliga riskengagemanget framstå som större än vad som egentligen är fallet.

Mot denna bakgrund bör en teknisk förändring i garantisystemet vidtagas såtillvida att ramarna för statens garantiåtagande ej längre ges i form av ett garantibelopp som får utfästas under en viss tidsperiod utan som ett högsta belopp för storleken av de utestående garantierna under motsvarande tidsperiod. Denna teknik användes redan beträffande den särskilda ramen på 2 000 milj. kr. för färdigställda ännu ej sålda lagerfartyg. Vidare bör varvsföretagens eget direkta och indirekta fartygsinnehav i enlighet med tidigare redovisade överväganden innefattas av en särskild garantiram.

Baserat på denna indelningsgrund beräknas varvsföretagens garantibehov per den 31 december 1978 till 13 300 milj. kr., varav 5 500 milj. kr. för eget och därmed jämställt fartygsinnehav.

Vid den föreslagna kapacitetsreduktionen och under antagande av att

beställarstöd kommer att utnyttjas med 3 700 milj. kr. beräknas ramen för totalt utestående garantier behöva utökas till 13 500 milj. kr. för perioden t. o. m. år 1981, dvs. statens garantiåtagande ökar med högst 1 400 milj. kr. jämfört med nuvarande läge.

I samband med den ovan diskuterade tekniska översynen av angivandet av ramar för kreditgarantierna har även vissa andra frågor av teknisk karaktär i samband med garantigivningen uppmärksamrats bl. a. avseende s. k. beställares borgenslån. Sådana lån upptages direkt av beställaren mot att varvet lämnar borgensutfästelse till vilken fogas statlig efterborgen. F. n. kan statsgaranti i dessa fall utställas först fr. o. m. leveranstidpunkten medan byggnadsfinansieringen får ske medelst kontantförskott och förskottsväxlar. Ur affärsmässig synvinkel kan det dock ofta vara en fördel att beställaren redan under byggnadstiden kan arrangera en långfristig finansiering, varför det vore önskvärt att statsgarantier kunde utställas även under byggnadstiden för redares borgenslån. Någon skillnad för staten ur risksynpunkt jämfört med finansiering mot förskottsväxlar föreligger härvid inte. Garantier bör därför fortsättningsvis kunna utfärdas avseende redares borgenslån även under byggnadstiden.

5. Kapitalbehov för den statliga varvskoncernen för åren 1978 – 1980.

I enlighet med regeringens prop. 1976/77: 139 erhöll Svenska Varv AB vid den statliga varvskoncernens bildande ett eget kapital på 1 275 milj. kr. Bolaget fick vidare ett särskilt anslag på 859 milj. kr. för att täcka förluster i samband med avvecklingen av Eriksbergssvarvet, 35 milj. kr. för projektering av alternativ verksamhet och 25 milj. kr. för vissa investeringar vid Cityvarvet i Göteborg. Svenska Varv-koncernen tillfördes slutligen ytterligare 189 milj. kr. i eget kapital i form av en koncernreserv. Denna uppstod genom att aktierna i dotterbolagen vid koncernens bildande värderades med nämnda belopp högre än bolagens matematiska värde. Kapitaltillskottets storlek grundades på övervägande om vad som i ett varaktigt skede kunde anses utgöra en acceptabel nivå för koncernens soliditet och likviditet. Det förutsattes sålunda att huvuddelen av de förluster som vid denna tidpunkt kunde förutses för åren 1977 – 1979 skulle kunna täckas dels genom att nya kontrakt om orderproduktion skulle tecknas med utnyttjande av det särskilda beställarstödet till svenska rederier, dels genom att s. k. värdegarantier på sammanlagt 800 milj. kr. fick användas för täckande av förluster på lagerproduktion. Utvecklingen under år 1977 blev emellertid sådan att de erforderliga förlustreserveringarna samt slutligt konstaterade förluster på fartygsproduktionen översteg vad som förutsattes då de ursprungliga ramarna för beställarstöd och värdegarantier fastslogs. Vidare tillkom valutaförluster och behov av reserveringar för kundfordringsrisker med 1 760 milj. kr. som likaledes i sin utsträckning inte var förutsedda.

Den sammanlagda förlusten för år 1977, 1 846 milj. kr. efter utnyttjande av värdegarantier på 400 milj. kr., var av sådan omfattning att hela aktiekapitalet förbrukats redan vid årsslutet 1977. Följaktligen uppkom krav på ytterligare kapitaltillskott till bolaget om skyldighet för bolaget att träda i likvidation skulle undvikas. I enlighet med aktiebolagslagens regler måste kapitaltillskott utfästas före ordinarie bolagsstämma, dvs. före den 30 juni 1978. Mot denna bakgrund beslöt riksdagen i anslutning till regeringens prop. 1977/78: 174 att tillföra bolaget 2 000 milj. kr., dels i form av kontant-tillskott, dels i form av ytterligare värdegarantier avseende förlustrisker på kundfordringar och lagerproduktion. Beloppets storlek var sådant att Svenska Varv-koncernen till fullo kompenseras för 1977 års förluster samt att en buffert om ca 150 milj. kr. skapades för att täcka en del av förutsedd förlust under år 1978. I propositionen angavs samtidigt att detta tillskott inom snar framtid avsågs att bli följt av ytterligare medel så att koncernen skulle erhålla en med hänsyn till verksamhetens omfattning lämplig soliditet.

Resultatutvecklingen under de närmaste åren kan till vissa delar förutses relativt väl men är i andra avseenden förenad med stor osäkerhet. Den del som kan skattas relativt väl avser resultatet av den produktion som i dag finns kontrakterad med leverans huvudsakligen under åren 1978 och 1979. Vidare gäller detta även leveranser under år 1980 eftersom kontrakt för denna produktion måste tecknas relativt omgående och därför till de villkor som f. n. råder på marknaden för nybeställningar. Betydande osäkerhet föreligger däremot med avseende på riskerna för ytterligare tillkommande valuta- och kundfordringsförluster samt för driftsresultat och förlustriseringsbehovet på koncernens eget fartygsinnehav.

För år 1978 prognostiserar Svenska Varv att resultatet för koncernen kan komma att visa en förlust av ca 2 100 milj. kr., vilket innebär en ökning med 550 milj. kr. jämfört med den prognostiserade förlust på 1 550 milj. kr. som redovisades i prop. 1977/78: 174. Försämringen är huvudsakligen att hänföra till att kundriskerna ökat med ytterligare 300 milj. kr. och att en avsättning av 300 milj. kr. för tillkommande kostnader för samgåendet mellan Arendal och Eriksberg utöver tidigare avsättning, enligt företagets bedömning ansetts erforderlig. Samtidigt har de aktuella valutariskerna reducerats med 150 milj. kr. Nettoförändringen av övriga poster har ökat förlusten med 100 milj. kr.

Resultatutvecklingen under åren 1979 – 1980 är i dag svår att bedöma. Förlusten uppskattas f. n. av Svenska Varv till ca 2 700 milj. kr. Vid sidan av dessa förutsedda förluster åren 1979 – 1980 finns risker för ytterligare förluster på bl. a. kundfordringar och valutor. Dessa förluster kan inte nu kvantifieras med rimlig precision.

Den sammanlagda förlusten under åren 1978 – 1980 exkl. nämnda risker uppgår enligt Svenska Varvs beräkningar till minst 5 050 milj. kr. Vid beräkningen av behovet av kapitaltillskott måste effekten av dels vissa redan

beslutade statliga stödåtgärder, dels ett fortsatt beställarstöd beaktas. Redan beslutade åtgärder i form av värdegarantier och beställarstöd beräknas förbättra resultatet inom koncernen under åren 1978 – 1980 med ca 1 300 milj. kr. Svenska Varv beräknar att ett fortsatt beställarstöd enligt de riktlinjer som tidigare redovisats skulle förbättra resultatet med ytterligare ca 400 milj. kr. Vidare bör beaktas den tidigare nämnda bufferten om ca 150 milj. kr. samt att förluster hänförliga till Eriksberg delvis kan täckas genom ianspråktagande av befintlig koncernreserv på ca 180 milj. kr. Enligt dessa beräkningar skulle alltså beslutade eller planerade statliga stödåtgärder, nämnda buffert och koncernreserv täcka ca 2 030 milj. kr. av förlusterna under perioden 1978 – 1980.

Utgångspunkt för det ställningstagande som måste tas om koncernens kapitalförsörjning för nämnda år bör vara att kapitaltillskott ges i erforderlig omfattning för att säkerställa och trygga verksamheten under dessa år. Detta bör ske på ett sådant sätt att koncernledningen kan ta itu med och ägna sig åt de viktiga strukturella uppgifter och framtidsinriktade problem som ligger framför koncernen.

Det egna kapitalet som Svenska Varv AB erhöll vid bildandet kan med beaktande av ovanstående utgångspunkter alltfjämt anses vara väl avvägt i ett långsiktigt perspektiv.

För att behålla ett eget kapital om 1 275 milj. kr. erfordras alltså enligt Svenska Varvs ovan redovisade beräkningar ett kapitaltillskott om minst 3 020 milj. kr. under åren 1978 – 1980. För åren 1979 – 1980 tillkommer dessutom de diskonterade förlustriskerna för valutor, kundfordringar m. m. som torde uppgå till minst 400 milj. kr. Totalt erfordras enligt dessa beräkningar ett kapitaltillskott om 3 420 milj. kr. för att bibehålla bolagets egna kapital. Beloppet kan reduceras något beroende på när kapitaltillskotten utbetalas. En positiv ränteeffekt på upp till 250 milj. kr. kan härvid erhållas. Beloppens storlek och den osäkerhet som prognoserna är behäftade med kan göra det olämpligt att omgående fatta beslut om definitiva kapitaltillskott. Det i dag beräknade beloppet bör därför ställas till regeringens förfogande att utbetalas i omfattning och vid tidpunkt då det av soliditets- och likviditetsskäl kan anses erforderligt. Om så finnes motiverat bör del av tillskottet kunna utgå i form av s. k. värdegarantier. Det slutliga tillskottet för de enskilda åren bör fastställas senast den 31 december resp. år.

Koncernens likviditet är f. n. mycket god, dels på grund av att likvida medel vid koncernens bildande tillfördes i sådan omfattning att viss framförhållning skulle föreligga, dels till följd av att betydande belopp kunnat lånas på utländska kapitalmarknader. Efter beaktande av de enligt propositionen 1977/78: 174 anvisade medlen beräknas likvida medel och statsgaranterade direkt belåningsbara fartygskreditgarantier uppgå till ca 2 000 milj. kr. vid 1978 års slut även utan att ytterligare kapitaltillskott verkställts. Likviditeten måste dock bedömas mot bakgrund av att enskilda transaktioner kan förorsaka mycket stora svängningar och att en god likvi-

ditet kan anses vara angelägen för att ge koncernen tillräckligt stort handlingsutrymme att smidigt agera i den svåra omställningsprocess som nu föreligger. Icke desto mindre kan det konstateras att kapitaltillskott i konstant form enligt vad som förordas ovan vid resp. års utgång skulle medföra en likviditet som överstiger vad som kan anses erforderligt. Detta är ej förenligt med statsfinansiella intressen varför regeringen i samband med att slutlig utfästelse om kapitaltillskott vid resp. års slut bör ha möjlighet att föreskriva att beloppet i fråga skall utbetalas med viss tidsförskjutning som anpassas till koncernens likviditetsutveckling.

Innehåll

Proposition	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
1 Inledning	3
2 Föredragandens överväganden	4
2.1 Varvsindustrins marknadssituation	4
2.2 Svensk varvsindustris struktur	7
2.3 Mindre och medelstora varv	11
2.4 Finansiering av varvens produktion	14
2.4.1 Lagerproduktion m. m.	14
2.4.2 Stöd till beställare av fartyg	16
2.4.3 Fartygskreditgarantier till varven, exportstöd m. m.	19
2.4.4 Finansiellt stöd till Svenska Varv AB	22
2.4.5 Sammanfattning	24
2.5 Nämnden för fartygskreditgarantier	25
2.6 Insatser för att avhjälpa sysselsättningsproblem i varvsregioner	27
2.6.1 Åtgärder för att öka sysselsättningen i varvsregionerna	27
2.6.2 Arbetsmarknadspolitiska insatser	33
3 Hemställan	35
4 Beslut	37
Bilaga 1 Sammanfattning av marknadsgruppens rapport rörande de svenska varvens situation	38
Bilaga 2 Strukturfrågor	49
Bilaga 3 Sammanfattning av rapport av analysgruppen för mindre och medelstora varv	58
Bilaga 4 Sammanfattning av arbetsmarknadsgruppens analyser av sysselsättningskonsekvenser vid minskning av kapaciteten vid storvarven	69
Bilaga 5 Sammanfattning av finansieringsgruppens analyser rörande finansiering av de svenska varven	81

