

Regeringens proposition

1976/77: 139

om vissa varvsfrågor

beslutad den 30 mars 1977

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

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

NILS G. ÅSLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att t. o. m. utgången av år 1979 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri dels — utöver tidigare bemyndigande — till ett sammanlagt belopp av högst 4 850 milj. kr. avseende finansiering i anslutning till produktion av fartyg, dels intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 2 000 milj. kr. avseende finansiering i anslutning till färdigställda fartyg, producerade i varvsföretagens egen regi. Vidare läggs fram förslag innebärande att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att t. o. m. den 30 juni 1980 ikläda staten garantier till svenska fartygsbeställare intill ett sammanlagt belopp av högst 3 100 milj. kr. avseende upplåning i anslutning till beställning av fartyg hos svenska varv, liksom förslag om statliga avskrivningslån till svenska beställare av fartyg vid svenska varv intill ett sammanlagt belopp av högst 1 300 milj. kr.

I propositionen begärs ett anslag av 45 milj. kr. för förvärv av Saléninvest AB:s aktier i AB Götaverken. Vidare föreslås att staten förvärvar Statsföretag AB:s aktier i AB Götaverken, Karlskronavarvet AB och Uddevallavarvet AB. Företagen föreslås bli sammanförda till en statlig varvskoncern under ett särskilt moderbolag. Därtill föreslås att 400 milj. kr. anvisas för aktieteckning i moderbolaget, att 435 milj. kr. tillförs koncernen i form av aktieägartillskott och att statens lån till Uddevallavarvet AB om 40 milj. kr. får omvandlas till eget kapital i bolaget.

Fullmäktige i riksgäldskontoret föreslås vidare i propositionen bemyndigas att t. o. m. utgången av år 1978 ikläda staten värdegarantier till den föreslagna statliga varvskoncernen intill ett sammanlagt belopp av högst 800 milj. kr. avseende täckning av eventuella förluster i anslutning till produktion och försäljning av fartyg.

I propositionen föreslås även att 859 milj. kr. anvisas för att täcka förluster m. m. vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB.

INDUSTRIDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1977-03-30

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Ahlmark, Romanus, Turesson, Gustavsson, Antonsson, Mogård, Olsson, Dahlgren, Åsling, Söder, Troedsson, Ullsten, Burenstam Linder, Wikström, Johansson, Friggebo.

Föredragande: statsrådet Åsling

Proposition om vissa varvsfrågor

1 Inledning

Med stöd av regeringens bemyndigande den 6 maj 1976 tillkallade chefen för industridepartementet sakkunniga¹ med uppgift att lämna förslag till en organisationsform som kunde öka och förbättra samordningen mellan de statliga varven. De sakkunniga, som antog namnet varvskommittén (I 1976: 01), kom under viss tid att arbeta parallellt med den särskilda analysgrupp som tillkallades i november 1976 och till vilken jag återkommer. Varvskommittén beslöt då att endast utveckla förslag om en principorganisation för de statliga varven. Varvskommittén avlämnade sitt betänkande i februari 1977.

Efter beslut av riksdagen (prop. 1975/76: 121, NU 1975/76: 73, rskr 1975/76: 386) blev staten den 1 juli 1976 tillsammans med Statsföretag AB aktiemajoritetsägare (51 %) i AB Götaverken. Saléninvest AB äger övriga aktier. I Götaverkens bokslut för perioden den 1 januari 1975—den 30 juni 1976 redovisade företaget en förlust på ca 580 milj. kr. Inför presentationen av bokslutet under oktober 1976 ställdes från Göta-verkens sida krav på aktieägarettillskott från staten för att täcka den redovisade förlusten och trygga fortsatt drift. Jag förklarade mig beredd att hemställa att regeringen skulle förslå riksdagen att lämna ett anslag att användas för tillskjutande av ägarkapital till Götaverken i en sådan omfattning att en framtida effektiv statlig varvsindustri i landet skulle säkerställas. Tillskottets form och storlek kunde emellertid vid den tidpunkten inte närmare fastställas och en bedömning härav borde enligt min mening samordnas med frågan om organisationen av de statliga varven. Mot denna bakgrund tillkallade jag, med stöd av regeringens

¹ Direktören Sven G. Andrén, ordförande, direktören Lars-Inge Holster, direktören Hans Laurin, departementssekreteraren Erik Linnergren, finansdirektören Bo C. E. Ramfors, direktören Bengt Tengroth, direktören Ingvar Trogen samt bankdirektören Lars-Gunnar Åberg.

bemyndigande den 4 november 1976, en särskild analysgrupp² med uppgift att analysera en långsiktig verksamhetsplan för en statlig varvskoncern och utarbeta förslag till omfattning och form för statligt kapitaltillskott till denna. Förslaget skulle baseras på en analys av sysselsättningsmässiga och finansiella konsekvenser av olika alternativ för reduktion av den samlade sysselsättningsvolymen hos varven. Vidare skulle riskerna med produktion av fartyg i varvens egen regi (s. k. lagerproduktion) belysas.

Analysgruppen skulle vid sin bedömning av kapitaltillskottets storlek även beakta kostnaderna för sammanläggningen av Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (Eriksberg) med Götaverken, vilka statsmakterna enligt nämnda riksdagsbeslut hade förklarat sig beredda att svara för.

Analysgruppen har den 21 februari 1977 avlämnat en rapport som i väsentliga avsnitt har sekretessbelagts enligt 21 § lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar (omtryckt 1976: 611). Samma dag avlämnade analysgruppen även en sammanfattning av rapporten (Ds I 1977: 1) vilken har offentliggjorts. Sammanfattningen, med undantag av en sekretessbelagd rapportbilaga, bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga*. Till rapporten har reservation avgivits av ledamoten Bo C. E. Ramfors och särskilt yttrande av ledamoten Ingvar Trogen. Reservationen och yttrandet finns fogat till sammanfattningen. Varvskommitténs betänkande är också fogat som bilaga till sammanfattningen av analysgruppens rapport. Jag har för avsikt att ställa rapporten i sin helhet till vederbörande riksdagsutskotts förfogande i samband med riksdagsbehandlingen av detta ärende.

Analysgruppens utredning har omfattat följande företag: Götaverken (inkl. bl. a. Eriksberg, Götaverken Öresundsvärf AB, Götaverken Sölvesborg AB och Götaverken Finnboda AB), Uddevallavärf AB och Karlskronavärf AB. Den framtida verksamheten vid Kockum AB har också analyserats bl. a. vad avser statens kreditgarantiengagemang i samband med lagerproduktion. Situationen för de små och medelstora varven som bedriver fartygsbyggnad och reparationsverksamhet har inte närmare belysts i analysgruppens rapport. Analysgruppen har emellertid i den delen förutsatt att gruppens förslag till generella statliga åtgärder för varvsstöd skall komma även dessa företag till godo.

Analysgruppen har i samråd med berörda varvsföretag analyserat effekterna av skilda produktionsneddragningar inom fartygsnybyggnads- och reparationsverksamhet. Analysgruppen har därmed i första hand begränsat bedömningarna till att avse åren 1977—1979.

Analysgruppen har bedömt effekterna på arbetsmarknadsläget i be-

² Direktören Sven G. Andrén, ordförande, förbundsjuristen Sören Mannheimer, finansdirektören Bo C. E. Ramfors, auktoriserade revisorn Göran Tidström, direktören Ingvar Trogen samt kanslirådet Gunnar Österberg. Österberg ersattes såsom ledamot den 21 december 1976 av civilekonom Nore Sundberg.

rörda regioner till följd av nedskärningar av sysselsättningen vid varvsföretagen, bl. a. genom kontakter med de regionala arbetsmarknadsmyndigheterna som också har ställt visst material till analysgruppens förfogande.

Mot bakgrund av de frågor analysgruppen har haft att pröva har olika möjligheter övervägts för att skapa förutsättningar för de svenska varven att under de närmaste åren kunna konkurrera med utländska varv om befintlig beställningspotential. Analysgruppen har därvid prövat möjligheten att finna temporära stödformer riktade till beställare i syfte att skapa förutsättningar för nybeställningar vid svenska varv.

I ärendet har kommit in skrivelser från bl. a. länsstyrelsen i Malmöhus län, Landskrona kommun, berörda varvsföretag, Sveriges varvsindustrieförening och ett flertal fackliga organisationer.

2 Sysselsättningen hos varven

Vid utgången av år 1976 sysselsattes ca 23 400 personer i direkt fartygsnybyggnadsverksamhet vid berörda varvsföretag. I överensstämmelse med intentionerna i riksdagens beslut (prop. 1975/76: 121, NU 1975/76: 73, rskr 1975/76: 386) om statliga kreditgarantier för lagerproduktion beräknas sysselsättningen vid utgången av år 1979 enligt varvsföretagens nuvarande planering uppgå till ca 17 800 personer, vilket innebär en minskning med ca 5 600 personer. Härtill bör läggas att antalet s. k. entreprenadanställda vid varven enligt nuvarande planer kommer att minska med drygt 1 000 personer. Övervägande delen av den samlade sysselsättningsminskningen avser varven i Göteborg. I nämnda riksdagsbeslut begränsades det statliga garantiåtagandet för lagerproduktion i tiden till att avse produktion fram till utgången av år 1978. Dessa garantier skulle beviljas med hänsyn till planerad sysselsättningsminskning fram till denna tidpunkt. I propositionen förutsågs att ytterligare sysselsättningsminskningar kunde bli nödvändiga under år 1979.

Analysgruppen har i beaktande av långsiktiga konkurrensförhållanden, framtida effekter på produktionsvolym och förlustrisker samt sysselsättningssituationen inom berörda varvsregioner övervägt ett antal produktionsalternativ vid varven. Framför allt med hänsyn till framtida osäkra marknadsläge samt pågående neddragningar av sysselsättningen har analysgruppen inte förordat att ställning nu tas till nedläggning av någon enskild varvsanläggning. Ett sådant ställningstagande bör enligt analysgruppen skjutas upp till åren 1978—1979. Vid denna tidpunkt kan sannolikt marknadsbedömningarna göras med större säkerhet. Vidare har redan beslutade sysselsättningsneddragningar hunnit genomföras. Analysgruppen har emellertid förordat vissa ytterligare neddragningar av sysselsättningen vid berörda varvsanläggningar med förutsättningen att fortsatt drift vid dessa upprätthålls. De föreslagna neddragningarna innebär en produktionsnivå som möjliggör fortsatt jämn och

effektiv produktion. Längre gående neddragningar, med bibehållande av nuvarande företagsstruktur, bedöms av analysgruppen som svåra att göra i dagsläget. Den av analysgruppen rekommenderade sysselsättningsnivån vid berörda varvsföretag vid utgången av år 1979 har satts till ca 16 800 personer, dvs. en ytterligare sysselsättningsminskning inom fartygsbyggnadsverksamheten med drygt 1 000 personer, jämfört med de nuvarande sysselsättningsplaner inom varvsföretagen som grundar sig på tidigare nämnda riksdagsbeslut. Denna neddragning föreslås bli fördelad på Götaverken Öresundsvarvet AB i Landskrona med ca 700 personer, på Uddevallavarvet AB med ca 250 personer och Karlskronavarvet AB med ca 80 personer.

I samband med nedläggningen av Eriksberg uppstår en besvärlig sysselsättningssituation inom Götaverken. Det s. k. Lindholmenprojektet i Göteborg, som avser att skapa en gemensam anläggning för produktion, utbildning och arbetsmiljöforskning, kan bidra till att lösa denna situation. I ett första skede beräknas ca 900 personer, varav ca 600 elever, kunna sysselsättas inom detta projekt. Kostnaderna för nödvändiga investeringar i projektet, som avses bli genomfört under åren 1977 och 1978, beräknas till ca 50 milj. kr. Analysgruppen föreslår att Lindholmenprojektet genomförs och att medel ställs till förfogande härför.

Analysgruppen föreslår även att man från statsmakternas sida överväger möjligheterna till tidigareläggande av offentliga beställningar vid bl. a. varven under de närmaste åren i syfte att främst underlätta en övergång till annan produktion än av fartyg samt möjliggöra en mjuk anpassning till en lägre produktionsnivå.

3 Statligt stöd till fartygsbeställare

Analysgruppen har övervägt olika möjligheter att skapa förutsättningar för de svenska varven att under de närmaste åren kunna konkurrera med utländska varv om befintlig beställningspotential. Gruppen har övervägt bl. a. olika temporära stödsystem, som skulle kunna innebära att lagerproduktionen övertas av beställare. Gruppen föreslår att ett statligt beställningsstöd införs i syfte att underlätta för svenska rederier att under den närmaste tiden beställa fartyg eller överta redan avslutad lagerproduktion vid svenska varv. Detta stöd föreslås omfatta dels statliga kreditgarantier med 12 års löptid, dels statliga femåriga avskrivningslån.

Med tanke på den lagerproduktion som f. n. planeras i varvsföretagen och den långa framförhållning som krävs mellan kontraktstidpunkt och leveranstidpunkt bör dessa garantier enligt analysgruppens mening avse beställningar fr. o. m. halvårsskiftet 1977 t. o. m. halvårsskiftet 1978. Leverans av de beställda fartygen bör ske före halvårsskiftet 1980.

Garantierna föreslås efter rekommendation i varje enskilt fall av nämnden för fartygskreditgarantier lämnas till rederier. Garantierna bör kunna svara mot högst 70 % av tecknat kontraktspris och skall täcka

medel för kontantbetalning till varvet vid leveranstidpunkten. För de särskilda garantierna skall beställaren ställa säkerhet i form av inteckningar i fartygen i intervallet 30—100 % av kontraktspriset. Analysgruppen har beräknat en total garantiram på 2 100 milj. kr. för dessa garantier.

För att varven trots de föreslagna särskilda kreditgarantierna av konkurrensskäl inte skall tvingas till omfattande förlustförsäljningar bl. a. till svenska beställare, har analysgruppen funnit det ändamålsenligt att dessa garantier kompletteras med andra insatser gentemot svenska beställare. Sålunda föreslås att statliga avskrivningslån ställs till rederiernas förfogande som komplement till de föreslagna tolvåriga kreditgarantierna. Dessa lån bör motsvara högst 30 % av kontraktspriserna och bör vara ränte- och amorteringsfria under fem år efter leveranstidpunkten. Det föreslås ankomma på nämnden för fartygskreditgarantier att handlägga frågorna om avskrivningslån. För att erhålla ett sådant lån skall beställaren ställa säkerhet i form av fartygsinteckningar i de beställda fartyget i intervallet 0—30 % av kontraktspriset. För de statliga avskrivningslånen har beräknats ett belopp av 900 milj. kr.

Analysgruppen finner det vidare rimligt att avskrivningslån till en beställare kopplas samman med viss återvinningsrätt för staten i en marknadssituation där en framtida positiv marknadsutveckling leder till höjda fartygspriser. Staten föreslås sålunda få möjlighet att bli delaktig i den värdestegring som fartygen kan få och avskrivningslånet bör därför kompletteras med en återvinningsrätt för staten fem år efter leveranstidpunkten. Detta föreslås ske genom att eventuell värdestegring under avskrivningslånets löptid delas mellan staten och fartygsbeställaren.

4 Fartygskreditgarantier till varven

Enligt bestämmelserna om fartygskreditgaranti (SFS 1976: 382) får statlig garanti för produktion av fartyg i varvsföretags egen regi beviljas intill ett belopp som svarar mot 70 % av varvsföretagets självkostnad för fartyget. I syfte främst att underlätta varvets likviditetssituation är det enligt analysgruppens mening motiverat att nuvarande statliga kreditgarantiåtagande för lagerproduktion utvidgas från 70 % till 85 % av varvens upparbetade självkostnad under byggnadstiden.

Nuvarande totala garantiram, som gäller under tiden den 1 juli 1976 —den 31 december 1978, uppgår till 12 900 milj. kr., varav 3 600 milj. kr. har beräknats komma att ianspråktagas för lagerproduktion. Enligt analysgruppens förslag bör även planerad lagerproduktion under år 1979 nu fastställas. Den nuvarande ramen föreslås således av analysgruppen bli kompletterad med en ny ram för storvarven — Götaverken, Kockums och Uddevallavarvet AB — på 4 200 milj. kr. för finan-

siering av lagerproduktion under byggnad för perioden den 1 juli 1977—den 31 december 1979. För övriga varv bör enligt analysgruppen en beräkning av en motsvarande garantiram ske inom regeringskansliet under våren 1977.

Analysgruppen föreslår vidare att statliga kreditgarantier avseende s. k. efterleveransfinansiering utsträcks till att kunna avse även lagerproduktion. Sådana garantier föreslås omfatta fartygens hela självkostnad och gälla högst fem år efter färdigställandetidpunkten. Härigenom ges varven möjlighet att temporärt behålla lagerproducerade fartyg i avvaktan på en väntad uppgång av fartygspriserna och undvika att behöva realisera förluster vid tidpunkten för färdigställandet i en ogynnsam prissituation. En ram för sådana garantier för storvarven bör enligt analysgruppens förslag sättas till 2 000 milj. kr. och avse färdigställd lagerproduktion under tiden den 1 juli 1977—den 31 december 1979. Motsvarande garantier för övriga varvsföretag bör fastställas i särskild ordning.

5 Organisation av de statliga varven

Den av chefen för industridepartementet i maj 1976 tillsatta varvskommittén fick som uppgift att undersöka förutsättningarna för och ge förslag till en väl sammanhållen och effektiv statlig varvsgrupp med beaktande av de samordningsvinster som kunde uppnås. Varvskommittén beslöt under utredningens gång att begränsa sitt uppdrag till att endast föreslå en organisation i sina huvuddrag för de statliga varven. I huvudsak föreslog varvskommittén att en statlig varvskoncern under ledning av ett moderbolag bildades. I koncernen borde ingå Götaverken, Uddevallavarvet och Karlskronavarvet. Varvskommittén ansåg att aktierna i det föreslagna moderbolaget skulle ägas av staten men pekade samtidigt på möjligheten att Statsföretag avtalade med staten om ett ledningsansvar för varvskoncernen. Varvskommittén avlämnade sitt betänkande härom i februari år 1977. Betänkandet finns som bilaga såväl till analysgruppens rapport som till sammanfattningen.

Analysgruppen ansluter sig i huvudsak till varvskommitténs förslag och motiveringarna härför. Det föreslagna moderbolaget bör enligt analysgruppens mening bildas snarast. Analysgruppen anser dock inte att Statsföretag skall omhänderta administrationen av koncernen, utan detta skall åligga styrelse och verkställande ledning inom det föreslagna moderbolaget, varvid staten som aktieägare har att svara för det sedvanliga, övergripande ägaransvaret.

Analysgruppen har fördjupat varvskommitténs studier och avgivit de mera detaljerade kompletteringsförslag i organisationsfrågan som kunde bedömas som nödvändiga inom ramen för de förslag som varvskommittén har lämnat. Analysgruppen intar den principiella ståndpunkten

att en enhetlig koncernledning för de statliga varven torde möjliggöra att en i framtiden svår omställningsprocess för de statliga varven kan genomföras på ett såväl företagsekonomiskt som samhällsekonomiskt riktigt sätt.

Analysgruppen föreslår att Statsföretags aktieinnehav i de berörda varvsföretagen blir överfört till det föreslagna moderbolaget till ett pris som motsvarar det bokförda värdet av aktierna. Detta uppgår f. n. till 160 milj. kr. Vidare bör enligt analysgruppen statens aktieinnehav i Götaverken överföras till moderbolaget.

I ett tidigare skede av sitt arbete konstaterade analysgruppen att Saléninvest AB:s nuvarande ägarengagemang i Götaverken påverkade de ställningstaganden som analysgruppen hade att göra bl. a. beträffande formerna för det statliga kapitaltillskottet och den framtida organisationen av verksamheten inom den statliga varvsgruppen. Analysgruppen hemställde därför att separata förhandlingar snarast skulle tas upp mellan staten och Saléninvest AB angående dess framtida ägarengagemang i Götaverken. Jag tillkallade därför den 21 december 1976 en särskild förhandlare med uppdrag att för statens räkning föra förhandlingar med Saléninvest rörande ägarefrågan. Analysgruppen har i sina överväganden och förslag funnit det lämpligt att utgå ifrån att Saléninvest AB:s ägarengagemang kommer att upphöra. De särskilda förhandlingarna mellan staten och Saléninvest AB avslutades den 24 mars i år.

Denna uppgörelse innebär att staten, under förutsättning av regeringens godkännande, per den 1 juli år 1977 förvärvar de 49 % av aktierna i Götaverken som ägs av Saléninvest AB till ett pris av 45 milj. kr.

6 Finansiellt stöd till de statsägda varven

Analysgruppen föreslår att särskilda statliga värdegarantier skall lämnas till de statsägda varven för att täcka eventuella förluster vid försäljning av i första hand lagerproducerade fartyg som temporärt helt eller delvis behålls i varvets ägo. Garantierna föreslås gälla i högst fem år och bör kunna ställas till den statliga varvsgruppens förfogande med högst 400 milj. kr. för vart och ett av åren 1977 och 1978. För den händelse föreslagna garantiramar inte utnyttjas till fullo under dessa år föreslås att sådana garantier får ställas till förfogande även år 1979.

För att täcka tidigare års förluster i Götaverken och för att skapa acceptabel likviditet och soliditet under de närmaste åren föreslår analysgruppen att ett statligt ägarkapitaltillskott av 800 milj. kr. lämnas till den nya statliga varvskoncernen. De berörda varvsföretagens egna kapital uppgår f. n. till ca 500 milj. kr. Genom det föreslagna kapitaltillskottet kommer koncernens egna kapital att uppgå till ca 1 300 milj. kr.

För att soliditeten i koncernen ytterligare skall stärkas föreslår analysgruppen i sin rapport också att till Uddevallavarvet AB tidigare läm-

nade statliga kapitaltillskott med återbetalningsskyldighet omvandlas till eget kapital i företaget. Det återbetalningsskyldiga beloppet uppgår f. n. till 40 milj. kr.

Vidare föreslår analysgruppen att staten skjuter till ytterligare 150 milj. kr. till koncernen, varav 50 milj. kr. till nödvändiga investeringar i Götaverken Cityvarvet och 100 milj. kr. till en särskild utvecklingsfond för projektering av alternativ verksamhet till fartygsproduktionen.

Staten utfäste sig i samband med samgående mellan Götaverken och Eriksberg att täcka de på Eriksberg fallande förlusterna, intill dess verksamheten vid varvet upphör, samt de merkostnader i Götaverken som uppkommer på grund av samgåendet. Analysgruppen har haft till uppgift att pröva förutsättningarna för en engångsavlösen av dessa förluster. Någon slutlig beräkning av storleken härav förelåg inte vid tidpunkten för avlämnandet av analysgruppens rapport. Analysgruppens bedömningar av den preliminära beräkningen hos Götaverken visar att de kan komma att ligga mellan 750—950 milj. kr. Analysgruppen föreslår att överenskommelse om ett fast belopp snarast träffas med Götaverken, med utbetalning uppdelad på den 1 juli 1977 och den 1 juli 1978.

I den sålunda gjorda preliminära beräkningen har inte beaktats eventuella förlustrisker avseende Eriksbergs lämnade fartygskrediter m. m. Gruppen finner det svårt att värdera dessa risker i ett engångsbelopp. Gruppen anser därför att staten bör utfärda en avtalsgaranti som säkerställer värdet av Eriksbergs fartygsfordringar.

7 Skeppsteknisk forsknings- och utvecklingsverksamhet

Analysgruppen framhåller att den internationella konkurrensen på varvsområdet motiverar en ökning av den skeppstekniska forsknings- och utvecklingsverksamheten för att förbättra varvsindustrins långsiktiga utveckling och konkurrenskraft. Gruppen finner det därför angeläget att medlen för det skeppstekniska forsknings- och utvecklingsprogrammet med nuvarande inriktning ökas till 25 milj. kr. Därjämte föreslås att särskilda medel om 5 milj. kr ställs till förfogande under budgetåret 1977/78 till ett särskilt forsknings- och utvecklingsprogram för långsiktig planering och utveckling. Medlen härför föreslås bli ökade under följande budgetår för att nå upp till en nivå av 20 milj. kr. under budgetåret 1980/81.

8 Föredraganden

8.1 Varvsindustrins situation

Det marknadsperspektiv för den svenska varvsindustrin som redovisas av den analysgrupp som tillkallades i november 1976 för att bl. a. ta

fram en långsiktig verksamhetsplan för en statlig varvskoncern pekar på en fortsatt kraftig obalans mellan efterfrågan och tillgång på fartygstonnage under återstoden av 1970-talet. I ett längre perspektiv bedöms emellertid efterfrågan klart komma att överstiga tillgången på befintligt och i dagsläget beställt tonnage. Beroende på tankfartygens dominerande andel (ca 60 %) av hela världshandelsflottan spelar emellertid rådande stora obalans på oljefraktmarknaderna en helt avgörande roll för utvecklingen under de närmaste åren. Spekulationer om när balans kan väntas inträffa på olika fartygsmarknader förekommer i stor omfattning. Jag delar analysgruppens uppfattning att det i dag inte låter sig anges när en balanssituation kan uppstå. Olika bedömare anger tidpunkten härför inom ett så brett intervall som från början av år 1978 till flera år in på 1980-talet.

Jag finner mot denna bakgrund i likhet med analysgruppen att endast ett begränsat nybyggnadsbehov av fartyg kan väntas föreligga under de närmaste åren. För världens varvsindustri innebär detta ett drastiskt minskat kapacitetsutnyttjande under denna tidsperiod. I ett längre tidsperspektiv bedöms ett ökande nybyggnadsbehov medföra ett högre kapacitetsutnyttjande vid varven. Emellertid kommer nybyggnadsbehovet, åtminstone under första hälften av 1980-talet, att klart understiga den nuvarande samlade varvskapaciteten, om än i mindre utsträckning än under slutet av 1970-talet.

Mot bakgrund av den stora osäkerhet som präglar bl. a. den internationella sjöfartskonjunkturen är det i dagsläget svårt att bedöma hur den framtida prisutvecklingen på fartyg kommer att gestalta sig. Det finns skäl att anse att nuvarande låga prisnivå beror på att många varvsföretag befinner sig i en tvångssituation. Analysgruppens bedömningar leder fram till slutsatsen att det ännu under åtskillig tid framöver kommer att råda en internationell marknadssituation med starka inslag av snedvridande subventions- och prisdumpningstendenser med åtföljande allvarliga effekter på svensk varvsindustris konkurrensförmåga. I början av 1980-talet kan man emellertid förutse en återgång till en marknadssituation med något mera normala konkurrensförhållanden och åtföljande höjning av fartygsprisnivån.

Den föreliggande överkapaciteten inom varvsindustrin är ett världsomspännande strukturproblem. Fartygsmarknadens internationella karaktär innebär att problemet inte kan isoleras nationellt. Åtgärder i ett land med betydande varvsindustri inverkar på de övrigas situation och handlingsmöjligheter. Ansträngningarna att åstadkomma en samordnad nedtrappning av världens varvskapacitet har heller inte saknats. Den internationella varvskapaciteten har emellertid ännu inte reducerats i den meningen att varvsanläggningar helt har tagits ur drift. Sverige torde genom tidigare beslut att helt upphöra med fartygsproduktion vid Lindholmen- och Eriksbergsvärven i Göteborg hittills vara det enda land där en permanent neddragning genomförs.

Överläggningar inom bl. a. OECD:s varvsgrupp har under senare tid främst gällt frågan om orderingången till varven och de synnerligen låga priser som har offererats från bl. a. japanska varv under de senaste åren. Ett förslag från EG-kommissionen om balanserad fördelning av nya fartygsbeställningar åren 1977 och 1978 mellan Japan och Västeuropa — vilket stöds av övriga europeiska varvsländer — diskuteras f. n. Japan har åtagit sig att införa prisövervakning och att eftersträva en normalisering av exportpriserna. Hittills vidtagna åtgärder måste dock bedömas som otillräckliga. Det är sålunda alltså osäkert vilka resultat detta pågående internationella arbete kan leda till.

Hänsyn till den svenska varvsindustrins internationella karaktär och det förhållandet att varvsindustrin i vårt land utgör en betydligt större del av den totala samhällsekonomin än i de andra stora varvsländerna måste enligt min mening, nu som tidigare, läggas till grund för varje övervägande rörande statliga varvspolitiska stödåtgärder. Vidare bör, liksom hittills, gälla att statligt stöd bör vara avgränsat i tiden och syfta till att överbrygga svårigheter, vilka kan anses vara temporära. Det statliga stödet bör bidra till att en nödvändig reduktion av kapaciteten inom svensk varvsindustri sker i balanserad takt, och i socialt acceptabla former. Därav följer också att statliga stödåtgärder i nuvarande marknadsperspektiv inte bör bidra till nyetableringar inom den svenska varvsindustrin. De förslag till statliga insatser som analysgruppen förordar ligger i linje med detta synsätt. Jag finner gruppens förslag väl motiverade och förordar att de i allt väsentligt genomförs. Jag vill särskilt betona att syftet med förslagen är att, i linje med pågående internationella strävanden, underlätta anpassningen till nya marknadsförhållanden för de delar av den svenska varvsindustrin som kan bedömas vara internationellt konkurrenskraftig i ett längre tidsperspektiv.

8.2 Kapacitetsminskning hos varven

Mot bakgrunden av den lämnade redogörelsen för varvsindustrins situation finner jag det angeläget att statsmakterna underlättar för den svenska varvsindustrin att anpassa sig till den ändrade marknadssituationen. Detta bör ske genom en neddragning av den samlade kapaciteten i en takt och till en nivå som är samhällsekonomiskt försvarbar men som också ur företagsekonomisk synvinkel kan bedömas vara riktig på längre sikt.

En kapacitetsminskning måste göras på ett sådant sätt att en mjuk övergång kan ske till nya sysselsättnings- och produktionsförhållanden. På kort sikt försvåras härigenom enligt min mening en nedläggning av enskilda varvsanläggningar. Jag delar analysgruppens bedömning att ställningstagande till en eventuell sådan nedläggning inte kan göras i dagsläget. Övervägande skäl, främst marknadsmässiga, talar i dags-

läget för att sådana ställningstaganden bör ske vid en tidpunkt när framtida marknads- och konkurrensförhållanden bättre kan överblickas och bedömas. De effekter som i praktiken skulle bli följden av ett sådant ställningstagande nu anser jag inte vare sig av industripolitiska, sysselsättningsmässiga eller företagsekonomiska skäl vara acceptabla. Ett sådant ställningstagande kräver en noggrann prioritering mellan olika varvsanläggningar och en särskild utvärdering av enskilda varvs långsiktiga konkurrensförmåga. Eventuella möjligheter till samspel mellan olika varvsenheter är härvid av vikt. Sådana beslut bör planeras och fattas successivt genom en löpande bedömning av marknadsutvecklingen och de enskilda varvens verksamhet. Inte minst viktigt är att härvidlag erfarenheterna från nu pågående sysselsättningsminskningar inom varvsindustrin tas till vara.

Analysgruppen föreslår med beaktande av bl. a. långsiktiga konkurrensförhållandens framtida effekter på produktionsvolym och förlustrisker samt sysselsättningssituationen inom de skilda varvsregionerna, en fortsatt reduktion av sysselsättningen vid de berörda varven. En sådan ytterligare minskning föreslås under åren 1977—1979 med drygt 1 000 personer, vilket innebär att sysselsättningen vid utgången av år 1979 i fartygsbyggnadsverksamheten beräknas komma att uppgå till ca 16 800 personer. Jämfört med nuvarande planer, som innebär en reducering med ca 5 600 personer och som ligger i linje med intentionerna i fjolårets riksdagsbeslut om statliga garantier för lagerproduktion, innebär analysgruppens förslag en förhållandevis begränsad ytterligare reduktion. Sammantaget innebär dock den nu föreslagna produktionsnivån för år 1979 en kraftig minskning av det nuvarande antalet sysselsatta inom svensk varvsindustri. Härtill kommer att drygt 1 000 s. k. entreprenadanställda vid varven inte kommer att kunna beredas sysselsättning vid varven under den aktuella perioden. I underleverantörsleden får den planerade neddragningen av varvens produktionsnivå besvärande konsekvenser för företagens möjligheter att upprätthålla sysselsättningen. De direkta sysselsättningseffekterna i underleverantörsföretagen kan f. n. inte närmare anges. Möjligheterna till kompensation för orderbortfallet från varvsindustrin genom bl. a. överflyttning av personal och resurser på kort sikt till annan produktion inom berörda företag varierar kraftig. Härtill kommer att osäkerheten om den allmänna konjunkturutvecklingen är alltför stor och att företagens individuella konkurrenskraft på andra marknader är svårbedömbär. En grov uppskattning ger emellertid vid handen att ca 2 000—4 000 anställda vid underleverantörsföretagen kan komma att beröras av en minskad orderingång från i första hand storvarven.

Med utgångspunkt i varvsindustrins situation totalt sett finner jag den av analysgruppen föreslagna sysselsättningsnivån vid de berörda varven vid utgången av år 1979 vara motiverad med hänsyn tagen till

tidigare beslut om neddragning av sysselsättningen. Denna möjliggör enligt min mening att de olika varvsenheterna kan upprätthålla en jämn och effektiv verksamhet utan allvarliga produktionsstörningar. Som analysgruppen framhåller innebär emellertid den rekommenderade produktionsnivån för år 1979 att flertalet varvsenheter kommer att bedriva sin verksamhet på en så låg nivå att ytterligare reduceringar med bibehållande av nuvarande organisation och produktionsapparat inte torde vara möjliga. Jag kan emellertid, i likhet med analysgruppen, inte utesluta att ytterligare kapacitetsreduktioner inom den svenska varvsindustrin kan bli nödvändiga inom de närmaste åren. En sådan reduktion torde inte kunna ske utan strukturella förändringar i form av nedläggning av en enskild varvsanläggning. Det bör ankomma på ledningen i den nya statliga varvskoncern som jag senare återkommer till att under år 1978 pröva denna fråga, liksom frågan om fördelningen av en kapacitetsneddragning mellan olika varvsenheter. Jag räknar med att slutligt ställningstagande i denna fråga måste ske före utgången av år 1979 varvid bl. a. de sysselsättningsmässiga konsekvenserna måste övervägas.

För de enskilda varven skulle de av analysgruppen rekommenderade ytterligare nedskärningarna av sysselsättningen, jämfört med nuvarande planer, innebära en minskning av sysselsättningen fram till utgången av år 1979 vid Götaverken Öresundsvärf AB i Landskrona med ca 700 anställda och vid Uddevärf AB med ca 250 anställda. Vid Karlskronavärf AB förutser gruppen en minskning av antalet egna anställda under samma tid med ett 80-tal personer. Varven är jämförelsevis stora och dominerande arbetsplatser och har en avgörande betydelse för sysselsättningsutvecklingen i flera av de berörda regionerna. Inte minst den föreslagna neddragningen i Landskrona kommer att få allvarliga konsekvenser för arbetsmarknadsutvecklingen i regionen. Enligt analysgruppens bedömning kommer minskningen av sysselsättningen vid värfet med stor sannolikhet inte att kunna motsvaras av en ökning av sysselsättningen inom andra industribranscher. Enligt de regionala arbetsmarknadsmyndigheternas bedömning kommer sysselsättningsproblemen i Landskrona inte att kunna lösas lokalt eller regionalt, vilket innebär att en stor del av dem som måste sägas upp vid värfet kan bli nödsakade att söka arbete på annan ort. Enligt företagsledningens nuvarande bedömning kommer mellan 200—300 personer att behöva sägas upp. Den övriga sysselsättningsminskningen beräknas kunna ske genom s. k. naturlig avgång.

Efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet får jag i denna fråga anföra följande. För att begränsa de negativa effekterna av den föreslagna neddragningen av sysselsättningen vid värfen måste särskilda arbetsmarknadspolitiska åtgärder vidtas. Trots kraftfulla och snabba arbetsmarknadspolitiska insatser torde emellertid betydande sys-

selsättningsproblem uppkomma inom regionen. Jag anser också att den av analysgruppen rekommenderade sysselsättningsminskningen med ca 700 personer vid varvet i Landskrona är för stor. Övervägande skäl, främst arbetsmarknadsmässiga, talar således enligt min mening för att minskningen bör begränsas till 500 personer fram till utgången av år 1979.

Den minskning av antalet arbetstillfällen i Landskronaregionen som nu är aktuell kommer att ställa mycket stora krav på aktiva insatser från samhällets sida. Arbetsmarknadspolitiska åtgärder i form av utbildning, beredskapsarbete m. m. måste sättas in för att överbrygga uppkommande arbetsmarknadsproblem i regionen. En förstärkning av arbetsförmedlingens resurser i regionen bör övervägas. Eftersom i synnerhet yngre arbetskraft berörs av nedskärningen kommer de nytillträdandes problem att förstärkas. För att bl. a. hindra en utflyttning från regionen måste strävan vara att söka lokalisera annan verksamhet till området.

Den av analysgruppen rekommenderade sysselsättningsnivån vid Karlskronavarvet vid utgången av år 1979 är bl. a. baserad på en bedömning av att varvet kan kompensera sig för den hittillsvarande sektionstillverkningen för storvarvens räkning. Jag delar analysgruppens bedömning att denna sektionstillverkning sannolikt kommer att minska genom att varven själva i stor utsträckning övertar denna. Analysgruppen föreslår vidare att en ökad andel av det statliga isbrytarunderhållet förläggs till Karlskronavarvet. Jag har erfarit att sjöfartsverket nyligen har avslutat upphandlingen av detta underhåll för den kommande fyraårsperioden. Karlskronavarvet kommer i enlighet härmed att ombesörja underhållet för de tre största isbrytarna. Efter samråd med chefen för försvarsdepartementet bedömer jag att omfattningen av de militära beställningarna till varvet kommer att ligga vid högst den nivå som de har f. n. Detta innebär att Karlskronavarvet för att undvika ytterligare minskning av sysselsättningen måste intensifiera sina ansträngningar att finna annan lämplig produktion.

Trots att den förestående neddragningen av sysselsättningen vid Karlskronavarvet, utgör en mindre del av sysselsättningen, uttryckt i arbetstillfällen i länet, kommer problemen för både Karlskrona och Sölvesborg att ytterligare förstärkas. Aktiva insatser kommer att behövas för att säkerställa en gynnsam regional utveckling för Blekinge. Förutom traditionella arbetsmarknadspolitiska åtgärder av typ förmedling, arbetsmarknadsutbildning och beredskapsarbeten torde det enligt min mening bli nödvändigt att genom regionalpolitiska insatser söka lokalisera ytterligare verksamhet till Karlskronaregionen.

Vad gäller behandlingen av de särskilda arbetsmarknadsproblemen som kan väntas uppstå i Landskrona- och Karlskronaregionerna bör en nära samverkan eftersträvas mellan berörda statliga och kommunala

organ. Efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet utgår jag från att arbetsmarknadsverket i likhet med vad som är brukligt i liknande situationer bidrar med särskilda förmedlingsinsatser inom ramen för en sådan samverkan.

Den dominerande delen av den kommande sysselsättningsminskningen inom varvsindustrin kommer att ske vid varven i Göteborg. Den pågående neddragningen enligt intentionerna i tidigare riksdagsbeslut innebär för Göteborgs del att ca 4 700 arbetstillfällen inom nybyggnadsverksamheten kommer att försvinna under åren 1977—1979. Härtill kommer ca 600 entreprenadarbetstillfällen. Analysgruppen har mot denna bakgrund och med beaktande av de uppenbara svårigheter som Götaverken under de närmaste åren kommer att ha på grund av den beslutade sammanläggningen med Eriksberg funnit att ytterligare neddragning av sysselsättningen vid Göteborgsvarven inte kan förordas i dagsläget. Vad gäller de närmaste åren delar jag analysgruppens bedömning härvidlag. Den kommande omställningsprocessen inom Götaverken kommer oundvikligen att ställa hårda krav på såväl företagsledning som de anställda.

Under de närmaste åren kommer sålunda som en följd av redan fattade beslut ca 5 300 arbetstillfällen att försvinna vid varven i Göteborg. Detta medför givetvis allvarliga effekter på den samlade industrissysselsättningen i regionen. I samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet har jag för avsikt att föreslå regeringen att tillsätta en särskild delegation för att komma till rätta med de sysselsättningspolitiska problemen i Göteborgsregionen. Inom ramen för länsplaneringen har strukturella obalansproblem inom regionen påvisats. Delegationen avses därför få i uppdrag att samordna sysselsättningsplaneringen i Göteborgsregionen. Delegationen bör vidare få till uppgift att på länsplaneringens grund belysa de arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna av neddragningen inom varvsindustrin i berörda delar av Hallands, Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs län. Delegationen bör överväga de åtgärder inom regionen i dess helhet som kan erfordras för att underlätta en snabb lösning av de regionalpolitiska och sysselsättningsmässiga problemen.

Avsikten med delegationen är att åstadkomma en regional kraftsamling. Jag vill därför redan nu framhålla att delegationen enligt min mening bör bestå av personer med lokal och regional kännedom och med möjlighet att påverka utvecklingen i regionen. Länsmyndigheter, kommuner, näringslivet och de fackliga organisationerna i regionen skall ha möjlighet att kanalisera sina insatser via delegationen.

Som ett bidrag till att lösa den besvärliga sysselsättningssituationen som uppstår inom Götaverken till följd av nedläggningen av Eriksberg bör enligt analysgruppen statliga medel om 50 milj. kr anvisas för det s. k. Lindholmenprojektet i Göteborg. Jag finner det angeläget att alla möjligheter prövas för att underlätta en besvärlig strukturell arbetsmarknadssituation i Göteborgsregionen till följd av brist resp. överskott

på olika yrkeskategorier inom i första hand varven. Härvid kan bl. a. projektet Lindholmen bli en positiv faktor. Enligt planerna för projektet skall utbildning, forskning och i begränsad utsträckning produktion samordnas inom Lindholmenområdet. Projektet innebär ett nytänkande i dessa avseenden och fordrar en noggrann prövning. Frågan prövas f. n. inom regeringskansliet i samråd med berörda intressenter. I avvaktan på att beredningsarbetet angående Lindholmenprojektet slutförs är jag inte nu beredd att förorda särskilda statliga medel för projektets igångsättande i enlighet med analysgruppens förslag.

Analysgruppen har föreslagit att omfattningen av den planerade lagerproduktionen vid varven bl. a. bör minskas genom att tidigarelägga lämpliga offentliga beställningar för beläggning av tillgänglig varvskapacitet. Tänkbara beställningar, som kan komma i fråga för att rationellt utnyttja den speciella produktionskapaciteten som varven besitter, torde återfinnas hos t. ex. militära myndigheter samt sjöfarts- och andra kommunikationsmyndigheter. En rad olika projekt, bl. a. tidigareläggande av vissa angelägna brobyggen, övervägs f. n. inom berörda myndigheter och regeringens kansli.

Efter samråd med cheferna för kommunikations- och arbetsmarknadsdepartementen vill jag anföra följande. Det är angeläget att utvärdera i vilken utsträckning som stålbroar kan bli ett alternativ till lagerproduktion vid varven dels med hänsyn till varvens sysselsättnings-situation, dels med hänsyn till kravet på att byggnads- och anläggningsmarknaden inte får överhettas. Om en utvärdering skulle visa att det med hänsyn till bygg- och anläggningsmarknaden är möjligt att tidigarelägga dessa stålbroar och placera beställningarna vid varven avser regeringen att i annat sammanhang ta initiativ till att så blir fallet.

8.3 Statligt stöd till fartygsbeställare

Analysgruppen har övervägt olika möjligheter att skapa förutsättningar för de svenska varven att under de närmaste åren kunna konkurrera med utländska varv om den befintliga, men begränsade beställningspotentialen. Detta förutsätter enligt analysgruppen att främst de stora differenser som f. n. föreligger mellan de fartygspriser som offereras från utländska varv och de svenska varvens produktionskostnad utjämnas. Analysgruppen har vidare övervägt möjligheter att finna temporära stödformer till potentiella beställare i syfte att under en begränsad period möjliggöra för dessa att göra nybeställningar vid svenska varv. Sistnämnda åtgärder har framför allt avsetts bli riktade mot svenska rederier. Samtidigt konstaterar analysgruppen att flertalet svenska rederier f. n. har ett begränsat finansiellt utrymme för att genomföra mera omfattande nybeställningar beroende på de senaste årens dåliga sjöfartskonjunkturer.

Analysgruppen föreslår mot denna bakgrund att ett temporärt stöd-

system till fartygsbeställare införs. Stödet avses vara dels avskrivningslån som kan uppgå till 30 % av kontraktspriset på beställt fartyg och dels statliga kreditgarantier intill 70 % av kontraktspriset. Ett sådant stödsystem bedöms kunna leda till att den redan beslutade lagerproduktionen vid de berörda svenska varven kan övertas av externa beställare och att den planerade produktionen i egen regi eller för varvens egna rederiföretag under de närmaste åren i viss utsträckning kan ske i form av normal orderproduktion. Jag ansluter mig till analysgruppens bedömningar i dessa avseenden. Övervägande marknadsmässiga skäl talar i dagsläget för att en normal orderingång vid de svenska varven inte kan väntas under de närmaste åren. Jag bedömer det därför som nödvändigt att ett temporärt statligt beställningsstöd införs. Syftet med detta stöd bör vara att skapa rimliga förutsättningar för varven till en mjuk övergång från lager- till orderproduktion på ett affärsmässigt sätt. Det av analysgruppen redovisade nybeställningsintresset hos svenska rederier tillsammans med ett konstaterat begränsat finansiellt handlingsutrymme i företagen är också starka skäl som talar för analysgruppens förslag i detta avseende.

Vad gäller utformningen av det föreslagna beställningsstödet delar jag i princip analysgruppens uppfattning. Stödet bör därför i huvudsak utformas enligt analysgruppens förslag. Jag vill i detta sammanhang anföra följande.

Analysgruppen föreslår att för såväl de särskilda kreditgarantierna som de statliga avskrivningslånen till beställare skall ställas säkerhet i form av inteckningar i det beställda fartyget. För kreditgarantierna föreslås inteckningar motsvarande intervallet 30—100 % av fartygets kontraktsbelopp och för avskrivningslånen inteckningar motsvarande intervallet 0—30 % av kontraktsbeloppet. Jag finner detta motiverat men vill framhålla vikten av att även s. k. tilläggsäkerheter, t. ex. inteckningar hänförliga till andra fartyg och tillgångar i beställarens eller varvets ägo bl. a. i form av borgensåtagande från ifrågavarande varvsföretag, bör kunna krävas efter särskild prövning i varje enskilt fall. I sammanhanget finner jag det rimligt att, i sådana fall när såväl avskrivningslån som kreditgarantier har lämnats till beställare, statens säkerhetsinnehav i det beställda fartyget alltid innefattar säkerheter med bästa förmånsrätt. Friställda säkerheter, dvs. sådana säkerheter som successivt återlämnas till beställaren till följd av bl. a. amortering eller avskrivning av lån, kommer härigenom att utgöras av inteckningar med s. k. sämsta förmånsrätt.

Beträffande den av analysgruppen föreslagna statliga återvinningsrätten på avskrivningslånen bör enligt min mening gälla bl. a. att, om försäljning av fartyg sker före utgången av den föreslagna återvinningsperioden om fem år, återvinningsbeloppet, efter särskild prövning, fastställs med utgångspunkt från det vid försäljningstillfället rådande marknadsvärdet. I normalfallet torde inte sådana försäljningar bli aktuella om

inte särskilda yttre omständigheter till följd av fraktmarknadsutvecklingen tvingar beställaren till snabb avyttring av fartyget. Jag finner emellertid att inte minst administrativa skäl talar för att om överlåtelse av fartyg sker inom två år från leveranstidpunkten det statliga låneåtagandet bör upphöra genom direkt återbetalning av hela lånebeloppet utan avskrivning.

För varvens del innebär de föreslagna särskilda kreditgarantierna till beställare att man inte i samma utsträckning som tidigare behöver ta i anspråk nuvarande varvskreditgarantier för refinansiering av lämnade kundkrediter. Dessa är f. n. belagda med en särskild administrationsavgift på 0,25 % per år, räknat på utestående garantibelopp. Mot denna bakgrund finner jag det skäligt att också de föreslagna kreditgarantierna till beställare avgiftsbeläggs. Jag förordar således att en särskild administrationsavgift på 0,25 % per år, räknat på utestående garantibelopp, införs i enlighet med gällande regler för nuvarande varvskreditgarantier.

Analysgruppen beräknar en garantiram för de statliga kreditgarantierna på 2 100 milj. kr. Härutöver uppskattar analysgruppen statens låneengagemang genom de föreslagna avskrivningslånen till svenska beställare till högst 900 milj. kr. Såväl kreditgarantierna som avskrivningslånen föreslås avse fartygsbeställningar vid svenska varv under tiden den 1 juli 1977—den 30 juni 1978 med kontrakterad leveranstidpunkt senast den 30 juni 1980. Garantierna föreslås kunna svara mot högst 70 % av kontraktspriset och avse täckande av medel till kontantbetalning till varvet vid leveranstidpunkten. Avskrivningslånen föreslås på motsvarande sätt täcka högst 30 % av kontraktspriset. Avskrivningslånen avses löpa ränte- och amorteringsfritt under fem år efter leveranstidpunkten. Jag finner villkoren för avskrivningslånen och garantierna väl avvägda och ansluter mig således till dessa förslag. Om de genomförs torde bl. a. en betydande del av den planerade lagerproduktionen under i första hand år 1979 kunna ersättas med beställningar från svenska rederier redan under innevarande år, vilket med tanke på den långa framförhållning som krävs i varvsföretagens produktion, underlättar en jämn beläggning och därmed en synnerligen angelägen långsiktig sysselsättningsplanering.

Liksom analysgruppen finner jag det lämpligt att fullmäktige i riksgäldskontoret och nämnden för fartygskreditgarantier, i likhet med vad som gäller för fartygskreditgarantier till varvsindustrin, får till uppgift att svara för beviljandet av föreslagna kreditgarantier och avskrivningslån till beställare. Det bör ankomma på dessa myndigheter att i det enskilda fallet bedöma de ekonomiska förutsättningarna hos beställare och varv vid beviljande av garantier och lån liksom att löpande följa upp utestående garanti- och låneengagemang. Det bör åligga fullmäktige och nämnden att tillse att det statliga finansiella stödet anpassas till förutsättningarna vad gäller sysselsättningsutvecklingen vid enskilda varv.

Det förordade beställningsstödet avser att åstadkomma en övergång från lager- till orderproduktion vid varven. Analysgruppen bedömer emellertid att stor osäkerhet råder vad gäller varvens möjligheter att fullfölja ineliggande orderstock utan avbeställningar, beroende på ekonomiska svårigheter hos beställarna till följd av rådande sjöfartskonjunktur. Ytterligare avbeställningar av fartygskontrakt vid varven medför omedelbara belägnings- och sysselsättningsproblem och en ökad lagerproduktionsvolym genom att varven kan tvingas ta över fartygen i egen regi. Mot denna bakgrund finner jag det rimligt att det förordade beställningsstödet, efter särskild prövning i varje enskilt fall, kan utvidgas till att omfatta även redan gjorda beställningar för vilka allvarlig risk för avbeställningar kan bedömas föreligga till följd av beställarens ekonomiska oförmåga att fullfölja beställningarna. Jag finner emellertid det skäligt att statens åtagande vad avser avskrivningslånen bör kunna begränsas i detta avseende. Som riktlinje härför finner jag det lämpligt att, om avskrivningslån beviljas i samband med leverans av redan beställt fartyg, lån inte bör ges för fartyg med kontrakterad leveranstid före den 1 januari 1978. Vidare bör lånet begränsas till att omfatta 10 % resp. 20 % av den upparbetade självkostnaden under år 1977 resp. första halvåret 1978. För redan beställt fartyg med kontrakterad leveranstidpunkt efter halvårsskiftet 1978 bör beställningsstöd enligt vad jag tidigare förordat kunna utgå.

Mot bakgrund av de svåra förhållanden och problem inom såväl varvs- som rederinäringen som kan förväntas råda under de närmaste åren bör dock regeringen efter prövning i varje enskilt fall kunna medge undantag från den förordade begränsningen av beställningsstödet vad avser redan beställda fartyg. Det ankommer på regeringen att utforma närmare föreskrifter för stödsystemet.

Som en följd av vad jag nu har anfört angående tillämpningen av beställningsstödet på redan beställda fartyg bör de av analysgruppen föreslagna låne- och garantiramarna utvidgas med 400 milj. kr resp. 1 000 milj. kr till totalt 1 300 milj. kr resp. 3 100 milj. kr. Jag förordar sålunda att regeringen föreslår riksdagen att för kreditgarantier till svenska fartygsbeställare under tiden den 1 juli 1977—den 30 juni 1980 fastställa en ram av 3 100 milj. kr. Vidare förordar jag att under samma period medel anvisas för staliga avskrivningslån om 1 300 milj. kr till svenska fartygsbeställare.

8.4 Fartygskreditgarantier till varven

Under våren 1976 beviljade riksdagen för perioden den 1 juli 1976—den 31 december 1978 en ram för kreditgarantier till svensk varvsindustri av 12 900 milj. kr, varav 9 300 milj. kr avsåg finansiering av orderproduktion och 3 600 milj. kr beräknades bli ianspråktaga för finansiering av lagerproduktion under byggnad t. o. m. år 1978. F. n.

gäller att garantier för lagerproduktion kan beviljas intill färdigställandetidpunkten för ett belopp som motsvarar 70 % av varvens upparbetade självkostnad för sådan produktion.

Vad gäller varvsföretagens finansiering av lagerproduktion beskriver analysgruppen utförligt i sin rapport de berörda varvens besvärande likviditetssläge. I syfte, främst att underlätta likviditetssituationen men även för att begränsa statliga kapitaltillskott till de statsägda varvsföretagen under de närmaste åren, är det enligt analysgruppens bedömning ändamålsenligt att nuvarande statliga kreditgarantiregler för lagerproduktion den 1 juli 1977 utvidgas till att omfatta 85 % av varvens upparbetade självkostnad under byggnadstiden.

Den av analysgruppen föreslagna utvidgningen av statens garantiåtagande för lagerproduktion till 85 % av upparbetad självkostnad innebär att den gällande ramen för kreditgarantier måste utvidgas. Enligt analysgruppens förslag bör också planerad lagerproduktion för år 1979 räknas med. Till följd härav bör nu gällande ram för statens kreditgarantiåtagande enligt analysgruppen kompletteras med en ytterligare ram av 4 200 milj. kr. för tiden den 1 juli 1977—den 31 december 1979. Vid beräkningen av detta belopp har analysgruppen inte bedömt de små och medelstora varvens behov av sådana garantier.

Mot den bakgrund som analysgruppen anger finner jag att starka skäl talar för att nuvarande kreditgarantier för lagerproduktion bör utvidgas till att omfatta även lagerproduktion under år 1979 under hänsynstagande till den ytterligare neddragning av sysselsättningsnivån som föreslagits. Med tanke på rådande likviditetssituation inom varvsföretagen finner jag det också rimligt att sådana garantier utvidgas till att omfatta 85 % av varvens upparbetade självkostnad under byggnadstiden. Som tidigare har framhållits är osäkerheten om marknadsutvecklingen under de närmaste åren stor, men varvens möjligheter att er hålla lönsamma fartygsbeställningar utan statliga insatser avseende leveranser i första hand under år 1979 kan dock bedömas som ringa. Det tidigare förordade beställningsstödet sammanvägt med den här föreslagna utvidgningen av lagerproduktionsgarantisystemet torde ge den befintliga varvsindustrin i landet en nödvändig framförhållning för att möjliggöra en balanserad reduktion av sysselsättningsnivå och produktionskapacitet till utgången av år 1979. Till frågan om eventuella ytterligare statliga kreditgarantier för lagerproduktion efter år 1979 bör ställning tagas senare i samband med att frågan om en fortsatt reduktion av varvskapaciteten prövas.

Den framtida utvecklingen av fartygspriserna kommer att få en avgörande betydelse för omfattningen av de väntade förlustriskerna i fartygsproduktionen under resten av 1970-talet. Analysgruppen bedömer därvid att nuvarande differens mellan svenska varvs produktionskostnad och från utlandet offererade fartygspriser sannolikt kan väntas

minska under de närmaste åren. Det är emellertid f. n. svårt att bedöma hur snabbt och hur mycket fartygspriserna kommer att stiga. Om varvsföretagen hade möjlighet att behålla färdigställda fartyg utan beställare till dess försäljning kunde ske i en bättre priskonjunktur, kan betydande förluster undvikas.

Jag har tidigare konstaterat att varven själva saknar ekonomiska förutsättningar för att själva svara för finansieringen härav. I likhet med analysgruppen anser jag att statsmakterna bör medverka här till genom en utvidgning av det statliga kreditgarantisystemet.

Jag finner det lämpligt att fullmäktige i riksgäldskontoret efter hörande av nämnden för fartygskreditgarantier halvårsvis får i uppdrag att ompröva förutsättningarna för fortsatt statlig garantigivning till berörda varvsföretag i syfte att begränsa statens riskengagemang. Analysgruppen har beräknat en garantiram för finansiering av lagerfartyg efter färdigställandetidpunkten för storvarven. Ramen uppgår till 2 000 milj. kr och motsvarar 50 % av lagerproduktionen under åren 1977 och 1978. Garantierna föreslås vidare kunna gälla under högst fem år från färdigställandetidpunkten och omfatta högst hela den upparbetade självkostnaden. Garantierna bör kunna ianspråktagas under perioden den 1 juli 1977—den 31 december 1979.

Jag beräknar behövlig garantiram enligt nyss angivna riktlinjer för de övriga varvens produktion under åren 1977—1979 till totalt 500 milj. kr. Här till kommer ett garantibehov av ca 150 milj. kr för finansiering av större ombyggnader av fartyg under år 1979. Jag förordar sålunda en kompletterande garantiram av 4 850 milj. kr för kreditgarantier till svensk varvsindustri avseende finansiering av fartygsproduktion under perioden den 1 juli 1977—den 31 december 1979. Liksom tidigare bör det ankomma på regeringen att inom den av riksdagen fastställda totala garantiramen avgöra i vilken takt garantierna skall beviljas med hänsyn till planerad sysselsättning vid enskilda varv. För de särskilda kreditgarantierna till svensk varvsindustri avseende finansiering av lagerproduktion efter färdigställandetidpunkten bestämmes en särskild garantiram av 2 000 milj. kr under nyssnämnda tidsperiod. Sammantaget med nu gällande garantiram av 12 900 milj. kr, som avser såväl finansiering av orderproduktion som lagerproduktion under perioden den 1 juli 1976—den 31 december 1978 innebär detta ett totalt garantibemyndigande om 19 750 milj. kr för perioden den 1 juli 1976—den 31 december 1979, varav 10 300 milj. kr. beräknas bli ianspråktaget för finansiering av lagerproduktion. För finansiering av orderproduktionen under denna period beräknas således 9 450 milj. kr stå till varvens förfogande. Av detta garantibelopp beräknar jag att ca 150 milj. kr under vart och ett av åren 1977, 1978 och 1979 kommer att behöva ianspråktagas för finansiering av större ombyggnader av fartyg enligt gällande riktlinjer. Av dessa garantiramar bör t. v. högst 500 milj. kr.

få tagas i anspråk för de särskilda garantier till svenska rederier som regeringen senare kommer att föreslå i särskild proposition.

F. n. utgår särskilda avgifter för de statliga kreditgarantierna. För kreditgarantier för lagerproduktion under byggnad är avgiften 1 % per år, räknat på utestående garantibelopp. I överensstämmelse härmed förordar jag att de nu föreslagna nya kreditgarantierna för finansiering av lagerproduktion efter färdigställandetidpunkten på samma sätt avgiftsbeläggs med 1 % per år, räknat på utestående garantibelopp.

8.5 Avtal med Saléninvest AB

Saléninvest AB äger f. n. 49 % av aktierna i AB Götaverken. Företrädare för staten träffade den 24 mars 1977 ett avtal med Saléninvest AB innebärande att staten förvärvar Saléninvest AB:s aktier i Götaverken för 45 milj. kr. Avtalet har träffats med förbehåll för regeringens godkännande.

Förvärvet av Saléninvests aktier i Götaverken har stor praktisk betydelse i fråga om den framtida organisationen av verksamheten inom den statliga varvsgruppen. Jag förordar därför att nämnda aktier förvärvas till angivet pris och att regeringen inhämtar riksdagens bemyndigande att godkänna avtalet. Ett investeringsanslag för ändamålet bör anvisas på tilläggsbudget III till statsbudgeten för innevarande år.

Mellan staten och Saléninvest AB har vidare träffats ett preliminärt avtal innebärande att Saléninvest hos Götaverken skall beställa sex kylfartyg av en ny typ. Det första fartyget i serien skall levereras i slutet av år 1978 och det sjätte i början av år 1980. Villkoren för dessa fartygsbeställningar avviker i vissa avseenden från de regler för statligt stöd till fartygsbeställare som jag har föreslagit skall införas. Villkoren innebär i huvudsak att staten för till Saléninvest lämnade avskrivningslån skriver av hela sin lånefordran i samband med leveranserna av fartygen och att staten inte skall ha någon återvinningsrätt för dessa fartyg.

Fartygsbeställningarna är i dagens läge ett synnerligen välkommet beläggningstillskott för Götaverken. Ordern torde motsvara närmare ett halvt års beläggning för Arendalsvarvet och Öresundsvarvet. De ekonomiska villkoren för kylbåtsaffären bedömer jag som godtagbara.

Regeringen bör inhämta riksdagens bemyndigande att godkänna överenskommelsen i vad den avviker från de tidigare redovisade riktlinjerna för lämnande av garantier och lån till svenska fartygsbeställare.

8.6 Organisation av de statliga varven

Såväl analysgruppen som varvskommittén finner det ändamålsenligt att den statliga varvsverksamheten snarast samlas i en gemensam företagsgrupp. Kommittén framhåller som sin uppfattning att en koncernbildning med ett för ändamålet bildat moderbolag är den organi-

sationsform som ger de bästa förutsättningarna för en samordning av den statsägda varvsindustrin. Analysgruppen har samma uppfattning härvidlag som kommittén. Det föreslagna moderbolaget bör enligt analysgruppens mening bildas snarast. Jag delar uppfattningen att ett nytt bolag bör bildas. I varvskoncernen avses Götaverken, Karlskronavarvet och Uddevallavarvet att ingå. Härigenom skapas enligt analysgruppens bedömning en enhetlig organisation som kan bilda grund för en effektiv framtida statlig varvsverksamhet. Med hänsyn till att det föreslagna moderbolaget avses ombesörja gemensamma uppgifter för koncernens räkning torde förutsättningar föreligga för att bolaget skall kunna erhålla befrielse från skatt på utdelningar från dotterbolagen genom medgivande från riksskatteverket enligt 54 § sjätte stycket i kommunal-skattelagen.

Jag lägger särskild vikt vid att en för de olika varvsföretagen gemensam koncernledning torde komma att erhålla den överblick och de befogenheter som behövs för att på ett övergripande och rationellt sätt kunna lösa de strukturella problem som kommer att finnas inom de berörda varven under lång tid. Jag delar analysgruppens mening att en diversifiering av varvens verksamhet bör komma till stånd och ser här ett ytterligare motiv för tillkomsten av en särskild koncernledning för de statliga varven.

De enskilda varvsföretagen bör erhålla den rörelsefrihet koncernledningen bedömer ekonomisk och rationell, koncernledningen bör härvid överväga lämpligheten av att låta de olika varvsenheterna var för sig utgöra dotterbolag.

Jag delar analysgruppens mening att organisationsutvecklingen inom varvskoncernen bör göras i en sådan takt att man så långt möjligt undviker störningar i varvsföretagens löpande verksamhet.

Beträffande huvudmannaskapet för moderbolaget finner jag analysgruppens förslag att staten direkt bör svara för detta ändamålsenligt och väl motiverat. Jag bedömer emellertid det angeläget att den erfarenhet och kompetens som Statsföretag AB besitter inom såväl varvsverksamhet som övrig verksamhet kommer den nya koncernen till godo. Detta sker bäst genom ett nära samarbete mellan de två statliga företagsgrupperna.

Aktierna i de bolag som avses ingå i varvskoncernen ägs f. n. av staten, Saléninvest och Statsföretag. Ett första steg i samordningen av varvsföretagen bör vara att staten i sin hand samlar samtliga aktier.

Götaverkens aktier är fördelade på staten, Saléninvest och Statsföretag. Statsföretag äger 8,3 % av aktierna till ett bokfört värde av 25 milj. kr. Enligt riksdagsbeslut (prop. 1974: 110, NU 1974: 46, rskr 1974: 264) har Statsföretag erhållit ett statligt lån på 25 milj. kr för förvärv av dessa aktier. Lånet förfaller till betalning den 31 december 1979. Skuldebrevet löper med en årlig ränta motsvarande den avkastning Statsföretag, för motsvarande år, erhåller på sina Götaverkenaktier. Jag

förordar att staten förvärvar aktierna och som betalning för dessa efterger Statsföretags skuld till staten.

Sedan staten, som jag har förordat, förvärvat Saléninvests aktier i Götaverken, har staten samtliga Götaverkenaktier i sin hand. Det bokförda värdet av Statsföretags aktier i Uddevallavarvet och Karlskronavarvet är 135 milj. kr. Dessa aktier bör staten förvärva mot kontant betalning. För detta ändamål bör ett investeringsanslag av 135 milj. kr anvisas för budgetåret 1977/78 under fonden för statens aktier.

Av det statliga kapitaltillskott om 115 milj. kr som Uddevallavarvet AB erhöll under åren 1965 och 1967 eftergavs återbetalningsskyldigheten för 65 milj. kr av 1974 års riksdag (prop. 1974: 110, NU 1974: 41, rskr 1974: 264). Av återstående del av kapitaltillskottet återbetalade varvet till staten 10 milj. kr under år 1975. Enligt beslut av riksdagen år 1976 (prop. 1975/76: 121, NU 1975/76: 73, rskr 1975/76: 386) medgavs varvet anstånd med återbetalningen av återstående 40 milj. kr t. o. m. år 1978. Beloppet skall återbetalas med 10 milj. kr om året under åren 1979—1982. Analysgruppen föreslår i sin rapport att den återstående skulden till staten om 40 milj. kr. omvandlas till eget kapital för att stärka den föreslagna varvskoncernens soliditet. Mot bakgrund av den besvärliga marknadssituationen som kan väntas råda under de närmaste åren finner jag i likhet med analysgruppen, att varvskoncernen bör ges största möjliga finansiella handlingsutrymme för att möta inte förutsedda påfrestningar. Jag förordar därför att statens fordran på Uddevallavarvet omvandlas till eget kapital i företaget genom att varvet ger ut nya aktier som staten förvärvar och betalar genom eftergivande av varvets skuld till staten. Det ankommer på regeringen att bestämma om aktierna skall tecknas till viss överkurs.

Genom de åtgärder som jag här har redovisat kommer staten att inneha samtliga aktier i Götaverken, Karlskronavarvet och Uddevallavarvet.

I moderbolaget för varvskoncernen bör aktier tecknas till ett värde av 900 milj. kr. Samtliga aktier avses tecknas av staten. Betalningen för aktierna bör delvis ske genom att staten till moderbolaget i form av apportegendom överlåtar samtliga aktier i de tre förut omnämnda varven. Dessa aktier kommer på fonden för statens aktier att vara bokförda till 426 milj. kr., men bör ha ett verkligt värde av lägst 500 milj. kr. Övrig del av betalningen för aktierna bör ske genom att ett investeringsanslag av 400 milj. kr. anvisas. Det ankommer på regeringen att bestämma om aktierna skall tecknas till viss överkurs.

8.7 Finansiellt stöd till de statsägda varven

Analysgruppen konstaterar i sin rapport att ett nödvändigt tillskott av eget kapital till den föreslagna statliga varvskoncernen bör uppgå till

700 milj. kr. Gruppen föreslår dock med hänsyn till framför allt den osäkerhet som föreligger i varvsföretagens redovisade finansplaner, ett totalt tillskott av eget kapital om 800 milj. kr. Jag anser att analysgruppens beräkningar bör godtas men finner att den angivna osäkerhetsmarginalen bör kunna begränsas till 75 milj. kr. Av beloppet 775 milj. kr. bör som jag tidigare har föreslagit 400 milj. kr. användas för aktieteckning. Övriga 375 milj. kr. bör tillföras som ett bidrag för att öka soliditeten. Jag förutsätter att av kapitaltillskottet erforderliga medel tillskjuts Götaverken för att täcka hittillsvarande förluster.

Det egna kapitalet i moderbolaget kommer alltså i inledningsskedet att bestå av sammanlagt 1 275 milj. kr. Den nybildade koncernen får med detta en tillfredsställande likviditet och soliditet. Jag vill emellertid betona att kapitalet inte är så tillmätt att det täcker förluster som kan uppstå i samband med avyttring av i första hand den planerade lagerproduktionen av fartyg under de närmaste åren. Genom särskilda s. k. värdegarantier, som jag senare återkommer till, skapas emellertid möjligheter för koncernen att bedriva sin verksamhet åtminstone t. o. m. år 1979 på en rimlig ekonomisk grund.

Analysgruppen redovisar i sin rapport den aktuella beläggningssituationen vid de berörda varven. T. o. m. år 1979 har varven betydande belägningsproblem. Analysgruppen föreslår mot denna bakgrund vissa statliga åtgärder för att överbrygga dessa problem. Analysgruppen framför den uppfattningen att det även på längre sikt kan komma att bli svårt för varven att erhålla en jämn och lönsam beläggning av nybyggnadskapaciteten. Som komplement till varvens nybyggnadsverksamhet är det därför önskvärt att en övergång till annan verksamhet snabbt kan komma till stånd. En sådan övergång kommer emellertid enligt analysgruppens mening att i de flesta fall ta avsevärd tid, kräva investeringar i nya produktionsanläggningar och medföra väsentligt ökat behov av omskolning och träning av de anställda till nya arbetsuppgifter. Analysgruppen anser det inte vara möjligt för varven att av egen finansiell kraft genomföra en sådan övergång till annan verksamhet annat än i mycket begränsad omfattning och föreslår därför att särskilda medel av 100 milj. kr tillskjuts den statliga koncernen för detta ändamål. Jag anser i likhet med analysgruppen att det är nödvändigt att staten medverkar till och påskyndar en sådan diversifiering av verksamheten vid koncernens varv men finner att det föreslagna finansiella stödet i ett första steg bör kunna begränsas till 35 milj. kr. Jag utesluter inte att ytterligare medel för sådan verksamhet i ett andra steg kan komma att behövas. Jag finner det emellertid motiverat att erfarenheterna av de närmaste årens verksamhet dessförinnan utvärderas. 35 milj. kr bör tillskjutas moderbolaget för projektering av alternativ verksamhet. Jag finner det vara viktigt att denna verksamhet snabbt sätts igång enligt de riktlinjer som analysgruppen anger i sin rapport

och vill särskilt betona vikten av att verksamheten bedrivs i nära samarbete med andra industriföretag och — såvitt gäller Göteborg — med den särskilda Göteborgsdelegation som kommer att tillkallas.

Analysgruppen anser det vara nödvändigt att särskilda statliga medel ställs till den nybildade varvskoncernens förfogande för uppförande av en s. k. tankrengörings- och mottagningsstation för ballastvatten vid Götaverken Cityvarvet i Göteborg. De direkta investeringskostnaderna härför beräknas till ca 50 milj. kr. I likhet med analysgruppen finner jag det motiverat, bl. a. för sysselsättningen inom reparationsverksamheten vid Götaverken Cityvarvet, att en sådan anläggning snarast kommer till stånd. En viktig förutsättning för ett samgående mellan Götaverken och Eriksberg skall kunna genomföras på ett smidigt sätt utan alltför besvärande sysselsättningsmässiga konsekvenser är att verksamheten vid Götaverken Cityvarvet kan fullföljas enligt nuvarande sysselsättningsplaner och med bibehållen långsiktig konkurrenskraft. Regeringen har i annat sammanhang föreslagit riksdagen (prop. 1976/77: 95 bil. 1) ett generellt statligt bidrag till svenska varv om högst 50 % av anläggningskostnaden skall kunna utgå för sådana oljemottagnings- och rengöringsanläggningar. Jag förutsätter att särskilda medel enligt detta förslag kan ställas till Götaverken Cityvarvets förfogande varför jag nu endast är beredd att beräkna 25 milj. kr för detta ändamål.

Enligt vad jag nu har anfört bör alltså medel tillskjutas den statliga varvskoncernen avseende aktieteckning med 400 milj. kr., aktieägartillskott med 435 milj. kr., varav för alternativ verksamhet 35 milj. kr. och för oljemottagningsanläggningen 25 milj. kr., alltså sammanlagt 835 milj. kr.

Det föreslagna tillskottet av medel till den nya statliga varvskoncernen har, som nämnts, beräknats under förutsättning att fartygsproduktionen under åren 1977—1980 kan säljas till beräknad självkostnad. Som tidigare har framhållits är emellertid möjligheterna för varven att under denna period erhålla full kostnadstäckning mycket små varför kapitaltillskott för att täcka sannolika förluster efter hand kan behöva tillföras koncernen. Detta beror bl. a. på att de förlustrisker som föreligger för såväl påbörjad som redan färdigställd produktion i enlighet med aktiebolagslagens regler om värdering av tillgångar måste beaktas redan vid upprättande av koncernens bokslut. Med nuvarande låga marknadsvärden innebär detta att stora nedskrivningar av pågående och färdigställd fartygsproduktion måste göras vid bokslutstillfället med åtföljande krav på kapitaltillskott som, vid en senare försäljningstidpunkt, efter en uppgång av marknadsvärdena, kan framstå som större än vad som var nödvändigt.

För att undvika att eventuella förluster på fartygsproduktionen skall behöva realiseras på ett alltför tidigt stadium föreslår analysgruppen ett värdegarantisystem varigenom staten för fartyg under tillverkning och

sådan produktion som temporärt behålls i varvets ägo, påtar sig att vid kommande externförsäljning täcka uppkommande förluster i förhållande till varvets redovisningsmässiga självkostnad. Härigenom skulle inte de statliga varvsföretagen vid bokslutstillfället behöva göra stora nedskrivningar med åtföljande krav på kapitaltillskott. De nödvändiga kapitaltillskotten begränsas genom att dessa kommer att ske vid en tidpunkt då fartygspriserna kan väntas ha stigit. Jag finner detta ändamålsenligt och förordar att staten gör ett sådant garantiåtagande inom av riksdagen fastställda ramar. I likhet med analysgruppen bedömer jag det lämpligt att sådana garantier får gälla i högst fem år.

Analysgruppen föreslår att garantier av detta slag ställs till den statliga varvskoncernens förfogande med högst 400 milj. kr för vardera av åren 1977 och 1978. Detta belopp avser att täcka sannolika förluster på 1977, 1978 och större delen av 1979 års produktion. 1979 års produktion har av analysgruppen räknats in eftersom eventuella förluster härvidlag bör beaktas redan i 1978 års bokslut. För den händelse garantiramarna inte utnyttjas till fullo under åren 1977 och 1978 föreslås vidare att garantier inom ramen får ställas också under år 1979.

Jag finner dessa garantibelopp väl avvägda och förordar att särskilda värdegarantier om totalt 800 milj. kr ställs till den föreslagna statliga varvskoncernens förfogande under åren 1977 och 1978. Vidare bör ett förlusttäckningsanslag tas upp för detta på statsbudgeten. Om förslaget bifalls kan de statliga varven i rimlig omfattning kompenseras för förluster på fartygsproduktionen under de närmaste åren. I den utsträckning de av mig tidigare föreslagna statliga insatserna för att bl. a. underlätta varvens försäljning av redan beslutad och planerad lagerproduktion inte är tillräckliga för erhållande av kostnadstäckande priser kommer de nu föreslagna värdegarantierna att behöva infrias. Om garantierna inte räcker till för att täcka förlusterna får den statliga varvskoncernens eget kapital tas i anspråk för detta. Regeringen får utforma de närmare föreskrifter som behövs för tillämpningen av systemet med de förordade särskilda värdegarantierna. I likhet med vad som gäller enligt nuvarande system för kreditgarantier till varvsindustrin bör det emellertid vara fullmäktige i riksgäldskontoret som handhar och utfärdar dessa garantier, dock efter särskild prövning av regeringen.

Till följd av det ägaransvar som staten har iklätt sig genom att övertaga Eriksberg den 1 juli 1975, har staten att svara för Eriksbergs ekonomiska åtaganden. Härvid har bl. a. statens förlusttäckningsåtagande reglerats i ett särskilt ramavtal mellan staten och Saléninvest AB per den 17 december 1975 angående samgåendet mellan Eriksberg och Göta-verken. I överensstämmelse med detta ramavtal beslöt riksdagen förra året (prop. 1975/76: 121, NU 1975/76: 73, rskr 1975/76: 386) bl. a. att i ett första steg tillskjuta 420 milj. kr. till Eriksberg för att täcka förluster t. o. m. år 1975. För att uppfylla statens återstående förlust-

täckningsåtagande fram t. o. m. varvets nedläggning under år 1979 föreslår analysgruppen att ett fast belopp i ett andra steg avräknas inom intervallet 750—950 milj. kr avseende förluster under åren 1976 och 1977 samt de med driften av Eriksberg under tiden fram till den slutliga sammanläggningen med Götaverken förenade merkostnaderna. Efter bedömning av kostnaderna för samgåendet har Götaverken uppskattat och preciserat ett fast avräkningsbelopp. De ekonomiska kalkyler m. m. som har utgjort underlag för det av Götaverken yrkade engångsbeloppet har granskats av särskild representant för staten. Av det yrkade beloppet har statens representant bedömt 859 milj. kr som fallande inom statens förlusttäckningsåtagande. Det engångsbelopp för förlusttäckning som nu har beräknats bedömer jag ligga i linje med tidigare bedömningar av statens förlusttäckningsansvar för Eriksberg. Jag förordar således att 859 milj. kr. anvisas för statens förlusttäckning i Eriksberg.

Som analysgruppen framhåller har emellertid inte i Götaverkens beräkningar beaktats eventuella förlustrisker avseende Eriksbergs lämnade fartygskrediter samt risken för annulleringar eller omförhandlingar av ineliggande orderstock. Dessa risker bedöms dock f. n. som begränsade. Analysgruppen bedömer att det är svårt att värdera dessa risker i ett engångsbelopp och föreslår att staten utfärdar en särskild avtalsgaranti för att säkerställa värdet av Eriksbergs fartygsfordringar samt att orderstocken fullföljs planenligt. De nämnda riskerna bedöms dock som ringa. Jag är därför inte beredd att förorda att särskilda garantier härför ställs.

Utöver de förluster i Eriksberg och kostnader i Götaverken som täcks av förslaget engångsbelopp kan ytterligare kostnader uppkomma i Götaverken på grund av i dag svårbedömbara sammanläggningsproblem. Jag anser inte att dessa risker faller inom ramen för det speciella förlusttäckningsavtalet avseende Eriksberg. De innebär dock sannolikt en extra börda för Götaverken under de närmaste åren. Skulle förluster i dessa avscenden inte kunna undvikas i framtiden får frågan om att täcka dessa prövas i särskild ordning. Staten får som blivande ensamägare till Götaverken och Eriksberg naturligen bära det yttersta ekonomiska ansvaret för den framtida verksamheten.

8.8 Skeppsteknisk forsknings- och utvecklingsverksamhet

Analysgruppen föreslår stöd till två skilda slag av teknisk utvecklingsverksamhet inom varvsindustrin. Det första förslaget avser en utökning av nuvarande stöd till skeppstekniskt inriktad forsknings- och utvecklingsverksamhet av betydelse för varvsindustrins utveckling och konkurrenskraft. Analysgruppen föreslår här en utökning från nuvarande 11 milj. kr till 25 milj. kr per år fr. o. m. budgetåret 1977/78.

Analysgruppen föreslår vidare stöd till ett nytt program för långsiktig planering och utveckling av de nuvarande varven för att skapa en grund för en fortlöpande nyinriktning av varvens produktion mot nya produkter och ny teknik. Analysgruppen uppskattar kostnaderna för ett sådant program till 5 milj. kr under budgetåret 1977/78. Kostnaderna föreslås sedan ökas intill en nivå av 20 milj. kr budgetåret 1980/81.

Det föreligger enligt min mening behov av tekniska utvecklingsinsatser för att förstärka och bevara de svenska varvens konkurrenskraft. En högt utvecklad produktionsteknik och tekniskt avancerade produkter är härvid nödvändiga för att de svenska varven skall kunna konkurrera på världsmarknaden.

Det är emellertid av vikt att de statliga insatserna till stöd för näringslivets forsknings- och utvecklingsverksamhet prioriteras och fördelas på ett ur samhällsekonomisk synvinkel ändamålsenligt sätt. Jag är därför inte beredd att särskilt förorda en ökning av det statliga stödet för forsknings- och utvecklingsinsatser speciellt inom varvsindustrin. Jag utgår från att berörda myndigheter i samråd med företagen inom ramen för nuvarande generella statliga forsknings- och utvecklingsstöd genomför nödvändiga prioriteringar mot bakgrund av dagsläge och framtidsutsikter inom skilda delar av näringslivet.

9 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna de riktlinjer för lämnande av garantier till svensk varvsindustri som jag har förordat,
2. godkänna de riktlinjer för lämnande av garantier och lån till svenska fartygsbeställare som jag har förordat,
3. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att fr. o. m. den 1 juli 1977 till utgången av år 1979 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri dels — utöver tidigare bemyndigande — till ett sammanlagt belopp av högst 4 850 000 000 kr avseende finansiering i anslutning till produktion av fartyg, dels intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 2 000 000 000 kr avseende finansiering i anslutning till färdigställda fartyg, producerade i varvsföretagens egen regi,
4. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att fr. o. m. tiden den 1 juli 1977 till utgången av juni 1980 ikläda staten garantier till svenska fartygsbeställare till ett sammanlagt belopp av högst 3 100 000 000 kr avseende upplåning i anslutning till beställning av fartyg hos svenska varv,
5. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att fr. o. m. den 1 juli 1977 till utgången av år 1978 ikläda staten garantier till

- varvsföretag ingående i en statlig varvskoncern till ett sammanlagt belopp av högst 800 000 000 kr avseende förlusttäckning i anslutning till produktion och försäljning av fartyg,
6. bemyndiga regeringen godkänna avtal med Saléninvest AB angående beställningar av vissa kylfartyg i vad det innefattar avvikelser från de under 2 angivna riktlinjerna,
 7. medgiva att statens lån till Statsföretag AB om 25 000 000 kr får användas till förvärv av bolagets aktier i AB Götaverken,
 8. medgiva att statens lån till Uddevallavarvet AB om 40 000 000 kr får användas till förvärv av aktier i bolaget,
 9. till *Avskrivningslån till svenska beställare av fartyg* för budgetåret 1977/78 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1 300 000 000 kr,
 10. till *Förvärv av aktier i AB Götaverken* på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1976/77 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 45 000 000 kr,
 11. till *Förvärv av Statsföretag AB:s aktier i Karlskronavarvet AB och Uddevallavarvet AB* för budgetåret 1977/78 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 135 000 000 kr,
 12. bemyndiga regeringen att enligt de riktlinjer som jag förordat bilda ett aktiebolag för att vara moderbolag inom en statlig varvskoncern,
 13. till *Förvärv av aktier i moderbolaget i den statliga varvskoncernen* för budgetåret 1977/78 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 400 000 000 kr,
 14. till *Medeltillskott till moderbolaget i den statliga varvskoncernen* för budgetåret 1977/78 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 435 000 000 kr,
 15. till *Täckande av förluster på grund av garantier till den statliga varvskoncernen* för budgetåret 1977/78 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 1 000 kr,
 16. till *Täckande av förluster vid Eriksbergs Mekaniska Verks AB* på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1976/77 under trettonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 859 000 000 kr.

Ärendet bör behandlas under innevarande riksmöte.

10 Beslut

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

Sammanfattning av rapport från analysgruppen för vissa varvsfrågor

Till statsrådet och chefen för industridepartementet

Regeringen bemyndigade den 4 november 1976 chefen för industridepartementet att tillkalla en analysgrupp med högst sex ledamöter för att undersöka vissa varvsfrågor och att skyndsamt framlägga av undersökningen föranledda förslag. Med stöd av detta bemyndigande tillkallades ledamöterna direktören Sven G. Andrén, tillika ordförande, förbundsjuristen Sören Mannheimer, finansdirektören Bo C. E. Ramfors, auktoriserade revisorn Göran Tidström, direktören Ingvar Trogen samt kanslirådet Gunnar Österberg. Österberg förordnades den 21 december 1976 som expert och ersattes såsom ledamot samma dag av departementsrådet Nore Sundberg.

Som experter har vidare till analysgruppen knutits departementssekreteraren Erik Linnergren (den 4 november 1976), civilingenjören Claes Larsson (den 22 november 1976) samt pol. mag. Erland Ringblom (den 24 november 1976).

Som sekreterare åt analysgruppen förordnades departementssekreteraren Björn Olhans och som biträdande sekreterare fil. kand. Sonja Forsman.

Ledamöterna antog namnet analysgruppen för vissa varvsfrågor.

Analysgruppen för vissa varvsfrågor får härmed avlämna en sammanfattning av sina överväganden och förslag. Till denna sammanfattning bifogas analysgruppens rapport, vilken hemligstämplats enligt § 21 sekretesslagen.

Reservation har avgivits av ledamoten Bo C. E. Ramfors. Särskilt yttrande har avgivits av ledamoten Ingvar Trogen.

Uppdraget är härmed slutfört.

Stockholm den 21 februari 1977

Sven G. Andrén

Sören Mannheimer

Bo C. E. Ramfors

Nore Sundberg

Göran Tidström

Ingvar Trogen

/ Björn Olhans

Innehållsförteckning

1 Direktiv och övriga förutsättningar för analysgruppens arbete	35
2 Tidigare statliga insatser	37
3 Den internationella ramen	39
4 Varvens aktuella situation	44
5 Lagerproduktionsrisker	56
6 Alternativa möjligheter att reducera förlustriskerna vid lagerproduktion	57
7 Övergång från lagerproduktion till orderproduktion	59
8 Kapacitetsneddragningsmöjligheter under de närmaste åren ..	62
9 Den statliga varvsgruppen — organisation	68
10 Vissa utgångspunkter för den långsiktiga verksamheten inom den statliga varvsgruppen	70
11 Engångsavlösen av statens åtagande att täcka på Eriksberg fallande förluster	71
12 Den statliga varvsgruppens kapitalbehov	73
RESERVATION — Av Bo C. E. Ramfors	76
SÄRSKILT YTTRANDE — Av Ingvar Trogen	79
Bilaga 1 Betänkande från varvskommittén	82

1 Direktiv och övriga förutsättningar för analysgruppens arbete

I ett pressmeddelande den 28 oktober 1976 redovisade industriministern bakgrunden till analysgruppens tillsättande:

"AB Götaverken har i dag presenterat sitt bokslut för perioden 1975-01-01—1976-06-30. I detta redovisas en förlust på 581 milj. kr.

Staten förvärvade 1976-07-01 aktiemajoriteten (51 %) i AB Götaverken från Saléninvest AB vilka äger resterande aktier i varvsföretaget.

AB Götaverken har ställt krav på aktieägartillskott från staten i syfte att täcka förlusten i företaget och trygga fortsatt drift av verksamheten.

Industriministern har i dag förklarat sig beredd att föreslå regeringen att besluta om tillskjutande av ägarkapital till AB Götaverken i en sådan omfattning som säkerställer en framtida effektiv statlig varvsindustri i landet.

Tillskottets form och storlek kan i dag inte fastställas men skall samordnas med frågan om inrättande av en ny statlig varvskoncern vari AB Götaverken ingår.

En särskild analysgrupp skall omgående tillsättas av industriministern. Gruppens uppgift är att analysera en långsiktig verksamhetsplan för en statlig varvskoncern och utarbeta förslag till omfattning och form för statligt kapitaltillskott till denna. Detta förslag skall baseras på en analys av sysselsättningsmässiga och finansiella konsekvenser av olika neddragningsalternativ. I detta sammanhang måste riskerna med produktion av fartyg i varvens egen regi belysas.

Analysgruppen skall vid sin bedömning av kapitaltillskottets storlek även beakta merkostnaden för sammanläggningen av Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB med AB Götaverken, vilka statsmakterna tidigare förklarat sig beredda att svara för."

Analysgruppens utredningsuppdrag har sålunda kommit att omfatta följande företag: AB Götaverken (inkl. bl. a. Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, Götaverken Öresundsvarvet AB, Götaverken Sölvesborgs AB och Götaverken Finnboda AB), Uddevallavarvet AB och Karlskronavarvet AB. Den framtida verksamheten vid Kockums Mekaniska Verkstads AB har också bl. a. vad avser statens kreditgarantiengagemang i samband med fartygsproduktion i egen regi (s. k. lagerproduktion) analyserats utförligt. Situationen för de små och medelstora varven, som bedriver fartygsbyggnation och reparationsverksamhet, har inte närmare belysts i analysgruppens rapport. Härvidlag har analysgruppen emellertid förutsatt att de förslag till generella statliga åtgärder som gruppen i det följande föreslår, även inkluderar dessa företag.

Analysgruppen har i sitt arbete haft tillgång till och i allt väsentligt utgått från utredningar som de berörda företagen själva gjort, liksom från de prognoser för perioden 1976—1979 som företagen redovisade till industridepartementet i juni 1976. På grundval av en uppdatering av

dessa prognoser, varvid varvens prognostiserade finansieringsanalyser för åren 1977—1980 särskilt har analyserats, har analysgruppen bedömt omfattningen av det statliga kapitaltillskottet som erfordras de närmaste åren.

För att pröva möjligheterna att reducera de förlustrisker som är förknippade med planerad lagerproduktion under de närmaste åren har analysgruppen i samråd med berörda varvsföretag analyserat effekterna av ytterligare neddragningar enligt skilda alternativ. Analysgruppen har härvid i första hand begränsat bedömningarna till att avse perioden 1977—1979. De undersökta alternativen har i huvudsak avsett fartygsbyggnation och reparationsverksamhet vid de berörda varvsföretagen.

Effekterna på arbetsmarknadsläget i de berörda regionerna till följd av nedskärningar av sysselsättningen inom varvsindustrin har utretts separat. Kontakter i denna fråga har tagits med de regionala arbetsmarknadsmyndigheterna som ställt underlagsmaterial till analysgruppens förfogande.

Parallellt med analysgruppens arbete har inom industridepartementet genomförts en särskild studie angående varvens betydelse för övrig svensk industri. Denna studie har ännu inte avslutats, men analysgruppen har i viss utsträckning tagit del av de preliminära undersökningsresultaten, som också kortfattat redovisas i sammandraget och analysgruppens rapport.

Mot bakgrund av de frågor analysgruppen har haft att pröva har övervägts olika möjligheter till att skapa förutsättningar för de svenska varven att under de närmaste åren kunna konkurrera med utländska varv om existerande men begränsade beställningspotential. Detta förutsätter att främst de stora skillnader som f. n. föreligger mellan fartygspriser vid utländska varv och de svenska varvens produktionskostnad utjämnas. Analysgruppen har härvid prövat möjligheter att finna temporära stödformer riktade till potentiella beställare i syfte att möjliggöra för dessa att genomföra nybeställningar vid svenska varv. Sådana åtgärder har framför allt övervägts gentemot svenska rederier.

I samband härmed har analysgruppen tagit del av utredningsmaterial och preliminära överväganden från den särskilda interdepartementala arbetsgrupp som har till uppgift att kartlägga de svenska rederiföretagens finansiella läge och förväntad likviditet under de närmaste åren. Denna arbetsgrupp, som tillsattes av industriministern år 1976, har även till uppgift att bedöma behovet av eventuella statliga temporära likviditetsstödjande åtgärder till svensk rederinäring.

I maj 1976 tillsatte regeringen en utredning (varvskommittén) med uppgift att ge förslag till en organisationsform som kunde öka och förbättra samordningen mellan de statliga varven. Varvskommittén och analysgruppen kom att delvis arbeta parallellt. Man kunde också efter hand konstatera att de båda utredningarna berörde samma problemområde.

Varvskommittén beslöt under sitt utredningsarbets gång att begränsa sitt uppdrag till att endast föreslå en organisation i sina huvuddrag för de statliga varven. Analysgruppen har härvid fördjupat studierna och avgivit de mera detaljerade kompletteringsförslag som kunde bedömas som nödvändiga inom ramen för de förslag som varvskommittén lämnat. Varvskommitténs betänkande återfinns som bilaga 1 till analysgruppens rapport och denna sammanfattning.

I ett tidigt skede av arbetets gång konstaterade analysgruppen att Saléninvest AB:s nuvarande ägarengagemang i AB Götaverken påverkade de ställningstagande som analysgruppen bl. a. hade att göra beträffande formerna för det statliga kapitaltillskottet och den framtida organisationen av verksamheten inom den statliga varvsgruppen. Analysgruppen hemställde därför hos industriministern att separata förhandlingar snarast torde upptas med Saléninvest AB angående dess framtida ägarengagemang i AB Götaverken. Med anledning härav beordrade regeringen i december 1976 landshövding Erik Huss att för statens räkning föra sådana förhandlingar. Dessa har ännu inte avslutats. Analysgruppen har emellertid i sina överväganden och förslag funnit det lämpligt att utgå ifrån att Saléninvest AB:s nuvarande ägarengagemang kommer att upphöra inom kort. Analysgruppen finner detta dock ej vara nödvändigt för den framtida verksamheten inom koncernen.

Till analysgruppen har vidare knutits en särskild referensgrupp med fackliga representanter från berörda varvsföretag. I övrigt har en rad skrivelser från bl. a. fackliga organisationer och myndigheter utgjort underlag för analysgruppens överväganden.

2 Tidigare statliga insatser

I ett flertal varvspropositioner under början av 1970-talet gjordes analyser av varvsindustrins internationella konkurrenssituation. Det framhölls att 1960-talet varit ett decennium av ekonomiska svårigheter med starka inslag av kriser för hela den europeiska varvsindustrin. Till en del berodde detta på faktorer utanför branschen av oförutsebar och politisk karaktär, exempelvis stängningen av Suezkanalen år 1967. Men även förändringar inom branschen av strukturell natur, såsom Japans inträde som prisledare på världsmarknaden och den snabba tekniska utvecklingen mot nya och större fartygstyper, hade ställt de europeiska varven inför svåra omställningsproblem. För den svenska varvsindustrin kunde, framhölls det i propositionerna, näringspolitiska åtgärder för att överbrygga tillfälliga svårigheter vara berättigade endast om de framtida konkurrensförutsättningarna och branschens inneboende anpassningsförmåga bedömdes som goda. Rekonstruktionen av AB Götaverken år 1971 skedde mot denna bakgrund.

Hänsyn till varvsindustrins internationella karaktär och det förhållandet att varvsindustrin i Sverige utgör en betydligt större del av den totala samhällsekonomin än i de andra stora varvsländerna låg till grund för de tidigare övervägandena rörande statliga varvspolitiska åtgärder. Syftet med dessa var bl. a. att underlätta en anpassning till nya marknadsförhållanden för den svenska varvsindustrin, vilken bedömdes vara konkurrenskraftig internationellt.

Framtidsbilden för såväl varven som sjöfartsnäringen förändrades grundligt genom händelserna på den internationella oljemarknaden under hösten 1973. Varvsindustrin kom som en följd härav att teckna endast ett fåtal nya order under åren 1974—1975.

Utsikterna för de svenska varven att erhålla nya lönsamma order i någon nämnvärd omfattning under år 1976 bedömdes också som små. Detta innebar — med den framförhållning som varvsproduktionen kräver — att det kom att föreligga en faktisk beläggningslucka av betydande omfattning under i första hand år 1978 med åtföljande betydande sysselsättningsmässiga konsekvenser även dessförinnan.

Mot denna bakgrund bedömdes det vara angeläget att statsmakterna underlättade för varvsindustrin i Sverige att anpassa sig till en väsentligt lägre produktionsnivå på ett socialt så acceptabelt sätt som möjligt. Denna neddragning av produktionen åstadkoms genom en kombination av strukturella åtgärder och finansiella åtaganden.

Det statliga övertagandet av Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB år 1975 låg i linje med detta synsätt.

1976 års varvsproposition (prop. 1975/76: 121)

Mot bakgrund av krisen på de internationella fartygs- och fraktmarknaderna med kraftigt försämrad orderingång vid varven som följd framfördes från den svenska varvsindustrins sida under hösten 1975 krav på temporära statliga kreditgarantier för s. k. lagerproduktion av fartyg. Härigenom skulle den sysselsättningsnedgång som annars skulle uppkomma i takt med att varven fullgjorde sina ineliggande beställningar till en del kunna överbryggas.

Sådan lagerproduktion av fartyg ställde betydande krav på rörelsekapital hos varven. Varven hade små möjligheter att av egen kraft anskaffa detta rörelsekapital, bl. a. beroende på de aktuella förhållandena på fartygsmarknaden.

Syftet med ett statligt finansiellt stöd för lagerproduktion bedömdes emellertid av statsmakterna vara att skapa förutsättningar för en mjukare genomförd produktionsminskning än vad som annars skulle vara fallet. Mot bakgrund av den förväntade marknadsutvecklingen ansågs det samtidigt angeläget att ett lagerstöd medverkade till att åstadkomma en produktionsminskning, som tedde sig långsiktigt motiverad.

Berörda varvsföretag redovisade i januari 1976 sina möjligheter att

reducera den samlade sysselsättningsvolymen med i genomsnitt 30 % från år 1974 t. o. m. år 1978.

Efter överläggningar i varvsrådet förklarade sig dessa företag villiga att medverka till en sådan successiv nedtrappning av produktionsvolymen. Nedtrappningen beräknades t. o. m. år 1978 till totalt ca 5 700 egna anställda i den direkta varvsproduktionen. Härtill kommer ca 2 200 s. k. entreprenadanställda.

Riksdagen beslutade mot denna bakgrund i maj 1976 att särskilda statliga kreditgarantier för lagerproduktion under åren 1976—1978 skulle ställas till svensk varvsindustris förfogande. En ram på totalt 3 600 milj. kr. fastställdes för sådana garantier. Vidare skulle den statliga garantigivningen kopplas till en neddragning av varvskapaciteten i berörda varvsföretag med i genomsnitt 30 %.

Osäkerheten om marknadsutvecklingen för svensk varvsindustri under de närmaste åren var emellertid stor varför varvens möjligheter att erhålla lönsamma fartygsbeställningar avseende leveranser under år 1979 inte kunde bedömas med någon rimlig grad av säkerhet. I propositionen förutsattes därför att ytterligare sysselsättningsminskningar vid varven kunde bli nödvändiga även efter år 1978. Härvid skulle frågan om ytterligare statliga lagerproduktionsgarantier prövas på nytt.

I 1976 års varvsproposition behandlades även frågan om samgående mellan Eriksberg och Götaverken. Härvid beslöts att en produktionsmässig integration skulle ske mellan företagen fr. o. m. år 1978. Detta skulle bl. a. ske genom att AB Götaverken övertog samtliga aktier i Eriksberg vid halvårsskiftet 1976 och att staten vid samma tidpunkt förvärvade från Saléninvest AB så många aktier i Götaverken att statens andel, inräknat Statsföretags tidigare innehav av 9,5 % av Götaverkens aktier sedan år 1971, kom att uppgå till 51 %. I anslutning till detta åtog sig staten även att svara för täckning av framtida förluster i Eriksberg samt merkostnader i Götaverken till följd av samgåendet med förstnämnda företag.

Den beslutade samordningen av varvsverksamheten i Göteborg innebär att statens ägaransvar i varvsindustrin under år 1976 utvidgades väsentligt. Statsföretag AB hade vid denna tidpunkt det fulla ägaransvaret i Uddevallavarvet AB och Karlskronavarvet AB.

3 Den internationella ramen

Efterfrågan på fartygsnybyggnader

Efterföljande redovisning av situationen på fartygsmarknaderna för de viktigaste fartygstyperna baseras på föreliggande internationella framtidsbedömningar. Analysgruppen har inte utfört några egna undersökningar av fartygsefterfrågans utveckling. I redovisningen har tidsperspektivet omfattat åren fram t. o. m. 1980, resp. 1985.

Tankfartyg

Det kan nu konstateras att övergången till andra energikällor inte skett i den takt som förutsågs omedelbart efter energikrisen. För resterande delen av 1970-talet räknar man därför i dagsläget med en relativt hög tillväxt för de sjöburna oljetransporterna. För de närmaste åren anses tillväxttakten kunna bli 8 à 10 % per år för att därefter avta emot en väsentligt lägre långsiktig nivå. Som genomsnitt för 1980-talet anges av olika bedömare siffror mellan 2 och 4 % per år.

Baserat på denna tillväxttakt för sjötransporter av olja erhålles en efterfrågan på tonnage för oljetransporter som av olika källor beräknats till 280—330 milj. DWT år 1980 och till 340—385 milj. DWT år 1985.

Tillgången på tonnage för oljetransporter kan beräknas på sätt som redovisas nedan. Avgången från existerande tonnage har härvid bedömts äga rum i en takt motsvarande 10 milj. DWT per år under hela perioden. Detta motsvarar nuvarande skrotningstakt.

	milj. DWT
Existerande tonnage 1977-01-01	344
Beräknade leveranser av beställt tonnage	33
Beräknad avgång från existerande tonnage 1977—1980	40
Kvarvarande tonnage 1980-12-31	337
Beräknad avgång från befintligt tonnage 1981—1985	50
Kvarvarande tonnage 1985-12-31	287
Nybyggnadsbehov 1981—1985 ¹	70—115

¹ Hänsyn har tagits till permanent försämrad effektivitet för tonnaget, vilket bedöms motsvara ca 20 milj. DWT.

Av ovan framgår en fortsatt kraftig obalans mellan efterfrågan och tillgång på tankfartygstonnage under slutet av 1970-talet.

Beroende på tankfartygens dominerande andel (ca 60 %) av totala världshandelsflottan spelar obalansen på tankfartygsmarknaden en helt avgörande roll för utvecklingen på hela fartygsmarknaden. Spekulationer om när balans kan väntas inträffa förekommer i stor omfattning. Olika bedömningar anger tidpunkten inom ett så brett tidsfält som från början av år 1978 till några år in på 1980-talet.

Man kan mot denna bakgrund konstatera att någon större efterfrågan på nybyggnation av tankfartyg inte kommer att äga rum under de närmaste åren. Däremot kan på längre sikt en relativt betydande efterfrågan väntas, vilken då troligen kommer att inriktas mot mycket stora tankfartyg. De transportekonomiska fördelarna vid transport av råolja över långa avstånd talar för detta. Även mindre tankfartyg avsedda för flera lastsorter, främst raffinerade produkter, kan komma att bli intressanta.

Bulkfartyg

De sjöburna transporterna av s. k. bulkvaror har under 1960- och 1970-talen ökat mycket kraftigt, främst beroende på den stora råvaru-

importen till Japan, och påskyndade övergången till transport i stora bulkfartyg från mindre lastfartyg. Denna strukturomvandling är emellertid i dag i det närmaste avslutad, och den tidigare kraftiga ökningen i den japanska råvaruimporten förutses komma att minska under prognosperioden. Det är därför sannolikt att tillväxttakten för sjöburna bulktransporter kommer att bli lägre på 1980-talet.

Den minskade tillväxten i sjöburna transporter av bulkvaror beräknas medföra en efterfrågan på bulktonnage på ca 140—160 milj. DWT år 1980 och 180—195 milj. DWT år 1985.

Tillgången på tonnage för bulktransporter framgår nedan.

	milj. DWT
Existerande tonnage 1977-01-01	140
Beräknade leveranser av beställt tonnage	25
Beräknad avgång från existerande tonnage 1977—1980	8
Kvarvarande tonnage 1980-12-31	156
Beräknad avgång från existerande tonnage 1981—1985	16
Kvarvarande tonnage 1985-12-31	140
Nybyggnadsbehov 1981—1985	40—55

Under de närmaste åren kommer det att råda en situation där tillgången på bulktonnage överstiger efterfrågan. Under förutsättning att inga ytterligare beställningar sker för leverans före år 1980 kommer det att i stort sett råda balans mellan efterfrågan och tillgång på tonnage detta år. År 1985 väntas efterfrågan på tonnage kraftigt överstiga tillgången på befintligt tonnage. På lång sikt kan sålunda förväntas ett kontinuerligt behov av nytt bulktonnage, dels med en inriktning mot större fartyg för transporter av malm, kol etc. över stora avstånd och dels mot mindre specialfartyg, avsedda för olika laster.

Övriga fartyg

Det kan för styckegodsfartyg konstateras att ett jämnt och normalt nybyggnadsbehov kan förutses under hela prognosperioden. F. n. är orderingången koncentrerad till roll-on — roll-off-fartyg och konventionella styckegodsfartyg.

För gasfartyg och speciellt LNG-fartyg kan konstateras att, under förutsättning att planerade gastransportprojekt igångsättes, kommer ett stort beställningsbehov för leveranser omkring år 1980 och senare att föreligga. Det bör tilläggas att redan beställda fartyg tillsammans med existerande flotta väntas täcka behovet av tonnage under resten av 1970-talet.

Några prognoser för s. k. icke-lastbärande fartyg föreligger inte men ett årligt nybyggnadsbehov i storleksordningen 1 milj. BRT kan anses vara sannolikt. Till största delen är dock detta nybyggnadsbehov av ren nationell karaktär.

Sammanfattningsvis kan konstateras att ett drastiskt reducerat ny-

byggnadsbehov för åren 1977—1980 måste anses vara sannolikt. Genomsnittligt uppgår detta totalt sett för samtliga fartygstyper till 12 à 13 milj. KBRT¹ per år, vilket kan jämföras med leveransvolymen år 1975 om över 20 milj. KBRT. Huvudsakligen är detta effekter av bortfallet för tank- och bulkfartyg, medan nybyggnadsbehovet är relativt väl hävdad för styckegods- och övriga fartyg. För världens varvsindustri innebär detta, mätt i relation till sysselsättningen år 1975, ett genomsnittligt kapacitetsutnyttjande om ca 60 % under åren 1977—1980.

I detta sammanhang bör dock nämnas att redan beställda fartyg svarar för huvuddelen av redovisat kapacitetsutnyttjande varför förmodligen en avsevärt lägre nivå (30—40 %) kan förväntas råda under senare delen av perioden.

För åren 1981—1985 beräknas ett genomsnittligt årligt nybyggnadsbehov om 16—18 milj. KBRT föreligga. Det ökade behovet återspeglar framför allt en större efterfrågan på tank- och bulkfartyg. Det totala nybyggnadsbehovet för dessa fartygstyper under denna period motsvarar emellertid endast knappt hälften av 1975 års leveransvolym.

Det bör slutligen påpekas att de angivna fartygsleveranserna endast utgör beräknade årsmedelvärden och att betydande förskjutningar troligen kommer att äga rum. För perioden 1981—1985 är detta speciellt troligt, och det beräknade medelvärdet uppnås förmodligen inte förrän mot slutet av perioden.

Varvskapacitetens utveckling

Utvecklingen inom den internationella varvsindustrin har under efterkrigstiden varit snabb och inneburit en omfattande utbyggnad av den samlade produktionskapaciteten. De totala årliga varvsleveranserna har ökat från 5 milj. BRT år 1955 till 34 milj. BRT år 1975.

Utvecklingen under efterkrigstiden karakteriserades främst av en kraftig utbyggnad sedan slutet av 1950-talet av varvskapaciteten i Japan. Av ökande betydelse under senare år har varit uppbyggnaden av nya stora varv i vissa utvecklingsländer. Dessutom kan konstateras en kraftig tillväxt i fartygsstorleken under perioden.

Under resterande del av 1970-talet kan, mot bakgrund av tidigare redovisade bedömningar av efterfrågan på olika fartygsnybyggnader, konstateras ett betydande överskott på varvskapacitet. Under första delen av 1980-talet kan även förväntas kapacitetsöverskott, dock i mindre utsträckning än under tidigare period.

Några kraftfulla åtgärder för att reducera den internationella varvskapaciteten har ännu inte vidtagits i så måtto att varvsanläggningar helt tagits ur drift. Reducering av arbetsstyrkan, reducerat övertidsuttag eller reducerat utnyttjande av underleverantörer har genomförts på

¹ KBRT = Kompenserat BRT. Detta är en enhet som bättre än BRT och DWT motsvarar utnyttjande av varvskapaciteten.

många håll. Sverige torde genom beslutet att helt upphöra med fartygsproduktion vid Lindholmen och Eriksbergssvarven hittills vara det enda land där en permanent reduktion genomförs.

Den föreliggande överkapaciteten inom varvsindustrin är ett världsomspännande strukturproblem. Fartygsmarknadens internationella karaktär innebär att problemet inte kan isoleras nationellt. Åtgärder i ett mera betydande varvsländ land inverkar på de övrigas situation och handelsmöjligheter. Ansträngningar att åstadkomma en samordnad nedtrappning av världens varvskapaciteter har inte heller saknats, bl. a. inom OECD:s varvsgrupp bedrivs f. n. ett intensivt arbete i detta syfte.

Statliga stödåtgärder

Analysgruppen har utfört en inventering av de statliga stödåtgärder som i många länder ges till såväl rederier som varven. Denna inventering visar att i de flesta betydande varvsländerna utgår någon form av statligt stöd. Det kan framhållas att under år 1976 genomfördes, framför allt i Norge, Västtyskland och Nederländerna, utökade statliga insatser, riktade mot beställare av fartyg. Exempelvis kan nämnas att det nederländska stödet f. n. uppgår till ca 24 % av kontraktspriset.

Prisutvecklingen

Tidigare redovisade obalans på oljefraktmarknaden ledde under år 1975 till drastiskt reducerade fraktsatser. Härigenom skedde från beställarnas sida omfattande annulleringar av tankfartygsbeställningar.

Dessutom konverterades ett flertal beställningar till andra fartygstyper, speciellt bulkfartyg. Nybeställningar av tankfartyg upphörde praktiskt taget helt. Detta medförde en mycket stark prispress under åren 1975 och 1976 på såväl nytt tonnage som andrahandstonnage. Effekterna av denna utveckling ledde även till låga priser för annat tonnage än tanktonnage.

Mot bakgrund av den stora osäkerhet som präglar den internationella sjöfartskonjunkturen under de närmaste åren är det i dagsläget svårt att bedöma hur den framtida prisutvecklingen kommer att gestalta sig. Det finns skäl att se på 1976 års mycket låga prisläge såsom betingat av att både varv och rederier i många fall befann sig i ett tvångsläge. Av de bedömningar som återgivits i det föregående är emellertid den slutsatsen berättigad att det ännu under åtskillig tid kommer att råda en internationell marknadssituation där det aktiva köparintresset väsentligt understiger den kapacitet som söker tillverkningsobjekt, med åtföljande allvarliga effekter på varvsindustrin.

4 Varvens aktuella situation

I det följande avsnittet ges en beskrivning av de statsägda varvens och Kockums nuvarande situation och framtidsutsikter. Redovisningen har i huvudsak baserats på enkäter som varven lämnat till industridepartementet i juni 1976 samt en uppdatering av dessa som gjorts av analysgruppen. Varvens produktionstekniska status liksom deras betydelse för övrig svensk industri redovisas även.

Götaverkenkoncernen (exkl. Eriksberg)

Några nya fartygskontrakt har inte tecknats sedan år 1974. Sedan hösten 1975 har däremot två fartyg annullerats. Av de fartyg som färdigställts under år 1976 och tidigare är fem ännu ej levererade till följd av tvister med beställarna.

Mot bakgrund av rådande marknadssituation har inom Götaverken planerats en omfattande lagerproduktion under de närmaste åren.

I förhållande till nuvarande sysselsättningsnivå täcker orderstocken vid Arendal 55 % av sysselsättningen under år 1977. För 1978 och följande år är endast lagerproduktion planerad. Vid Öresundsvarvet är motsvarande procentsatser 78 % för år 1977 och 29 % för år 1978.

Enligt det ingångna ramavtalet (december 1975) mellan staten och Saléninvest AB skall verksamheterna vid Eriksberg och Arendalsvarvet slås samman och koncentreras till Arendalsvarvet. Detta innebär att i takt med att nuvarande orderstock fullföljs vid Eriksberg skall de anställda där successivt flyttas över till Arendalsvarvet men även till andra Götaverken-enheter, företrädesvis Cityvarvet. Verksamheten vid Eriksberg beräknas sålunda vara nedlagd år 1979.

Det totala antalet sysselsatta i nybyggnadsverksamheten i Göteborg uppgick vid utgången av år 1976 till ca 9 700 personer. En neddragning av sysselsättningen i denna verksamhet planeras under åren 1977—1979 med ca 4 700 personer. Vid Öresundsvarvet beräknas enligt nuvarande plan en i stort sett oförändrad sysselsättningsnivå kring 3 300 anställda under åren 1976—1979.

Resultatutvecklingen för AB Götaverken (exkl. Eriksberg och Calor & Celsius) före koncernbidrag, bokslutsdispositioner och skatt) för åren 1971—1976 redovisas nedan.

År	Milj. kr.
1971	— 32
1972	—111
1973	— 69
1974	— 9
1975	—178
1976	—398 1:a halvåret

Resultatförsämringen under år 1975 orsakades främst av att priserna för de under år 1975 levererade fartygen inte gav täckning för en rela-

tivt hög kostnadsstegring. Ytterligare orsaker var en oförmånlig valutakursutveckling och svåra produktionsproblem vid Finnbodavarvet. Investeringarna i samband med en modernisering och utbyggnad av Cityvarvet under år 1975 blev vidare en belastning för detta års resultat.

Utvecklingen under första halvåret 1976 avviker kraftigt mot tidigare prognoser då ett nollresultat förväntades. Resultatförsämringen beror dock delvis på vissa speciella faktorer, nämligen dels att principerna för redovisning av valutaförluster ändrats, dels att även i övrigt försiktigare bokslutsprinciper användes, dels att leveranserna av fyra fartyg förskjutits till andra halvåret 1976.

Vidare försämrade produktionskostnadsutvecklingen vid Finnboda och valutakursutvecklingen resultatet ytterligare. Effekterna av de ändrade bokslutsprinciperna utgör förluster som egentligen är hänförliga till tidigare år. De förskjutna fartygsleveranserna bör, åtminstone delvis, förbättra resultatet under kommande år.

För andra halvåret 1976 prognostiseras ett överskott på ca 60 milj. kr. varvid nämnda leveransförskjutningar dock ännu ej kunnat tillgodoräknas. Slutligt ställningstagande till principerna för värdering av pågående nybyggnation har emellertid ännu inte tagits.

Den framtida resultatutvecklingen vid Götaverken är utomordentligt oviss och är svår att bedöma. Sammanfattningsvis kan emellertid konstateras att prognostiserat positivt resultat för orderstocken innevarande år kommer att efterföljas av betydande negativa resultat på lagerproduktionen samma år och under åren 1978 och 1979 i storleksordningen 700 milj. kr. Härvid har antagits att en genomsnittlig prisnivå på 85 % av självkostnaden kan erhållas för lagerproduktion under dessa år. I sammanhanget kan nämnas att en förändring av den prognostiserade prisnivån med ± 10 % påverkar resultatutvecklingen under dessa år med ca 350 milj. kr.

För att kompensera Götaverken för tidigare års förluster och för att tillräckligt rörelsekapital skall kunna upprätthållas har för åren 1977—1980 uppskattats ett totalt kapitalbehov av ca 650 milj. kr. Hänsyn har härvid tagits till den upplåning som företaget av egen kraft bedömts kunna genomföra samt att statens förlusttäckningsåtagande beträffande Eriksberg kommer att medföra en viss överlikviditet som kan disponeras av Götaverken. Beräknade förluster på lagerproduktionen under dessa år skall läggas till ovanstående kapitalbehov.

Eriksberg

Verksamheten vid Eriksberg skall som tidigare nämnts enligt nuvarande planer läggas ned i takt med att orderstocken fullföljs.

Utöver orderstocken planeras emellertid f. n. en produktion av två 60 000 DWT bulkfartyg. Det sista av dessa fartyg kommer att levereras i februari år 1979, varefter produktionen upphör helt.

Antalet anställda har reducerats med ca 1 300 personer under åren 1975 och 1976 och uppgick vid slutet av år 1976 till 4 520 personer. Under perioden 1977—1979 reduceras den i varvsproduktion sysselsatta personalstyrkan kontinuerligt genom naturlig avgång och överföringen till Götaverken. Vid halvårsskiftet 1979 kommer arbetsstyrkan vid Eriksberg i stort att ha avvecklats.

De prognostiserade förlusterna för åren 1976—1979 uppgår till drygt 950 milj. kr. enligt de preliminära beräkningar som presenterats av moderbolaget AB Götaverken. Beloppet är till stor del att hänföra till speciella kostnader för nedläggning och åtföljande sammanläggning med Arendalsvarvet. Härvid har förutsatts att årlig förlusttäckning kommer att erhållas från staten. I avsnitt 11 diskuteras rimligheten i denna beräkning.

Företagets likviditetsmässiga handlingsberedskap stärktes under år 1975, bl. a. genom att en rörlig kredit på 200 milj. kr. erhöles. Under år 1976 har det erhållna aktieägartillskottet på 420 milj. kr. från staten ytterligare förstärkt likviditeten. Förutsatt att de kommande årens förlusttäckningsbidrag erhålles senast i anslutning till bokslutens fastställande eller i form av engångsbelopp beräknas det goda likviditetsläget kunna bibehållas.

Leveranserna under år 1976 har löpt planenligt. Några påtagliga risker har ej bedömts föreligga beträffande kvarvarande leveranser under åren 1977 och 1978.

Götaverken Cityvarvet

Götaverken Cityvarvet är den största anläggningen i Götaverkens Reparationsdivision och intar en framskjuten plats bland reparationsvarven i Skandinavien. Anläggningarna är mycket moderna och Cityvarvet har en kapacitet att docka fartyg på upp till 230 000 DWT.

Lyftkapaciteten över varvets stora flytdocka (130 ton) är unik i dessa sammanhang. Investeringsprogrammet (ca 350 milj. kr.) för dessa anläggningar har nyligen avslutats. Cityvarvet har haft en relativt god beläggning under senare år men rådande låga sjöfartskonjunktur och stark utländsk priskonkurrens har vållat betydande förluster även i Götaverkens reparationsverksamhet.

På grund av ny lag 1977-04-01 om förbud mot utsläpp av oljehaltigt vatten i kombination med den låga inseglingshöjden under Älvsborgsbron kommer avsaknaden av en tankrengörings- och ballastvattenstation att vara ett betydande handikapp för Cityvarvets möjligheter att konkurrera om reparationer av större fartyg. F. n. pågår undersökning avseende lokalisering och kapacitet för en sådan anläggning. Kostnaden har grovt uppskattats till ca 50 milj. kr.

Resultatutvecklingen är f. n. negativ och en snabb konjunkturförbättring inom sjöfartsnäringen under innevarande år är en viktig förut-

sättning för varvets möjligheter att begränsa förlusterna under de närmaste åren. Osäkerheten om marknadsutvecklingen för fartygsreparationer under dessa år är dock mycket stor.

Antal anställda vid utgången av år 1976 uppgår totalt till ca 2 400, varav ca 500 tjänstemän. I detta antal ingår även anställda inom nybyggnadsverksamheten (sektioner och däckshus till Arendalsvarvet) och anställda vid industriskolan. Härtill bör även läggas det stora antalet entreprenadanställda som finns vid varvet. Dessa anlitas dels för målning och rengöringsarbeten, dels för utjämning av beläggningstoppar.

Nyligen har utarbetats nya planer för verksamheten. Sysselsättningsprognosen för bl. a. kollektivanställda har sålunda reviderats och innebär en drastisk förändring jämfört med de sysselsättningsplaner som redovisades till industridepartementet vid halvårsskiftet 1976. Bl. a. har den tidigare redovisade mottagningskapaciteten på ca 1 800 personer för kollektivanställda från Eriksberg i dagsläget skurits ned med ca 1 000 arbetstillfällen. Den framtida rekryteringen av reparationsarbetare kommer i huvudsak att avse ersättning för naturlig avgång. Denna kommer dock i huvudsak att ske genom överföring av arbetare från Eriksberg. Enligt företagsledningens bedömningar föreligger ett totalt ersättningsbehov under perioden på ca 700—800 personer. Det minskade behovet av tjänstemän som redovisats bör i första hand ses mot bakgrund av den omorganisation av verksamheten som påbörjades och denna har förutsatts kunna klaras genom s. k. naturlig avgång.

Götaverken Sölvesborg

Produktionen vid Sölvesborgsanläggningen har under de senaste åren huvudsakligen varit inriktad på sektionsbyggnad till storvarven. Under år 1976 har man dock successivt övergått till produktion av kompletta fartyg. Enligt nuvarande planer kommer verksamheten år 1977 att inriktas mot fartygsnybyggnader (70 %) och reparation och annan verksamhet (30 %).

Beslut har fattats om byggande av två fartyg i egen regi. Dessa lagerfartyg på 3 800 DWT är huvudsakligen avsedda för transport av skogsprodukter.

Antalet egna anställda, f. n. sysselsätts ca 330 personer, beräknas minskas till ca 300 personer under år 1977.

Götaverken Finnboda

Under 1970-talet har Finnbodas produktionsinriktning dominerats av nybyggnadsverksamheten. Ca en tredjedel av verksamhetsvolymen vid varvet har emellertid utgjorts av reparationsverksamhet. F. n. sysselsätts totalt ca 680 anställda varav 540 är kollektivanställda.

Verksamheten har under senare år uppvisat extremt höga förluster.

varvid framför allt nybyggnadsverksamheten har uppvisat ett helt otillfredsställande resultat.

Som en följd av företagets svåra ekonomiska situation har en ny handlingsplan utarbetats. Enligt denna plan kommer den framtida verksamheten att minska med 35 % i förhållande till 1976 års volym och i huvudsak att omfatta fartygsreparationer och fartygsombyggnader. Antalet sysselsatta planeras minska från ca 680 (slutet av år 1976) till ca 570 (slutet av år 1979), dvs. 110 anställda kommer att beröras. Minskningen av den kollektivanställda personalen sker från ca 540 till ca 480. Denna beräknas kunna genomföras med naturlig avgång. För tjänstemannapersonalen (inkl. arbetsledarna) kan ej minskningen från ca 140 till ca 90 klaras av på samma sätt. Företaget har utfärdat varsel för denna kategori under mitten av december 1976.

Uddevallavarvet AB

I och med en nyligen avslutad genomgripande ny- och ombyggnad har varvet moderniserats och har nu kapacitet för byggandet av fartyg upp till 600 000 ton dödvikt.

Uddevallavarvets orderstock är ca ett år längre än de övriga storvarvens. Det sista fartyget i orderstocken skall levereras under första halvåret 1979. Fr. o. m. år 1978 planeras f. n. lagerproduktion.

Orderstocken har under år 1976 varit föremål för omförhandlingar. Bl. a. har en order på ett 485 000 DWT tankfartyg konverterats till två bulkfartyg. Några annulleringar har ej förekommit.

F. n. sysselsätts ca 3 400 personer vid varvet och en nedgång av antalet anställda under åren fram t. o. m. 1979 planeras ske med ca 300 personer. Denna minskning berör främst kollektivanställda och den beräknas genomföras genom naturlig avgång.

Lagerproduktionens del av sysselsättningen ökar från 53 % i slutet av år 1978 till ca 90 % under hela år 1979. Att sysselsättningen ej kommer att öka i takt med vad som tidigare planerats medför att varvets nya anläggningar ej kommer att vara fullt utnyttjade.

Resultatutvecklingen (före koncernbidrag, bokslutsdispositioner och skatt) redovisas nedan.

	År	Milj. kr.
Utfall	1971	— 33
	1972	+ 16
	1973	+ 50
	1974	+ 47
	1975	+ 28
	1976	+ 71

Det positiva resultatet för år 1976 kommer i huvudsak att avsättas som reserv för eventuellt tillkommande förluster på kundfordringar. Resultatprognoserna för innevarande år och år 1978 är jämförelsevis tillfreds-

ställande. För år 1979 prognostiseras en förlust i storleksordningen 100 milj. kr. Denna prognos är emellertid beroende av gjorda antaganden om lagerproduktion under detta år. Med hänsyn tagen till bl. a. självfinansieringsmöjligheterna under perioden kan förutses ett behov av kapitaltillskott i storleksordningen 100 milj. kr. under år 1979. Osäkerheten i dessa bedömningar är givetvis f. n. ganska stor, men tillkommande förluster till följd av eventuella avbeställningar måste bedömas som relativt begränsade.

Karlskronavarvet

Karlskronavarvet skiljer sig i flera avseenden från de övriga här behandlade varven. Ca 60 % av den totala kapaciteten beläggs sålunda med marina nybyggen, ombyggnader och underhåll. Endast den del av verksamheten som omfattar sektionstillverkning och tunga järnkonstruktioner samt i viss utsträckning reparationssidan befinner sig i en liknande marknads- och konkurrenssituation som övriga varv. Som ett led i varvets strävan att utveckla en bredare verkstadsrörelse förvärvades år 1975 Hvilans Mekaniska Verkstads AB, som bl. a. tillverkar traverser.

Leveranserna enligt orderstocken under innevarande år belägger ca 52 % jämfört med 1976 års leveransvolym. Under år 1978 täcker nuvarande orderstock till 25 % produktionskapaciteten detta år. För att bl. a. kompensera bortfallet av sektionstillverkning för storvarvens räkning blir varvet tvunget att söka nya tillverkningsobjekt.

Antalet anställda vid Karlskronavarvet uppgick vid slutet av år 1976 till omkring 1 660 och planeras t. o. m. år 1979 minska med ett 80-tal personer.

Resultatutvecklingen under de senaste åren har varit god. Den framtida resultatutvecklingen är i hög grad beroende av den serieeffekt som kan uppnås. Enstycksobjekt, som t. ex. minfartyg, medför stor ryckighet i beläggningen varför störningar med direkt resultatpåverkande effekter lätt kan uppstå.

Varvets likviditet och soliditet bedöms som tillfredsställande under de närmaste åren med goda förutsättningar att möta förhållandevis kraftiga resultatavvikelser. Denna bedömning får dock inte undanskymma de belägnings- och sysselsättningsproblem som torde kunna uppkomma till följd av frånvaro av sektionsbeställningar och hårdnande konkurrens om underhållsarbeten.

Kockums Mekaniska Verkstads AB¹

Under åren 1975 och 1976 har inga nya fartygskontrakt tecknats. Utöver en avbeställning som gjordes under år 1975 av ett tankfartyg har samma redare avbeställt ytterligare ett fartyg under våren år 1976. Detta fartyg kommer dock att färdigställas för en annan beställares räkning.

Varvets orderstock består f. n. av 5 st. 355 000 DWT tankfartyg. Sista leverans kommer att ske under första kvartalet 1978.

Under åren 1977—1979 planeras produktion av LNG-fartyg. Dessa fartyg är tekniskt komplicerade, kostnadskrävande och har en förhållandevis lång upparbetningstid vilket innebär att de två första fartygen kommer att färdigställas först under år 1979. Upparbetning av det första fartyget kommer att ske under innevarande år, med produktionsstart i verkstäderna vid halvårsskiftet. Ätminstone de två första av de planerade LNG-fartygen avses under byggnadstiden bli finansierade med hjälp av lagerproduktionsgarantier.

Det totala antalet anställda vid utgången av år 1974 beräknas minska med 1 350 personer till ca 4 250 vid utgången av år 1979. Vid utgången av år 1976 var ca 4 800 personer anställda vid varvet. Den fortsatta personalminskningen beräknas huvudsakligen vara genomförd redan under år 1977 och avses genomföras genom utsträckning av orderstocken, naturlig avgång samt genom en överföring av personal till andra företag inom koncernen. Den beräknade osålda produktionens andel av sysselsättningen beräknas öka från 30 % andra halvåret 1977 till 100 % fr. o. m. andra halvåret 1978.

Resultatutvecklingen vid Kockums varv under åren 1971—1976 redovisas nedan.

	År	Milj. kr.
Utfall	1971	+ 51
	1972	+ 109
	1973	+ 124
	1974	+ 156
	1975	+ 45
	1976	+ 25

För åren 1977—1979 prognostiseras en positiv resultatutveckling, varvid bl. a. resultatet för år 1979 har baserats på förutsättningen att den planerade lagerproduktionen av gasfartyg kommer att kunna säljas

¹ Vid årsskiftet 1976—1977 genomfördes en omorganisation inom koncernen innebärande att moderbolaget byter namn till Kockums AB och det tidigare namnet Kockums Mekaniska Verkstads AB försvinner. Varvsrörelsen som tidigare drivits av moderbolaget kommer under år 1977 att överföras till ett dotterbolag som får namnet Kockums Varv (Shipyard) AB, i dagligt tal Kockums Varv. Efter att dessa ändringar genomförts kommer moderbolaget att omfatta koncernledning och vissa stabsfunktioner. Moderbolagets tillgångar utgörs av fordringar på och aktier i dotterbolag som samtliga blir direktägda av moderbolaget Kockums AB.

detta år. Om detta inte kan genomföras, vilket f. n. inte kan uteslutas, kommer ett förlustresultat att redovisas för detta år.

Under den gångna delen av 1970-talet har Kockums haft en god likviditet och soliditet. Detta har berott på varvets goda räntabilitet samt på att varvet erhållit kontantförskott av sådan storleksordning att dessa regelmässigt varit större än motsvarande bindning av kapital i material och pågående arbeten.

Soliditetsmässigt tål varvet kraftiga förluster på lagerproduktion men likviditetsmässigt kan påfrestningar komma att uppstå. Tidpunkten för försäljning av gasfartygen blir helt avgörande för varvets likviditetsutveckling under de närmaste åren.

Utöver de under åren 1975 och 1976 annullerade fartygskontrakten är ytterligare annulleringar av fartyg i den återstående orderstocken ej kända.

Dock föreligger tveksamhet om en beställare kan fullgöra sina åtaganden avseende orderstockens två sista tankfartyg. Beställaren uppges ha allvarliga ekonomiska problem men en lösning som skulle hålla Kockums skadelösa och möjliggöra planenlig leverans kan enligt företagsledningen bli aktuell. Risken för att beställaren efter leverans kan tvingas begära amorteringsansånd kan dock ej negligeras.

Varvens produktionstekniska status¹

Den svenska varvsindustrins investeringsutveckling under 1960-talet kännetecknades av relativt stora variationer med kraftiga toppar i början och i slutet av decenniet. Investeringsstopparna i början av 1960-talet innefattar tillkomsten av Arendalsvarvet och utbyggnaden av Uddevallavarvet (1958—1960). Mot slutet av 1960-talet påbörjades en omfattande rationalisering och ombyggnad av Kockums anläggningar i Malmö. Härtill skall läggas utvidgningen av byggnadsdockan vid Eriksberg under åren 1968—1969. Under perioden 1965—1972 investerades i genomsnitt ca 113 milj. kr. per år, varav drygt 50 % i byggnader och anläggningar. Investeringsvolymen per anställd uppgick under denna period till i genomsnitt 3 700 kr. jämfört med 6 800 kr. per anställd för hela den svenska industrisektorn.

Första delen av 1970-talet kännetecknades av en mycket kraftig investeringsaktivitet i varvsindustrin. Sålunda investerades under perioden 1972—1976 ca 590 milj. kr. per år, vilket givetvis har medfört en omfattande kapacitetsökning inom branschen. Bland annat kan nämnas att Kockums investerat i nya anläggningar för plåtbearbetning (s. k. flak line) och i en kraftig utvidgning av lyftkapaciteten över byggdockan. I Uddevalla har genomförts en betydande ny- och ombyggnad av varvsanläggningarna som i praktiken innebär helt nya anläggningar för

¹ Bedömningar av resp. storvarv har baserats på en av analysgruppen initierad konsultutredning, genomförd av Maynard Shipbuilding Consultants AB.

skrovtillverkning (bl. a. byggdocka) som tas i bruk under år 1977. Den totala kostnaden för detta projekt har uppskattats till ca 650 milj. kr. I Göteborg har framför allt Arendalsvarvet genomgått en omfattande modernisering och vid Öresundsvarvet har vissa investeringar i nya anläggningar för bl. a. skrovtillverkning genomförts. Vid sidan av de direkta investeringarna i produktionsapparaten har varven också genomfört betydande satsningar på det personalsociala området. I sammanhanget bör även framhållas de senaste årens kraftiga ökningar i investeringar i den egna produktionen (fartygsandelar).

Götaverken

Inom Götaverken har man genomfört en långt gående standardisering av den nuvarande fartygsproduktionen. F. n. produceras vid Arendalsvarvet enbart tankfartyg på ca 150 000 DWT. Vid Öresundsvarvet produceras bulk- och OBO-fartyg på ca 120 000 DWT. Tidigare tillverkade Götaverken även mindre bulk-, produkttank-, container- och roll-on-roll-off-fartyg samt bil- och passagerarfärjor i betydande omfattning. Specialisering har under de senaste åren sålunda varit påtaglig.

Den äldre varvsanläggningen i Göteborg, Cityvarvet, utnyttjas huvudsakligen för ombyggnader och reparationer av fartyg. Under perioden 1973—1976 har genomförts ett omfattande investeringsprogram i dessa anläggningar. Bl. a. kan nämnas en ny flytdocka med kapacitet att docka fartyg i storlekar upp till 230 000 DWT.

Fartygsnybyggnationen vid Arendalsvarvet bedrivs i två byggdockor. De största tankfartygen som har byggts vid anläggningarna är tankfartyg om 230 000 DWT. Byggandet av dessa fartyg medförde dock betydande svårigheter. Förestående lagerproduktion omfattar bulk- och PROBO-fartyg. Varvet har emellertid begränsade erfarenheter av denna typ av blandad produktion men bl. a. med tanke på den erfarenhet som överförs från Eriksberg av sådan produktion, bedöms möjligheterna att genomföra vald produktion som goda. De under de senaste åren utvecklade datorbaserade styr- och kontrollsystemen innebär vidare att varvet har bra administrativa rutiner för att kunna genomföra ett blandat nybyggnadsprogram. Varven har emellertid begränsade resurser för ett omfattande utrustningsarbete. Bl. a. är kajkapaciteten en begränsande faktor. Härtill bör läggas att kapaciteten för tillverkning av s. k. kurvade sektioner är ytterst begränsad.

Öresundsvarvets produktionsapparat är väl avpassad till att genomföra ett blandat produktprogram. Flexibla styrsystem och en ej alltför hårt specialiserad produktionsapparat torde medföra goda möjligheter att genomföra valt lagerproduktionsprogram, som består av mindre bulkfartyg, en fartygstyp som företaget har byggt tidigare. Totalt sett kan emellertid konstateras att Öresundsvarvets produktionsapparat inte är lika modern som de övriga storvarvens. F. n. genomförs byggnationen

av fartyg på en bädd och avsaknaden av byggdocka torde medföra en konkurrensbegränsande faktor i framtiden.

För ett fullföljande av planerad lagerproduktion inom Götaverken-koncernen torde investeringsbehovet vara relativt begränsat. Inga investeringar för kapacitetshöjande åtgärder synes vara nödvändiga. De ersättningsinvesteringar som erfordras för att upprätthålla produktionen bör göras genom överförande av lämplig utrustning från Eriksberg. Vissa miljöinvesteringar, omfattande förbättring av arbetsmiljö, service och personalvård, är troligtvis nödvändiga. Härtill bör läggas en framtida utbyggnad av kajkapaciteten vid Arendalsvarvet. Under den närmaste femårsperioden har från företagsledningen redovisats ett investeringsprogram omfattande totalt ca 330 milj. kr. för de båda varvsanläggningarna. Ca 200 milj. kr. av detta investeringsbehov anses enligt företagsledningens bedömning nödvändigt.

Uddevallavarvet

Uddevallavarvet har i likhet med de övriga storvarven genomfört en långt gående specialisering av produktionen. Varvet har under de senaste åren byggt såväl stora tank- och bulkfartyg som produkttankfartyg, men i orderstocken finns f. n. endast stort bulk- och tanktonnage. Sedan mitten av 1960-talet har varvets investeringar legat på en påtagligt låg nivå. Detta motiverade det under år 1973 fattade beslutet om en stor ny- och ombyggnad av varvsanläggningarna. Detta investeringsprogram kommer att vara avslutat under innevarande år. Bl. a. omfattar programmet en ny docka med kapacitet för fartyg upp till ca 600 000 DWT. Den nybyggda delen av varvet kommer att vara anpassad till byggandet av stora fartyg i serier. Vid övergång till produktion av mindre fartyg blir sålunda kostnadsbelastningen av den nya anläggningen relativt sett hög. Det genomförda investeringsprogrammet vid Uddevallavarvet innebär att det framtida investeringsbehovet huvudsakligen gäller utrustningssidan.

Under den närmaste femårsperioden bedöms investeringsbehovet av företagsledningen ligga i storleksordningen 80 milj. kr., varvid ca 50 milj. kr. anses vara nödvändiga.

Kockums

Kockums har drivit specialiseringen av produktionsprogrammet längre än något av de övriga svenska storvarven. Produktionen utmärks av en i varvssammanhang osedvanligt hög kapitalintensitet och effektivitet. Detta är en följd av ett långsiktigt och målmedvetet rationaliserings- och investeringsprogram som påbörjades i slutet av 1960-talet och nyligen avslutats.

Under 1970-talet har produktionsprogrammet omfattat långa serier av stora tankfartyg i varierande storlekar (210 000, 230 000 och 350 000

DWT). Det kan konstateras att inom just detta område torde Kockums vara ett av de ledande varven i världen vad avser produktivitet och effektivitet.

Under slutet av 1960-talet levererades två LNG-fartyg och som tidigare redovisats har företaget beslutat om lagerproduktion av LNG-fartyg. Även inom detta område har Kockums aktivt följt den tekniska utvecklingen och torde produktionstekniskt vara väl rustade för denna produktion. Investeringsbehovet uppskattas av företagsledningen till ca 15 milj. kr./år under de närmaste åren och avser ersättningsinvesteringar.

Varvens betydelse för övrig svensk industri

Varvsindustrin är en monterings- och sammansättningsindustri med omfattande inköp från övrig svensk industri, vilket innebär att ett stort antal personer utanför branschen är beroende av varven för sin utkomst. År 1975 inköptes av varven materiel och tjänster för fartygsproduktionen till ett belopp av ca 2 600 milj. kr. Importens andel härav utgjorde ca 800 milj. kr. eller ca 31 %.

Antalet svenska leverantörsföretag till varven, vars fakturerade leveranser år 1975 översteg 400 000 kr., uppgår till drygt 500 enligt en studie genomförd inom industridepartementet år 1976. Syftande till att särskilt studera underleverantörsföretag med värdemässigt omfattande leveranser och/eller betydande andel av produktionen till varven har ett 80-tal företag kartlagts närmare. Leveranserna från dessa företag uppgick under detta år till ett sammanlagt värde av ca 1 200 milj. kr.

Sysselsättningseffekt

I ovannämnda studie har sysselsättningseffekten i första underleverantörsledet beräknats till ca 8 500 anställda. Något försök att uppskatta sysselsättningseffekten för samtliga underleverantörsled har inte gjorts. Undersökningsmaterialet ger heller ingen fullständig bild av sysselsättningseffekten av beställningar från utländsk varvsindustri. För de specialstuderade företagen, av vilka många är starkt exportinriktade, uppgår sysselsättningseffekten av utländska varvsbeställningar till drygt 2 000 personer.

Nedan återfinns en fördelning av sysselsättningen kommunvis i de studerade företagen.

Sysselsättningseffekt (antal anställda) i första underleverantörsledet

Kommun	Sysselsätt- ningseffekt	Antal företag
Kristinehamn	937	2
Luleå	870	1
Göteborg	754	15
Finspång	725	1
Uddevalla	664	4
Oxelösund	562	1
Borlänge	524	1
Trollhättan	500	1
Jönköping	431	3
Linköping	238	3
Motala	210	1
Stockholm	155	6
Järfälla	131	1
Gävle	120	1
Västerås	120	2
Övriga	1 484	39
Totalt	8 425	82

Siffrorna har här så långt möjligt justerats för att även omfatta sysselsättningseffekten av beställningar från utländska varv.

Sysselsättningsbortfall

Samtliga studerade verkstadsindustriföretag har fått vidkännas kraftiga minskningar i orderingen, såväl vad avser beställningar från svenska som utländska varv. Ett fåtal av företagen förväntar sig en ökad ordergång från varven under de närmaste åren, och då i första hand från utländska varv.

Beträffande gjuterierna befinner sig flertalet i stora svårigheter och man räknar allmänt med en mycket kraftig minskning av varvsleveranserna. Konstruktionsföretagen har i stort sett oförändrade beställningar under år 1977 men troligen kommer även de att erhålla en minskad ordergång år 1978. Entreprenadföretagens ordergång varierar kraftigt. Vissa har normal sysselsättning på de fartyg som ingår i varvens orderstock medan andra praktiskt taget redan upphört med verksamheten eller aviserat kraftiga nedskärningar under första halvåret 1977.

Sysselsättningseffekten av orderbortfallet för de undersökta företagen exkl. stålleverantörer uppgår grovt räknat till närmare 2 200 anställda. Jämförs denna siffra med antalet sysselsatta för leveranser till varvsindustrin år 1976, ca 4 300 personer, kan konstateras att den förväntade orderingen från varven ger sysselsättning åt knappt hälften av dem som tidigare sysselsattes med varvsbeställningar.

Möjligheterna till kompensation för orderbortfallet från varvsindustrin genom överflyttning av resurser till annan tillverkning varierar kraftigt mellan branscherna. Verkstäderna har i allmänhet ett relativt diversifierat produktprogram, medan gjuteriernas möjligheter till alternativ tillverkning är begränsade. Konstruktions- och försäljningsföreta-

gen har genom den starka internationella inriktningen, avsaknaden av egna produktionsanläggningar och relativt få anställda ett jämförelsevis gynnat utgångsläge till en orientering mot nya produkter och marknader. För flertalet entreprenadföretag är möjligheterna däremot små. Emellertid begränsas utsikterna till kompensation genom alternativ försäljning starkt av den aktuella lågkonjunkturen.

Omfattningen av eventuella kommande friställningar kan i dagsläget inte uppskattas. Härvid är osäkerheten om den allmänna konjunkturutvecklingen alltför stor och företagens individuella konkurrenskraft på andra marknader för svårbedömbara.

Den generella slutsatsen som dras av studien är att en reducering av fartygsproduktionen i sig inte för merparten av varvens underleverantörer utgör något omedelbart hot mot utsikterna att överleva. Däremot påverkar den rådande lågkonjunkturen allmänt dessa företag. Endast ett fåtal producerande mindre företag uppvisar en sådan stark beroendeställning gentemot varven som avnämare att situationen kan bli kritisk. Ett flertal entreprenadföretag kommer sannolikt att tvingas lägga ned verksamheten, men detta får snarare ses som resultat av en utveckling som pågått under flera år.

5 Lagerproduktionsrisker

Planerad lagerproduktion

Volymen av den lagerproduktion som av storvarven f. n. planeras för åren 1977—1979 inom ramen för de i 1976 års varvsproposition angivna riktlinjerna uppgår till ca 8 600 milj. kr., varav ca 30 % redan har definitivt beslutats av varven. I nämnda volym ingår även sådan fartygsproduktion som vissa av varven alltså anser sig kunna sälja innan definitivt beslut om byggnation måste fattas. Omfattningen av den i dag planerade produktionen för år 1980 kan beräknas till ca 4 600 milj. kr.

Mot bakgrund av rådande marknads- och prisförhållanden torde denna lagerproduktion ej kunna avyttras annat än till förlustbringande priser. Enligt analysgruppens bedömningar är sannolikheten stor att priser över 80 % av självkostnaden ej kommer att kunna erhållas för produktion fram t. o. m. år 1979. Riskerna för att priserna kommer att ligga kvar på nuvarande nivå, dvs. uppskattningsvis 50—60 % av varvens självkostnader, under de närmaste åren bedöms som relativt små men kan dock ej negligeras. Osäkerheten om prisutvecklingen under år 1980 och därefter är i dagsläget ännu mycket stor.

Analysgruppen anser det dock som sannolikt att viss återhämtning av fartygspriserna kan ske och bedömer det rimligt att den internationella prisnivån under år 1980 kommer att motsvara lägst 80 % av de svenska varvens självkostnad.

I den planerade lagerproduktionsvolymen ingår även de LNG-fartyg

som Kockums planerat att bygga under de närmaste åren. För denna fartygstyp föreligger en speciell efterfrågesituation vilken är betingad av igångsättande av omfattande internationella gasutvinnings- och transportprojekt. Mot denna bakgrund kan eventuella förlustrisker på Kockums fartygsproduktion inte bedömas på samma sätt som övriga varvs.

Ett fullföljande av redovisade lagerproduktionsplaner med extern försäljning till förväntade marknadsvillkor skulle enligt analysgruppens bedömningar sannolikt medföra förluster i storleksordningen 1 500 milj. kr. för åren 1977—1979. Härvid har Kockums planerade LNG-fartygsproduktion exkluderats. För år 1980 kan förlustrisken med nuvarande planerad produktionsvolym om 4 600 milj. kr. kunna beräknas uppgå till högst ca 900 milj. kr.

Utöver de med lagerproduktionen förknippade förlustriskerna föreligger påtagliga risker för att ett antal beställare ej kommer att kunna ta emot beställda fartyg som ingår i varvens orderböcker. Fartygen kommer i sådant fall att förbli i varvens ägo.

Mot bakgrund av förlustrisker med lagerproduktion samt i existerande orderstock har analysgruppen prövat alternativa sätt att reducera de med lagerproduktionen förknippade riskerna.

6 Alternativa möjligheter att reducera förlustriskerna vid lagerproduktion

Det föreligger en stor osäkerhet vad gäller den framtida marknadsbedömningen för svensk varvsindustri. Den marknadssituation som f. n. råder på den internationella fartygsmarknaden kan emellertid bedömas vara exceptionell, innebärande att avsevärda skillnader föreligger mellan de fartygspriser som erbjuds en beställare vid svenska jämfört med utländska varv. Man kan även motse att en utveckling för statliga stödinsatser för varvs- och rederinäring vidtas i skilda länder under trycket av de kortsiktiga belägningsproblemen.

Analysgruppen har konstaterat att de priser som erbjuds beställare vid utländska varv i många fall f. n. ligger på en nivå på 50—60 % av de svenska varvens produktionskostnad. I stor utsträckning kan också beställare vid utländska varv erhålla en fördelaktig finansiering av fartygsköpen. Självfallet påverkar det relativt högre kostnadsläget inom svensk industri i allmänhet den skillnad som råder mellan svenska varv och deras huvudkonkurrenter i andra länder men skillnaden påverkas till övervägande del av de förekommande subventions- och dumpingtendenserna.

Analysgruppen har övervägt möjligheterna att åstadkomma en *övergång från lagerproduktion till orderproduktion* (avsnitt 7). Härvid skulle dels den osäkerhet som råder i bedömningen av förlustrisker vid lager-

produktion undvikas, dels skilda positiva effekter tillvaratas för varven, vilka hänför sig till det förhållandet att dessa kan producera fartyg enligt i förväg upprättade och fastställda kontrakt och specifikationer. Analysgruppen har i detta sammanhang även övervägt möjligheterna att skapa speciella förutsättningar för svensk rederinäring att lägga nybeställningar av fartyg vid svenska varv.

Mot bakgrund av rådande överkapacitet inom världens varvsindustri pågår inom bl. a. OECD ett arbete med att söka få till stånd en internationell överenskommelse vad gäller reducering av varvskapaciteten. Riksdagens beslut våren 1976 innebär att de svenska storvarven skall reducera produktionskapaciteten med i genomsnitt 30 % fram till utgången av år 1978.

Analysgruppen har haft till uppgift att pröva motiven för och effekterna av ytterligare *kapacitetsneddragningar* (avsnitt 8) inom svensk varvsindustri. Sådana neddragningar kan självfallet påverka de förlustrisker som är förenade med den enligt nuvarande sysselsättningsplaner tänkta fartygsproduktionen under de närmaste åren. Samtidigt är det givetvis av vikt att i överväganden rörande reduceringar av varvens produktionskapacitet beakta effekter vad avser den svenska varvsindustrins långsiktiga konkurrenskraft. Till detta kommer också arbetsmarknadsmässiga överväganden.

De svenska varvsföretagens produktionsanläggningar och kunnande är självfallet i första hand inriktade på renodlad fartygsproduktion. Varven har emellertid ett stort tekniskt kunnande vad avser främst stålkonstruktioner och installationsteknik samt en omfattande administrativ erfarenhet av att planera och samordna stora och komplexa tillverkningsobjekt. Ett utnyttjande av nämnda kunnande och organisation för annan, till fartygsproduktion kompletterande verksamhet, skulle kunna vara ett väsentligt medel för begränsning av de risker som är förenade med att fartygsproduktion samtidigt som sysselsättningsnivån skulle kunna bibehållas inom företagen. Analysgruppen har därför övervägt möjligheterna att åstadkomma sådan *alternativ verksamhet* (avsnitt 10) för varven.

Analysgruppen finner att ett ytterligare medel att reducera lagerproduktionsriskerna kan vara att belägga tillgänglig varvskapacitet med lämpliga *offentliga beställningar* som ett komplement till andra stödåtgärder. Eventuella beställningar som enligt analysgruppens bedömning i första hand kan komma i fråga för beläggning av den speciella produktionskapaciteten hos varven torde återfinnas hos t. ex. militära myndigheter samt sjöfarts- och andra transportmyndigheter. Analysgruppen vill framhålla vikten av att man från statsmakternas sida överväger möjligheterna till stödbeställningar vid varven under de närmaste åren.

7 Övergång från lagerproduktion till orderproduktion

Analysgruppen har övervägt olika möjligheter att skapa förutsättningar för de svenska varven att under de närmaste åren kunna konkurrera med utländska varv om existerande men begränsade beställningspotential. Detta förutsätter att främst de stora skillnader som f. n. föreligger mellan fartygspriser vid utländska varv och de svenska varvens produktionskostnad utjämnas. Analysgruppen har vidare övervägt möjligheter att finna temporära stödformer riktade till potentiella beställare i syfte att under en begränsad period möjliggöra för dessa att genomföra nybeställningar vid svenska varv. Sistnämnda åtgärder har framför allt övervägande riktats mot svenska rederier.

Analysgruppen har i sina överväganden rörande olika system med syfte att möjliggöra för svenska rederier att lägga beställningar vid svenska varv försökt bilda sig en uppfattning om de svenska rederiernas investeringsbehov under åren 1977—1979. Detta har skett dels genom analyser av rederiernas offentliggjorda nuvarande beställningsplaner samt kalkylerade reinvesteringsbehov, dels genom diskussioner med företrädare för de största svenska rederierna. På grundval härav har de svenska rederiernas totala investeringsbehov för åren 1977—1979 uppskattats till ca 5 500 milj. kr. Samtidigt kan konstateras att rederierna f. n. har ett begränsat finansiellt utrymme för genomförande av mer omfattande nybeställningar beroende på de senaste årens dåliga sjöfartskonjunktur.

Analysgruppen har i sitt arbete övervägt ett antal modeller för temporära stödsystem vilka skulle innebära att den redan beslutade lagerproduktionen vid varven kan övertas av externa beställare. Samtidigt skulle den planerade lagerproduktionen under de närmaste åren i viss utsträckning kunna ersättas med orderproduktion.

Mot bakgrund av rådande marknadssituation för rederinäringen och med syfte att underlätta för svenska rederier att under det närmaste året beställa fartyg resp. överta redan beslutad lagerproduktion vid svenska varv föreslår analysgruppen att särskilda statliga kreditgarantier ställs till svensk rederinäringens förfogande för sådana beställningar. Med tanke på den lagerproduktion som planeras i varvsföretagen f. n. och den långa framförhållning som krävs mellan kontraktstidpunkt och leveranstidpunkt bör dessa garantier avse beställningar fr. o. m. halvårsskiftet 1977 t. o. m. halvårsskiftet 1978. Leverans av de beställda fartygen bör ske före halvårsskiftet 1980. Härigenom torde en betydande del av den planerade lagerproduktionen under i första hand år 1979 kunna ersättas med beställningar från svenska rederier. Garantierna föreslås vidare få en löptid på högst 12 år och kan efter individuell prövning av nämnden för fartygskreditgarantier tilldelas svenska rede-

rier. Garantierna bör kunna svara mot högst 70 % av tecknat kontraktspris och skall avse täckandet av medel för kontantbetalning till varvet vid leveranstidpunkten. Varven får själva svara för finansieringen under byggnadstiden genom att utnyttja garantier inom ramen för det normala statliga varvskreditgarantisystemet.

För de särskilda garantierna föreslås beställaren ställa säkerhet i form av inteckningar i fartyget i intervallet 30—100 % av kontraktspriset. Härigenom ges rederierna en möjlighet att utnyttja kreditvärdiga boteninteckningar för egen upplåning avseende resterande 30 % av kontraktspriset. Varvet kan sålunda erhålla 100 % kontantbetalning vid leveranstidpunkten eller lämna 30 % kredit på kontraktspriset enligt gällande OECD-villkor.

Det torde enligt analysgruppens bedömning vara väsentligt att svenska rederier kan medges ytterligare möjligheter att i samband med fartygsbeställning vid svenska varv undvika likviditetspåfrestningar. För undvikande av att varven, trots ovannämnda särskilda kreditgarantier, av konkurrensskäl tvingas till omfattande förlustförsäljningar också till svenska beställare torde det vara ändamålsenligt att de föreslagna särskilda statliga kreditgarantierna kompletteras med andra insatser riktade mot beställare.

Ett s. k. statligt avskrivningslån bör därför ställas till rederiernas förfogande vid leveranstidpunkten som komplement till de föreslagna 12-åriga kreditgarantierna. Detta lån bör motsvara 30 % av kontraktspriset och bör löpa ränte- och amorteringsfritt under fem år efter leveranstidpunkten. Om beställaren väljer att utnyttja detta avskrivningslån förutsätts hela kontraktssumman betalas kontant med hjälp av avskrivningslånet och medel som upplånas genom den 12-åriga garantin.

För erhållande av ett sådant statligt avskrivningslån, vilket förutsätts ske genom beviljande från nämnden för fartygskreditgarantier efter individuell prövning, skall beställaren ställa säkerhet i form av fartygsinteckningar i det beställda fartyget i intervallet 0—30 % av kontraktspriset.

Analysgruppen finner det rimligt att ett sådant lån till en beställare kopplas samman med en viss återvinningsrätt för staten i en marknadssituation där en framtida positiv marknadsutveckling leder till höjda fartygspriser. Staten skulle sålunda ges en möjlighet att bli delaktig den värdestegring som fartygen får, varvid statens stödkostnader beroende på den framtida marknadsutvecklingen sannolikt kommer att kunna reduceras.

Avskrivningslånet bör därför kompletteras med en återvinningsrätt för staten 5 år efter leveranstidpunkten. Denna återvinning skulle kunna ske enligt följande modell.

Staten äger rätt att påkalla en opartisk värdering av fartyget för fastställande av rådande marknadspris tidigast 6 månader före utgången

av löptiden för avskrivningslånet. Härvid fastställs själva återvinningsbeloppet enligt följande formel:

$$\frac{M - K}{2} = A$$

M = marknadspris efter 5 år
 K = kontraktspris
 A = statens återvinningsbelopp

Återvinningen maximeras till det nominella beloppet inkl. statens upplupna ränta (f. n. 8 %) under 5 år, dvs. kan maximalt uppgå till 44 % av kontraktsbeloppet.

Statens totala garantiåtagande enligt det föreslagna garantisystemet kan grovt uppskattas till högst 2 100 milj. kr. Därutöver kan statens låneengagemang genom avskrivningslånen till svenska beställare komma att ligga i storleksordningen högst 900 milj. kr.

I syfte att underlätta varvens likviditetssituation och begränsa nödvändiga statliga kapitaltillskott till berörda varvsföretag (se avsnitt 12) är det enligt analysgruppens bedömning vidare ändamålsenligt att nuvarande statliga kreditgarantiregler för lagerproduktion utvidgas till att omfatta 85 % av varvens upparbetade självkostnad under *byggnadstiden*.

Analysgruppen har gjort den bedömningen att nuvarande differens mellan svenska varvs produktionskostnad och från utlandet offererade fartygspriser sannolikt kan förväntas minska under de närmaste åren. Ur varvsföretagens synvinkel kan en sådan prisutveckling innebära att förväntade förluster på genomförd lagerproduktion kan begränsas genom att varven ges möjlighet att med statliga kreditgarantier finansiera ett bibehållande av färdigställt fartyg utan beställare i avvaktan på försäljning. Varven kan härvid själva bedöma sannolik prisutveckling och lämplig försäljningstidpunkt med beaktande även av kapitalkostnader vid bibehållande av fartygen i egen ägo, samt möjligheter att själva genom egna dotterbolag driva fartygen. Det statliga lagergarantisystemet föreslås därför bli utvidgat till att avse finansiering av färdigställda lagerfartyg. För att åstadkomma erforderlig insyn och kontroll bör lämpligen nämnden för fartygskreditgarantier regelbundet (t. ex. halvårsvis) kunna ompröva ställda garantier i syfte att begränsa statens riskengagemang. I avsnitt 12 redovisas närmare de av analysgruppen enligt ovan föreslagna ändringar i nuvarande statliga kreditgarantisystem.

Effekterna av de av analysgruppen ovan föreslagna stödåtgärderna kan, med tanke på rådande osäkerhet om den framtida marknadsutvecklingen, inte närmare anges.

Det är därför enligt analysgruppens bedömning nödvändigt att redovisade åtgärder kompletteras med statliga kapitaltillskott till berörda varvsföretag. Sådana kapitaltillskott avses kunna täcka de skillnader i kontrakts- resp. produktionspris som kan bli aktuella vid såväl försäljning av lagerfartygsproduktion som vid normala beställningar. Härigenom skapas, i kombination med tidigare föreslaget beställningsstöd

och utvidgning av lagergarantisystemet, nödvändig flexibilitet för varven i deras affärsförhandlingar (se vidare avsnitt 12).

8 Kapacitetsneddragningsmöjligheter under de närmaste åren

För att pröva möjligheterna att reducera de förlustrisker som är förknippade med planerad lagerproduktion under de närmaste åren har analysgruppen i samråd med berörda varvsföretag analyserat effekterna av kapacitetsneddragningar enligt skilda alternativ. Analysgruppen har härvid i första hand begränsat bedömningarna till att avse perioden 1977—1979 på grund av de begränsade möjligheterna till en säker långsiktig framtidsbedömning.

De olika alternativen har utvärderats med avseende på ekonomiska och sysselsättningsmässiga konsekvenser samt bedömts med avseende på varvens möjligheter att på längre sikt bedriva en konkurrenskraftig verksamhet.

Analysgruppen har begränsat undersökningarna till att avse fartygsbyggnation och reparationsverksamhet vid storvarven och Karlskronavarvet.

Effekterna på arbetsmarknadsläget i de berörda regionerna till följd av nedskärningar av sysselsättningen inom varvsindustrin har utretts separat genom konsultmedverkan. Samråd i denna fråga har även skett med arbetsmarknadsdepartementet som har att överväga eventuella arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

En nedskärning av sysselsättningen inom varvsindustrin måste allmänt ses som en del av strukturomvandlingen inom näringslivet. Sysselsättningen inom tillverkningsindustrin är med få undantag minskande medan den expanderande sektorn är tjänsteproduktion, speciellt offentliga tjänster.

Minskningen av sysselsättningen vid varven kommer med stor sannolikhet inte att medföra en ökning av sysselsättningen inom andra branscher av industrin. Effekterna av nedskärningar inom varvsindustrin kommer därför på kort sikt att medföra ett bortfall av arbetstillfällen i berörda regioner. Varvsarbetarna har vanligen goda yrkeskunskaper och bedöms därför förhållandevis lätt få de lediga arbeten som erbjuds på arbetsmarknaden. Varvsarbetarna får troligen även i en situation med få lediga arbetstillfällen nya arbeten varvid övriga sökande trängs undan. Detta kommer att medföra att andra ombyttessökande får stanna kvar i sina gamla arbeten och att de som är helt nya på arbetsmarknaden får allt färre chanser till en första anställning.

För de grupper som söker sig in på arbetsmarknaden innebär eventuella neddragningar av varvens industriskolor betydande problem. Dessa har traditionellt haft stor betydelse för ungdomar, speciellt för

dem som har kort utbildning, och som därefter även kunnat söka sig till andra industribranscher.

Varvsföretagen är allmänt jämförelsevis stora och dominerande arbetsplatser med avgörande betydelse för sysselsättningsutvecklingen i många av varvskommunerna. I Göteborgs kommun uppgår sålunda antalet varvssysselsatta till ca 25 % av det totala antalet industrisysselsatta. Motsvarande siffror för Malmö och Landskrona kommuner är 19 % resp. 39 %. I Uddevalla kommun uppgår antalet varvssysselsatta till hela 52 % av det totala antalet sysselsatta inom industrin och i Karlskrona och Sölvesborg till 21 % resp. 16 %.

Analysgruppen har i sina överväganden rörande kapacitetsneddragningar kommit till följande slutsatser.

Götaverken (Arendalsvarvet och Eriksberg)

Analysgruppen har mot bakgrund av de uppenbara svårigheter som Arendalsvarvet under de närmaste åren blir utsatt för genom sammanläggningen med Eriksberg, och dess effekter på varvets framtida konkurrensförmåga, funnit att ytterligare neddragning av kapaciteten vid varvet, förutom den redan planerade ej kan förordas. Analysgruppen har härvid också beaktat arbetsmarknadsläget i Göteborgsregionen samt förstärkningen av de sysselsättningsmässiga svårigheterna som ytterligare neddragning av varvskapaciteten i Göteborg innebär. Härtill kommer att de undersökta produktionsalternativen innebär relativt små reduceringar av framtida förväntade lagerproduktionsförluster.

För Götaverkens Göteborgsenheter innebär det av analysgruppen förordade alternativet att ca 5 000 anställda kommer att vara verksamma i nybyggnadsverksamheten vid utgången av år 1979.

Eftersom dessutom flera hundra nu anställda vid Arendalsvarvet, till följd av samgåendet med Eriksberg kommer att friställas eller omplaceras under de närmaste åren, innebär sammanläggning med Eriksberg sannolikt allvarliga påfrestningar på organisationens effektivitet och varvets framtida konkurrensförmåga och överlevnadskraft. Det faller därför enligt analysgruppens bedömning ett tungt ansvar på företagsledning och fackliga organisationer att åstadkomma en tillämpning av turordningsreglerna och gjorda överenskommelser som möjliggör en framtida rimligt balanserad och effektiv organisation.

Analysgruppen har även tagit del av det s. k. projekt Lindholmen som f. n. är föremål för prövning av statsmakterna. Bakgrunden till projektet är kortfattat att Eriksberg år 1975 beslöt att avveckla varvsrörelsen vid Lindholmens varv och att personalen därefter successivt överfördes till Eriksberg. Efter sammanslagningen av Götaverken och Eriksberg vid halvårsskiftet 1976 övervägdes inom Götaverken olika användningar av Lindholmen. Dessa överväganden resulterade i april 1976 i bildandet av en referensgrupp med representanter för bl. a. fack-

liga organisationer och arbetsmarknads- och skolmyndigheter i Göteborg.

Referensgruppen fick i uppdrag att undersöka möjligheterna för skapandet av en gemensam anläggning för produktion, utbildning och arbetsmiljöforskning. I ett första skede beräknas ca 900 personer sysselsättas inom Lindholmenprojektet. Kostnaderna för investeringarna, som beräknas genomföras under åren 1977 och 1978, har beräknats till ca 50 milj. kr.

Analysgruppen anser att Lindholmen-projektet kan bidra till att lösa den besvärliga sysselsättningssituation, som uppstår inom Götaverken i samband med bl. a. nedläggningen av Eriksberg.

Analysgruppen föreslår därför att projekt Lindholmen genomförs och att nödvändiga medel ställs till förfogande.

Götaverken Öresundsvärvet

Till följd av framtida investeringsbehov och att en reducering av produktionsvolymen ger en viss minskning av förlustriskerna har analysgruppen övervägt en kraftig neddragning av verksamheten. Mot bakgrund av rådande arbetsmarknadsförhållanden rekommenderar analysgruppen att en inriktning sker mot ett produktionsalternativ innebärande ca 2 100 anställda inom nybyggnadsverksamheten vid utgången av år 1979.

Analysgruppen rekommenderar att företaget fullföljer planerad inriktning av reparationsverksamheten.

Den av analysgruppen förordade neddragningen torde emellertid innebära besvärande sysselsättningsmässiga konsekvenser i regionen. Sannolika skäl talar för att även med en gynnsam marknadsutveckling och med stora förmedlingsåtgärder, t. ex. arbetsmarknadsutbildning och insatser för geografisk rörlighet, kommer inte alla berörda att kunna beredas sysselsättning. Analysgruppen förutsätter därför att alla seriösa möjligheter att kunna ge Landskronaregionen nya arbetstillfällen beaktas.

Götaverken Sölvesborg

Företaget planerar f. n. för fortsättning av lagerproduktionen om inga nya order på andra fartyg erhålles.

Analysgruppen har beaktat företagets bedömningar och föreslår att den beslutade lagerproduktionen fullföljes. Analysgruppen förutsätter vidare att verksamhetens framtida omfattning och inriktning blir föremål för löpande bedömning.

Analysgruppen vill här peka på att varvets marknad, storlek, organisation och produktionsanläggning gör det mindre lämpligt att varvet är knutet till en stor varvskoncern. Som alternativ bör undersökas att knyta varvet till något rederi med verksamhet inom de fartygsstorlekar

och typer som Sölvesborgs varv kan tänkas bygga. Liknande kopplingar finns för övriga medelstora varv i Sverige.

Götaverken Finnboda

Analysgruppen rekommenderar mot bakgrund av dels de sista årens stora förluster vid företaget, dels de stora svårigheter företaget har haft att i en utpräglad storstadsregion behålla och rekrytera utbildad arbetskraft som bl. a. lett till högt entreprenadutnyttjande, att följande åtgärder vidtages.

Nybyggnadsverksamheten upphör i enlighet med av Götaverkens styrelse fattat beslut efter det att pågående nybygge har levererats under tredje kvartalet 1977. Analysgruppen finner det också lämpligt att reparations- och underhållsverksamheten inriktas mot den civila marknaden och att det nuvarande isbrytarunderhållet, som varven f. n. handhar för sjöfartsverkets räkning, överförs till Karlskronavarvet.

Analysgruppen finner det inte motiverat att närmare söka ange en för den nya verksamhetsinriktningen lämplig sysselsättningsnivå. Analysgruppen förutsätter emellertid att varvets framtida verksamhet, för att bibehållas, måste lämna ett tillfredsställande resultat. Detta förutsätter dock enligt analysgruppens mening att bl. a. de anläggningstillgångar som i fortsättningen ej utnyttjas för reparationsverksamheten antingen försäljs eller uttrangeras och bortskrives.

Götaverken Cityvarvet

En av förutsättningarna för att sammanläggningen av Götaverken och Eriksberg skall kunna genomföras utan besvärande sysselsättningsmässiga konsekvenser är att verksamheten vid Cityvarvet fullföljs enligt nuvarande planer.

Av ovan angivna skäl rekommenderar analysgruppen att särskilda åtgärder vidtas för att ge företaget möjlighet att uppnå en nödvändig långsiktig konkurrensförmåga.

Analysgruppen anser det vidare vara nödvändigt att en tankrengörings- och mottagningsstation för ballastvatten anläggs och rekommenderar att statliga medel i storleksordningen 50 milj. kr. anvisas för detta projekt.

Uddevallavarvet

Analysgruppen har efter bedömningar vad avser effekterna av undersökta neddragningsalternativ funnit att sysselsättningen bör minskas till ca 3 100 anställda vid utgången av år 1979 inom nybyggnadsverksamheten.

Härvid har analysgruppen baserat sina bedömningar på bl. a. varvets nuvarande ordersituation.

Även efter den föreslagna neddragningen erhålls goda möjligheter

att rationellt utnyttja de nya anläggningarna med bibehållen konkurrenskraft samtidigt som fullföljandet av varvets orderstock kan ske utan allvarliga störningar. De sysselsättningsmässiga konsekvenserna av en mer omfattande neddragning skulle enligt analysgruppens bedömning, på kort sikt bli alltför stora inom regionen.

Karlskronavarvet

Som en följd av minskad produktionsvolym vid storvarven rekommenderar analysgruppen att en anpassning av den civila verksamheten (sektionstillverkning och tillverkning av tunga konstruktioner) görs till rådande marknadsförhållanden, dvs. i avsevärd utsträckning reduceras. Den svaga orderingången vid Hvilans Mekaniska Verkstad under den senaste tiden talar också härför.

För att underlätta de sysselsättningsmässiga konsekvenserna härav rekommenderar analysgruppen att underhållet av de större isbrytarna överförs till företaget och att de marina reparationer som ej kan utföras vid Muskö Örlogsvarv även överförs till Karlskronavarvet. Härigenom erhålles en enhetlig produktion av enbart marin karaktär vilket enligt analysgruppens mening är eftersträfvansvärt, då den nuvarande blandningen av marina och civila varvsverksamheten medför svårigheter att upprätthålla en jämn beläggning inom alla produktionsavsnitt.

Personalmässigt innebär detta en neddragning av varvsverksamheten från 1 642 anställda vid utgången av år 1976 till ca 1 500 anställda vid utgången av år 1978.

Kockums

Analysgruppen har funnit det motiverat att tills vidare en inriktning av produktionsvolymen enligt nuvarande planering äger rum inom Kockums.

Mot bakgrund av förda diskussioner med företagsledningen har analysgruppen inte funnit det möjligt att närmare ta ställning till Kockums framtida verksamhetsvolym. Analysgruppen förordar därför att det speciellt stora statliga garantiengagemang per fartyg och därmed förknippat risktagande, som av företagsledningen vald produktionsinriktning kan förväntas innebära, blir föremål för särskild prövning i samband med behandlingen av kommande ansökningar om lagerproduktionsgarantier.

Sammanfattning och bedömning av framtida produktionsnivå

Analysgruppen har för i första hand nybyggnadsverksamheten vid berörda varvsföretag för perioden 1977—1979 rekommenderat vissa produktionsnivåer. I tabell 8:1 sammanfattas de rekommenderade alternativen vad avser sysselsättning och produktionsvolym.

Tabell 8: 1 Rekommenderade produktionsnivåer år 1979

Antal anställda 31.12 resp. år. Nybyggn.verksamhet	1974	1976	1979	Index 1979 Basår 1974
Götaverken inkl. Eriksberg	10 885	9 715	5 000	46 ¹
Götaverken Öresundsvarvet	2 644	2 803	2 100	79
Götaverken Sölvesborg	350	328	303 ²	87
Götaverken Finnbo	569	680	570 ³	100
Uddevallavarvet	3 351	3 419	3 100	93
Karlskronavarvet	1 657	1 642	1 500	91
Kockums	5 623	4 804	4 250	76

¹ För enbart Arendalsvarvet erhålls följande årsvärden:

1974 4010

1975 4070

1976 3950 och index 1979 = 99

² Avser beräknad sysselsättningsnivå enligt nuvarande planer. Analysgruppen har ej tagit ställning till omfattningen av den framtida verksamheten.

³ Antalet anställda avser beräknad nivå vid utgången av år 1977 enligt nuvarande planer. Analysgruppen har ej tagit ställning till omfattningen av den framtida verksamheten.

Omfattningen av lagerproduktionen för de rekommenderade produktionsalternativen framgår av tabell 8:2.

Tabell 8: 2 Lagerproduktionsvolym åren 1977—1979 (milj. kr.)

Lagerproduktionsvolym	1977	1978	1979	Summa
Götaverken Arendal	410	1 280	1 410	3 100
Götaverken Öresundsvarvet	130	670	700	1 500
Götaverken Sölvesborg	50	60	70	180
Uddevallavarvet	—	150	680	830
Kockums	180	1 190	1 210	2 580
Totalt	770	3 350	4 070	8 190

Analysgruppen har härvid beräkningsmässigt inkluderat all produktion efter nuvarande orderstock som lagerproduktion. Eventuella beställningar från svenska redare torde innebära statliga insatser av i stort sett samma storleksordning som den egentliga lagerproduktionen.

Jämfört med den i avsnitt 5 tidigare redovisade lagerproduktionsvolymen enligt företagets hittillsvarande planer (ca 8 600 milj. kr.) innebär de av analysgruppen rekommenderade nya produktionsnivåerna för perioden 1977—1979 en begränsad reduktion (ca 400 milj. kr.).

Som tidigare framhållits torde, mot bakgrund av rådande marknads- och prisförhållanden, denna lagerproduktion ej kunna avyttras annat än till förlustbringande priser. Förlustriskerna torde dock variera med avseende på fartygstyp och storlekar. Prisnivån kommer sannolikt att vara mycket låg under de första åren för att förbättras under år 1979. Analysgruppen har, baserat på selektiva antaganden om förlustriskerna för resp. fartygstyp, bedömt det som troligt att den nu föreslagna lagerproduktionsvolymen kommer att medföra förluster i storleksordningen

1 400 milj. kr. Härvid har de förlustrisker som föreligger för Kockums LNG-fartygsproduktion som tidigare redovisats exkluderats ur beräkningen.

På grund av svårigheterna att i dagsläget göra en tillförlitlig långsiktig framtidsbedömning har analysgruppen begränsat sina rekommendationer angående produktionsnivåer till utgången av år 1979.

Analysgruppen vill understryka den tidigare redovisade uppfattningen att även de första åren under 1980-talet sannolikt kommer att innebära hård internationell konkurrens med åtföljande pressade fartygspriser. Härvid kan en fortsatt lagerproduktion också under år 1980 inte uteslutas. Den av analysgruppen rekommenderade produktionsneddragningen under de närmaste åren kommer emellertid att få en betydande effekt på produktionsvolymen detta år, beroende på den successiva anpassningen av volymen som sker under åren 1977—1979.

Analysgruppen vill dock betona nödvändigheten av en fortsatt reduktion av varvskapaciteten efter år 1979 och att en koncentration till de på lång sikt mest konkurrenskraftiga anläggningarna sker.

Analysgruppen rekommenderar därför att man inom den nya koncernen i samråd med statsmakterna mot bakgrund av kommande marknadsutveckling under de närmaste två åren prövar omfattning och inriktning av den svenska statliga varvsindustrin för att på lång sikt kunna upprätthålla dess internationella konkurrensförmåga.

9 Den statliga varvsgruppen — organisation

I maj 1976 tillsatte regeringen en utredning (varvskommittén) med uppgift att ge förslag till en organisationsform som kunde öka och förbättra samordningen mellan de statliga varven. Därefter tillsattes emellertid under hösten 1976 analysgruppen. Varvskommittén och analysgruppen kom att delvis arbeta parallellt. Man kunde också efter hand konstatera att de båda utredningarna delvis berörde samma problemområde. Det bedömdes härvid som lämpligt att analysgruppen i viss utsträckning fördjupade varvskommitténs översiktliga överväganden och förslag.

Varvskommitténs betänkande återfinns som bilaga 1 till sammandraget.

Analysgruppen delar i huvudsak varvskommitténs förslag och motiveringarna härför. Det föreslagna moderbolaget bör enligt analysgruppens mening bildas snarast. Analysgruppen finner det sålunda ändamålsenligt att de statsägda varven förs samman i en enhetlig varvsgrupp under ett gemensamt moderbolag.

Analysgruppen delar också varvskommitténs ställningstagande att i sitt förslag inte närmare utveckla metoderna för samverkan i olika avseenden, t. ex. när det gäller produktion av komponenter, motorer

etc. Många av dessa frågeställningar bör överlåtas till styrelse och ledning för det föreslagna moderbolaget. Analysgruppen anser det dock angeläget att för koncernen ange vissa riktlinjer i dessa och andra avseenden. Analysgruppen vill härvid särskilt betona vikten av att en samordning inom vissa områden av verksamheten inom de statliga varvsföretagen kommer till stånd.

Analysgruppen rekommenderar att moderbolaget i de långsiktiga riktlinjerna för verksamheten starkt betonar de samordningsmöjligheter som torde föreligga och snarast på lämpligt sätt utarbetar riktlinjer för och organiserar denna verksamhet.

Analysgruppen anser det inte lämpligt att ge ett detaljerat förslag till organisation av moderbolaget. Denna organisation utformas bäst av moderbolagets styrelse och ledning.

Varvskoncernens organisation bör enligt analysgruppen utvecklas efter hand. Ansvar för denna organisationsutveckling åvilar moderbolagets styrelse och ledning.

För att ej åstadkomma störningar i varvens löpande verksamhet vid bildandet av koncernen bör det första steget i organisationsutvecklingen endast vara överförandet av Statsföretags aktier i Uddevallavarvet, Götaiverken och Karlskronavarvet till moderbolaget. Enligt analysgruppens mening bör överförandet kunna ske till ett pris motsvarande det bokförda värdet på aktierna i Statsföretag.

Allmänt kan dock framhållas att den mera långsiktiga organisationsutvecklingen bör inrikta sig på att ta tillvara de potentiella samordningsvinsterna inom koncernen. Enligt analysgruppens mening bör den långsiktiga organisationsutvecklingen inriktas mot ett organisationsmål — ett mål som dock kan förändras i takt med förändring av påverkande omständigheter.

Fastställandet av ett organisationsmål kräver ganska långtgående analyser inom koncernen. Analysgruppen har därför inte ansett sig kunna lämna något konkret förslag till organisationsmål, utan vill endast peka på möjligheten att inom koncernen organisera divisioner med resultatansvar för nybyggnadsverksamhet, reparationsverksamhet, motorproduktion, rederiverksamhet och industriverksamhet. Inom koncernen befintliga nybyggnadsvarv, reparationsvarv, motorfabriker, rederier och industriföretag kan då hänföras till resp. divisioner. De ansvariga divisionsledningarna kan organiseras inom moderbolagets administration.

I fråga om moderbolagets organisation i övrigt förefaller det analysgruppen naturligt att man organiserar enheter med ansvar för koncernutveckling, personaladministration, finansiering, ekonomisk planering och kontroll samt internrevision.

Beträffande huvudmannaskapet för koncernens moderbolag delar analysgruppen varvskommitténs förslag att aktierna skall ägas direkt av staten. Varvskommittén har emellertid också som ett alternativ disku-

terat att administrationen av koncernen skulle omhändertas av Statsföretag medan staten som aktieägare skulle ha det ekonomiska ansvaret för verksamheten. Analysgruppen delar inte detta synsätt. Det är enligt analysgruppens mening nödvändigt att den föreslagna varvskoncernen får en ledning som helt kan koncentrera sig på de många och stora problem av bl. a. strukturell art som kommer att finnas inom svensk varvsnäring under lång tid. Det är vidare enligt analysgruppens mening inte lämpligt att skilja på det ekonomiska ansvaret för koncernen och administrationen av densamma. Analysgruppen anser därför inte att Statsföretag skall omhänderta administrationen av koncernen utan detta skall åligga styrelse och verkställande ledning inom det föreslagna moderbolaget varvid staten som aktieägare har att svara för det sedvanliga, övergripande ansvaret.

Analysgruppens förslag i fråga om koncernens organisation har utarbetats med hänsyn till de speciella betingelser som väntas råda för de svenska, statsägda varven. Analysgruppen har emellertid också studerat organisationsutformningen för varv i andra, framträdande varvsnationer. Analysgruppen har därvid kunnat konstatera att den föreslagna organisationsutvecklingen för koncernen överensstämmer i sina principer med varvsorganisationer i flera andra varvsnationer.

10 Vissa utgångspunkter för den långsiktiga verksamheten inom den statliga varvsgruppen

Analysgruppen har haft till uppgift att utarbeta en långsiktig verksamhetsplan för den statliga varvskoncernen. Denna plan skulle vara vägledande för den nya koncernledningens styrning av verksamheten på såväl lång som kort sikt. Utöver vad analysgruppen tidigare har föreslagit angående organisation av verksamheten inom den nya koncernen, finner analysgruppen det föga ändamålsenligt att i dagsläget närmare utarbeta riktlinjer för verksamheten. Enligt analysgruppens mening bör det i stället ankomma på den nya koncernledningen att på grundval av bl. a. analysgruppens rekommendationer ange och utarbeta erforderliga planer. Analysgruppen vill dock ange vissa utgångspunkter för detta planeringsarbete.

I tidigare avsnitt har redovisats den aktuella beläggningssituationen vid de svenska varven. Analysgruppen har också redovisat den uppfattningen att det även på längre sikt kommer att bli svårt för varven att erhålla en jämn och lönsam beläggning av nybyggnadskapaciteten. Som komplement till varvens nybyggnadsverksamhet är det sålunda önskvärt att en övergång till annan verksamhet snabbt kan komma till stånd.

För att kunna uppnå snara sysselsättningsmässiga effekter och accepterad lönsamhet i den alternativa verksamheten är det av vikt att utnyttja och dra fördel av befintligt kunnande i varvsorganisationerna och

existerande produktionsanläggningar för den verksamhet som kompletterar fartygsnybyggnationen inom varvsföretagen.

Analysgruppen anser det inte vara möjligt att varven av egen finansiell kraft skall kunna genomföra en övergång till annan verksamhet. Varvens hittillsvarande satsningar på alternativa verksamheter har heller inte gett upphov till någon nämnvärd beläggning. Gruppen anser det därför vara nödvändigt att staten medverkar till att påskynda en diversifiering av verksamheten. Analysgruppen anser det vidare inte vara ändamålsenligt att ett sådant statligt stöd ges till varven inom ramen för existerande ordning för statliga stödinsatser till näringslivet.

Analysgruppen föreslår att det inom ramen för det statliga kapitaltillskottet till moderbolaget (avsnitt 11) avsätts 100 milj. kr. till en separat fond för projektering av alternativ verksamhet. Moderbolaget förutsätts årligen avrapportera vilka planer och konkreta projekt som har genomförts inom detta område. Som en grundläggande förutsättning i dessa planer bör givetvis gälla att sysselsättningen inom byggnadsverksamheten skall reduceras i överensstämmelse med rekommendationer som analysgruppen tidigare framfört.

Analysgruppen vill inte utesluta att ytterligare kapital i ett andra steg måste ställas till moderbolagets förfogande i detta syfte.

En av utgångspunkterna för analysgruppens överväganden har varit att de nuvarande varven om än i mindre omfattning kommer att ha nybyggnation som ett väsentligt inslag i sin verksamhet. Den internationella konkurrensen på detta område motiverar inte bara en oförändrad nivå för den skeppstekniska FoU-verksamheten utan även en målmedveten ökning för att förbättra varvsindustrins långsiktiga utveckling och konkurrenskraft. Analysgruppen finner det därför angeläget att det skeppstekniska FoU-programmet med nuvarande inriktning från och med budgetåret 1977/78 ökas från 11 milj. kr. till 25 milj. kr. per år.

Staten bör vidare enligt analysgruppens mening ställa ytterligare medel till förfogande redan från budgetåret 1977/78 till ett nytt program för långsiktig planering och utveckling av de nuvarande varven för att skapa en grund för en fortlöpande nyinriktning mot nya sjöburna transportsystem. Programkostnaderna kan under det första budgetåret uppskattas till 5 milj. kr. för att ökas under de närmast följande budgetåren intill en nivå av 20 milj. kr. budgetåret 1980/81.

11 Engångsavlösen av statens åtagande att täcka på Eriksberg fallande förluster

Staten utfäste sig i samband med samgåendet mellan Götaverken och Eriksberg att täcka de på Eriksberg fallande förlusterna intill dess verksamheten vid varvet upphör samt de merkostnader i Götaverken som förväntas uppkomma vid samgåendet. Statens åtaganden finns härvid

preciserade i de avtal som låg till grund för vissa överväganden i 1976 års varvsproposition.

De förluster som staten åtagit sig att täcka skulle av Götaverken ha uppskattats och preciserats i ett belopp senast den 31 december 1976. Parterna har dock förklarat sig ense om att sådan precisering kan ske även vid senare tidpunkt samt att om enighet uppnås om beloppets storlek skall detta utgöra slutlig ersättning till Götaverken. Götaverken har till industriministern föreslagit att uppskjuta frågan till våren 1977.

Till analysgruppen har samtidigt uppdragits att pröva förutsättningarna för en engångsavlösen i samband med beslut om de statliga varvsföretagens kapitalförsörjning i övrigt.

Trots frånvaron av slutlig beräkning från Götaverken anser analysgruppen det möjligt att f. n. skatta ett intervall inom vilket ett fast belopp bör kunna fastställas. Efter samråd med Götaverken har det även befunnits möjligt att kunna närmare precisera beloppet till dess proposition avseende den statliga varvsverksamheten skall läggas fram.

I avsnitt 4 har redovisats senast föreliggande prognos för de samlade förlusterna för Eriksberg inkl. merkostnader i Götaverken. Analysgruppen har bedömt rimligheten i denna preliminära beräkning och föreslår att statens förlusttäckningsåtagande för Eriksberg avräknas i ett fast belopp inom intervallet 750—950 milj. kr. att utbetalas med hälften den 1 juli 1977 och resterande del den 1 juli 1978. Efter slutlig analys av de effekter som den av analysgruppen föreslagna sysselsättningsnivån i Göteborg medför på samgåendekostnaderna bör ett definitivt belopp fastställas före den 15 mars 1977.

Vid fastställandet av ovanstående intervall har beaktats att Götaverken vid underhandskontakt indikerat ökade kostnader jämfört med de preliminärt redovisade beräkningarna.

I beräkningarna har ej beaktats eventuella förlustrisker avseende Eriksbergs lämnade fartygskrediter, ej heller risken för annulleringar eller omförhandlingar av inneliggande orderstock. Dessa risker bedöms f. n. som begränsade. Det synes vidare svårt att värdera dessa risker i ett engångsbelopp. Staten bör i stället utfärda en avtalsgaranti som säkerställer värdet av Eriksbergs fartygsfordringar samt att orderstocken fullföljs planenligt.

Överenskommelse mellan staten och AB Götaverken angående fastställt belopp för förlusttäckning samt garantiutfästelser bör snarast fastställas i avtal. I händelse av att Saléninvest AB kvarstår som aktieägare i Götaverken bör, med hänsyn till de stora administrativa problem med åtföljande effekter på beslutsfattandet som en löpande förlusttäckning av detta slag medför, likväl en engångsuppgörelse inom ovan angivna ramar eftersträvas. Dock bör en sådan uppgörelse som involverar annan ägarintressent än staten, föregås av ytterligare och mer ingående gransk-

ning av underliggande prognoser än vad som hittills kunnat utföras och ansetts motiverat med staten som ensam ägarintressent.

12 Den statliga varvsgruppens kapitalbehov

Analysgruppen har bedömt de statliga varvsföretagens prognostiserade finansieringsanalyser för åren 1977—1979. Förutsatt att den lagerproduktion som tar sin början redan år 1977 säljs vid färdigställandetidpunkten och att härvid uppkommande förluster täcks i särskild ordning visar de tre statliga varvsföretagens finansieringsanalyser åren 1977—1980 ett kapitalbehov för dessa år av tillsammans 6 277 milj. kr.

I detta belopp ingår ej statens åtagande att täcka de förluster som uppkommer i Eriksberg och som behandlats i föregående avsnitt. Efter tillskjutande av förlusttäckningsmedel på föreslaget sätt, medför nedläggningen av Eriksberg att något ytterligare kapitalbehov ej föreligger för detta bolag.

Varvens planer förutsätter att kapitalbehovet skall täckas på följande sätt:

	milj. kr.
Kapitalbehov	6 277
<i>Avgår:</i>	
Statsgaranterad nettouplåning	— 3 100
Självfinansiering	— 789
Minskning av likvida medel	— 274
Övrig upplåning	— 729
Ej täckt kapitalbehov	1 389

Tillkommer: Förluster på lager — annan osåld produktion.

Erfarenhetsmässigt innehåller varvens resultatprognoser stora osäkerhetsmarginaler bl. a. avseende valutarisker samt risker på orderstock och fordringar avseende levererade fartyg.

Mot denna bakgrund har analysgruppen ansett det motiverat att räkna med en ytterligare resultatförsämring utöver varvens egna prognoser för åren 1977—1980 med 100 milj. kr. per år.

Varvsgruppens ej täckta kapitalbehov kan därför enligt deras egna beräkningar, men efter justering med ovan angiven ytterligare resultatförsvagning, beräknas till ca 1 800 milj. kr. under förutsättning att den i dag osålda produktionen ger ett redovisningsmässigt nollresultat.

Analysgruppen har funnit att en stor del av det av varven prognostiserade kapitalbehovet torde kunna täckas genom bl. a. ökad efterlevansfinansiering, den i avsnitt 7 föreslagna utvidgningen av lagerproduktionsgarantier under byggnadstiden, ökad upplåning genom den statliga varvskoncernen samt effekter av statens förlusttäckning i Eriksberg.

Sammantaget skulle således det av varvsföretagen redovisade kapitalbehovet på 1 800 milj. kr., ca 1 100 milj. kr. kunna täckas på ovan angivet sätt, varför det nödvändiga ägarkapitaltillskottet skulle uppgå till 700 milj. kr. Analysgruppen vill dock med hänsyn till den osäkerhet som föreligger i finansieringsplanerna förorda ett ägarkapitaltillskott på 800 milj. kr.

Härutöver har analysgruppen tidigare föreslagit att en särskild utvecklingsfond tillföres den statliga varvskoncernen. Fondens storlek har angivits till 100 milj. kr. Analysgruppen har vidare föreslagit att 50 milj. kr. ställs till koncernens förfogande för anläggande av en tankrenörings- och mottagningsstation vid Götaverken Cityvarvet. Dessa be-
lopp stärker koncernens finansiella handlingsberedskap ytterligare.

Analysgruppen har funnit det motiverat även ur soliditetssynpunkt att den statliga varvsgruppens nuvarande egna kapital om ca 500 milj. kr. ökas med tidigare föreslagna 800 milj. kr. Det sålunda uppnådda egna kapitalet, 1 300 milj. kr., är enligt analysgruppen av acceptabel storlek för en framtida verksamhet utan förluster.

Likviditetsbedömningarna innehåller dock vissa osäkerhetsmoment i såväl positiv som negativ riktning. Skulle förutsättningarna i detta avseende mot analysgruppens bedömningar visa sig felaktiga i negativ riktning kan behov av ytterligare tillskott bli erforderliga. Sådana tillskott bör dock kunna ges i form av ytterligare kreditgarantier eller som lån.

Ovan har varvskoncernens kapitalbehov beräknats under antagande att produktionen under åren 1977—1980 kan säljas till självkostnad. Eftersom sannolikheten härför enligt analysgruppen är i det närmaste obefintlig måste medel löpande tillföras för att täcka förlusterna på de kommande årens lager- och orderproduktion i takt med att denna färdigställs.

Härutöver måste även aktiebolagslagens regler avseende värdering av pågående byggnation och anläggningstillgångar (fartyg) beaktas. De förlustrisker som föreligger avseende påbörjad produktion måste beaktas vid upprättande av varvskoncernens bokslut, vilket innebär att kapital kan behöva tillföras koncernen i god tid innan nämnda förluster definitivt kan konstateras. Detta skulle även innebära, med nuvarande låga marknadsvärden, att stora nedskrivningar av pågående och färdigställd lagerproduktion måste göras som senare, vid en uppgång av marknadsvärdena, kan komma att framstå som större än vad som var erforderligt.

I syfte att undvika att eventuella förluster på lagerproduktion skall behöva realiseras på ett alltför tidigt stadium vill analysgruppen föreslå ett system varigenom staten för lagerproduktion under tillverkning och sådan produktion som temporärt behålles i varvets ägo, påtar sig att vid kommande externförsäljning täcka uppkommande förlust i förhållande till varvets redovisningsmässiga självkostnad. Sådant garantiåta-

gande bör kunna ges inom av riksdagen fastställda ramar samt förslagsvis gälla i högst 5 år. Utnyttjade garantier, varigenom varvskoncernen kompenseras för konstaterade förluster, avräknas mot fastställd ram. Garantin bör även kunna utnyttjas för fartyg som ingått i varvens nuvarande orderstock, men som annullerats och därmed förblivit i varvets ägo.

Analysgruppen föreslår att värdegarantier av detta slag ställs till den statliga varvskoncernens förfogande med maximalt 400 milj. kr. för vardera av åren 1977 och 1978. Detta belopp skall således avse att täcka oundvikliga förlustrisker på 1977, 1978 och större delen av 1979 års produktion. 1979 års produktion har inräknats eftersom förlustrisker härpå bör beaktas redan i 1978 års bokslut. Behov av ytterligare tilldelning av värdegarantier bör enligt analysgruppens mening prövas under år 1979.

På angivet sätt anser analysgruppen att varven successivt kan kompenseras för oundvikliga förluster på de kommande årens produktion. I den mån övriga av analysgruppen föreslagna åtgärder för underlättande av externförsäljning av produktionen ej är tillräckliga för erhållande av kostnadstäckande priser kommer dessa ramar de facto att utnyttjas. Om ramarna visar sig otillräckliga får den statliga varvskoncernens eget kapital tagas i anspråk för täckande av kvarvarande förluster.

Systemet som innebär att kapitaltillskott görs först när förluster slutligt konstaterats, bör närmare utformas av industridepartementet samt administreras av nämnden för fartygskreditgarantier.

Utöver det föreslagna systemet med värdegarantier erfordras att nuvarande lagerproduktionsgarantier för finansiering under byggnadstiden, som tidigare föreslagits utökas till 85 % av självkostnaden, även utsträcks till att gälla efter färdigställandetidpunkten för sådana fartyg som varvet tvingats behålla i egen ägo. Sådan efterleveransgaranti bör kunna utgå med 100 % samt gälla i högst 5 år. Analysgruppen föreslår vidare att en garantiram för sådan efterleveransfinansiering för de statliga varvsföretagen sättes till 2 000 milj. kr. vilket motsvarar ca 50 % av förväntad lagerproduktion under 1977 och 1978. Med avseende på motsvarande behov av garantitilldelning för övriga varvsföretag bör den totala ramen fastställas av industridepartementet.

Under våren 1976 beviljade riksdagen en total garantiram på 3 600 milj. kr. för finansiering av lagerproduktionen under byggnadstiden. Denna ram gäller för perioden 1 juli 1976—31 december 1978 och avser 70 % av varvens självkostnader. Den av analysgruppen föreslagna utvidgningen av garantiåtagandet till 85 % av varvens självkostnader innebär att den gällande ramen bör kompletteras. Enligt analysgruppens förslag skall också den planerade lagerproduktionen under år 1979 medräknas. Härvid torde den nya ramen för lagerproduktionsgarantier under perioden 1977-07-01—1979-12-31 för storvarven komma att uppgå

till ca 4 200 milj. kr. utöver tidigare beviljade garantiram på 3 600 milj. kr. Totalt kommer således statens totala garantiåtagande för storvarvens lagerproduktion under åren 1977 t. o. m. 1979 att uppgå till ca 7 800 milj. kr. Härvid har inte ovannämnda efterleveransgarantier medtagits. Med avseende på motsvarande behov av garantitilldelning för övriga varv bör den totala garantiramen fastställas av industridepartementet i särskild ordning.

Analysgruppen har prövat möjligheterna att låta något av de nuvarande varvsföretagen bli moderbolag i den statliga varvskoncernen. Flera skäl talar dock som tidigare framhållits för att ett nytt bolag bildas, varvid tidigare nämnda 800 milj. kr. tillskjutes det nya bolaget i form av eget kapital. Kursen bör sättas 1:2 så att reservfonden uppgår till 400 milj. kr. Aktierna i Götaverken, Karlskronavarvet och Uddevallavarvet tillföres härfter moderbolaget genom apportemission. Apportegendomen värderas till belopp motsvarande resp. bolags eget kapital och obeskattade reserver per emissionsdagen (1 juli 1977). Per den 31 december 1976 skulle aktierna efter denna princip värderas till ca 500 milj. kr.

Det är vidare av praktiska skäl vad avser kapitalförsörjningen önskvärt att Saléninvest AB:s aktieinnehav i Götaverken övertas av staten. Om detta ej skulle vara möjligt att genomföra, påverkas de föreslagna formerna för kapitaltillskottet ej på annat sätt än att de tillskott som erfordras i AB Götaverken får ske i form av villkorade aktieägartillskott från moderbolaget samt att värdegarantier även får slussas över moderbolaget och med rätt till återvinning ur framtida vinster.

Den vidare fördelningen av de medel som tillförs moderbolaget genom kontantemissionen fördelas helt eller delvis på de olika dotterbolagen enligt moderbolagets bedömning. Med hänsyn till gjorda utfästelser beträffande Götaverken bör dock i varje fall ca 400 milj. kr. tillföras nämnda bolag, vilket härigenom per 1976-12-31 skulle kunna uppvisa ett intakt aktiekapital samt övrigt eget kapital i form av obeskattade reserver och koncernreserv (avseende Eriksberg) på över 300 milj. kr.

Reservation till slutrapport av analysgruppen för vissa varvsfrågor

Av Bo C. E. Ramfors

Analysgruppen anser att en statlig varvskoncern skall bildas som skall ha till uppgift att strukturera de statliga varven. Min uppfattning är att svensk varvsindustris struktur har så stor betydelse ur samhälls-ekonomisk och regionalpolitisk synpunkt att beslut om dess inriktning och struktur ej kan delegeras till en varvskoncern, som i första hand skall lägga företagsekonomiska synpunkter på verksamheten.

Analysgruppen anser att det material man fått fram inte tillåter

några långsiktiga slutsatser och rekommendationer till industriministern. Jag anser tvärtom att det är analysgruppens uppgift att redovisa en företagsekonomisk bedömning av de statliga varvens strukturella förutsättningar så att de politiska instanserna nu — och inte om några år — kan ta ställning till frågan om den svenska varvsindustrins storlek och därav del av det samlade näringslivet samt önskad lokalisering av kvarvarande varvsenheter.

I stort delar jag analysgruppens syn på varvens kortsiktiga problem. Det krävs stora statliga insatser för att varven skall klara av de närmaste årens nödvändiga strukturförändringar. Men jag delar inte analysgruppens uppfattning att en ny statlig koncern bör byggas upp för att förvalta statens varvsäga.

Analysgruppen föreslår vissa stöd till redare. Jag anser att analysgruppen ej haft tillräckligt underlag för ett sådant ställningstagande.

Marknadsförutsättningar för de svenska varven

Analysgruppen redovisar att leveranserna av tank- och bulkfartyg år 1975 uppgick till 10,4 miljoner KBRT (kompenserade bruttoregisterton). Analysgruppen har vidare bedömt att totalmarknaden 1974—1980 skulle uppgå till 4 miljoner KBRT/år och 1981—1985 6 miljoner KBRT/år.

Analysgruppen har även visat att Västeuropas andel av varvsleveranserna mätt i BRT minskat från 85 % 1955 till 49 % 1965 och 35 % 1975. Analysgruppen har vidare noterat att Västeuropas andel av order på nya fartyg tagna under året 1975 och första halvåret 1976 varit 20 resp. 19 %.

Således kommer enligt analysgruppens bedömning marknadsbehovet för bulk- och tankfartyg under perioden fram t. o. m. 1985 att uppgå till ca hälften av 1975 års leveranser. Skulle svensk varvsindustri syfta till att behålla sin historiska andel av denna marknad, vilket i och för sig med hänsyn till de trender som beskrivits ovan är en hög ambitionsnivå, skulle storvarvens kapacitet mätt i antalet sysselsatta behöva skäras ner till hälften jämfört med 1975 års nivå.

Minskning av varvskapaciteten

Mot denna bakgrund anser jag det nödvändigt att beslut nu träffas om att permanent ytterligare reducera svensk varvskapacitet. En sådan reduktion måste göras på ett sådant sätt att kvarvarande varvsindustris konkurrenskraft bevaras. Detta innebär nedläggning av ytterligare någon varvsenhet.

Analysgruppen har genomfört en kartläggning av de svenska varven. I min bedömning av vilket varv som ur företagsekonomisk synpunkt närmast bör komma i fråga för nedläggning har jag utgått från följande bedömningsgrunder:

- historisk och väntad lönsamhet
- nuvarande marknadsposition
- flexibilitet

Mot denna utgångspunkt har jag funnit att Arendalsvarvet i första hand bör övervägas för nedläggning.

Organisation

Överväganden om framtida organisation måste utgå från beslut om de statliga varvens storlek och lokalisering. Under förutsättning att beslut fattas om nedläggning av Arendalsvarvet kommer ledningsuppgiften främst bestå i att genomföra en så smidig avveckling som möjligt av varvsverksamheten i takt med att ny sysselsättning skapas för de anställda. Kostnaden för en sådan arbetsmarknadsuppgift bör bestridas av staten. Statsföretag med sin spridda verksamhet torde ha goda förutsättningar att medverka i detta arbete.

De varv som skall finnas kvar och utvecklas bör drivas som självständiga enheter i Statsföretagsgruppen med kvalificerad ledning och styrelse. En samordning kan och bör komma till stånd då affärsmässiga skäl talar härför. Detta kan skötas av Statsföretag. Min uppfattning är att de samordningsvinster som kan åstadkommas har marginell betydelse.

Min uppfattning är vidare att uppgiften inte i första hand är att förvalta ett antal enheter så effektivt som möjligt utan att genomföra erforderliga strukturella förändringar. Tillsättandet av en varvskoncern enligt analysgruppens förslag kommer enligt min uppfattning att medföra att en otillfredsställande permanent struktur konserveras.

Beställningsstöd för redare

Analysgruppen har föreslagit vissa stödformer för svenska rederier för beställningar vid svenska varv. Jag kan vare sig stödja eller motsätta mig dessa förslag, då analysgruppen enligt min mening inte haft tillgång till tillräckligt utförligt och genomlysande material. Jag vill därför inskränka mig till vissa allmänna synpunkter och frågeställningar:

Dagens sjöfarts- och varvskris är resultatet av en alltför frikostig kreditgivning. De föreslagna åtgärderna förstärker troligen denna effekt.

Analysgruppen har föreslagit att statsgarantier skall ställas till svenska redares förfogande. Jag anser att det är olämpligt att enskilda företag lånar med statsgarantier. Dessa bör i stället kanaliseras via speciella finansieringsinstitut.

Analysgruppen har varit inne på tankegången om ett särskilt av staten ägt fartygsfinansieringsinstitut. På grund av frågans komplicerade och vittomfattande natur har frågeställningen av tidsskäl övergivits. Det borde finnas skäl att pröva denna fråga i särskild ordning.

Särskilt yttrande till varvsanalysgruppens rapport

Av Ingvar Trogen

Beställningsstöd — varvsstöd

Varvsanalysgruppen har föreslagit visst beställningsstöd till svenska rederier vid beställning hos svenska varv. Beställningsstödet skall härigenom indirekt komma den svenska varvsindustrin till godo.

Analysgruppens förslag innebär att särskilda statliga kreditgarantier ställs till svenska rederinäringens förfogande, avseende beställningar fr. o. m. 1977-07-01 t. o. m. 1978-06-30, under förutsättning att de under denna period beställda fartygen levereras före 1980-07-01. Garantierna föreslås få en löptid på högst 12 år och skall gälla till ett belopp motsvarande högst 70 % av tecknat kontraktspris. Genom utfärdandet av dessa garantier till svenska rederier skall varvet vid leveranstidpunkten kunna erhålla kontant betalning. Under byggnadstiden får varvet själv svara för finansieringen genom att utnyttja garantier inom ramen för det normala garantisystemet.

Utöver dessa särskilda statliga kreditgarantier föreslår analysgruppen också att såsom komplement vid leveranstidpunkten ett statligt avskrivningslån ställs till redarnas förfogande motsvarande 30 % av kontraktspriset. Avskrivningslånet skall löpa ränte- och amorteringsfritt under 5 år efter leveranstidpunkten. För varven innebär det av analysgruppen föreslagna arrangemanget att kontant betalning av beställaren erhålles vid fartygets leverans. Analysgruppen finner det också rimligt att avskrivningslånet till beställaren sammankopplas med viss återvinningsrätt för staten. I en marknadssituation där utvecklingen kan leda till höjda fartygspriser skulle staten under vissa omständigheter kunna bli delaktig i den värdestegring som kan inträffa om fartygspriserna betydligt förbättras. För att fastställa om återvinningsrätt föreligger för staten 5 år efter leveranstidpunkten äger staten rätt att påkalla opartisk värdering för fastställande av rådande marknadspris för det levererade fartyget. Återvinningsbeloppet skall fastställas enligt följande formel:

$$\frac{M - K}{2} = \text{Å}$$

M	Marknadspris
K	Kontraktspris
Å	Statens återvinningsbelopp

Beställningsstödet enligt den utformning som analysgruppen föreslår kan ge upphov till oklarheter. Bl. a. kan marknadsvärdet för ett 5 år gammalt fartyg vara svårt att bestämma. Vissa specialfartyg kan också ha osäkrare marknadsvärde.

Särskild bedömning får ske hur man skall förfara med avskrivningslånet i sådana fall där rederiet något år efter det att fartyget levererats från varvet, skulle önska att avyttra fartyget. En rad tveksamheter kan

sålunda uppkomma vid den föreslagna formen av beställningsstöd. Enligt min mening torde möjligheterna till återvinning av någon del av avskrivningslånet knappast i praktiken komma att bli aktuellt.

Systemet kan också ge upphov till ytterligare priskonkurrens genom att de enskilda varven i en svår marknadssituation också underskrider sitt självkostnadspris. Sammantaget kan dessa båda åtgärder, avskrivningslån och ett kontraktspris understigande varvets självkostnadspris ge upphov till ytterligare svårigheter för varvsindustrin. Förmodligen kommer också samma fartyg att få helt olika prisnivåer beroende på om försäljning sker till svenska eller utländska köpare. Detta kan inte vara tillfredsställande för svensk varvsindustri och kommer på sikt att medföra svårigheter att erhålla beställningar från utlandet.

De redan vid svenska varv av svenska beställare beställda fartygen, för vilka avskrivningslån således inte utgår, kommer också att få svårare att hävda sig i konkurrensen.

Konkurrenssituationen nödvändiggör å andra sidan ett stöd till varvsindustrin de närmaste åren. Jag vill därför föreslå en något annorlunda utformning av det stöd som den svenska varvsindustrin så väl behöver. Särskilt varvsstöd bör utformas med utgångspunkt ifrån att de svenska varven i allmänhet har en betydande upplåning för finansiering av den del av anläggningar och rörelsekapital som ej täcks av det egna kapitalet. Räntekostnaderna härför är av betydande storlek och kan på intet sätt täckas i de offererade fartygspriserna.

Som ett alternativ till analysgruppens förslag vill jag därför förorda ett temporärt varvsstöd i form av konjunkturlån till den svenska varvsindustrin att utgå under 3-årsperioden 1977-07-01—1980-06-30.

Storleken av varvsstödet (konjunkturlånet) kan fastställas för ett år åt gången och bör baseras på en given sysselsättningsnivå.

Genom att stödbeloppet ställs räntefritt till varvens förfogande avlastas dessa en del av sina fasta kostnader samtidigt som likviditeten förbättras.

Förändringar av räntevillkor och beslut om avskrivning eller återbetalning av utbetalade belopp får också prövas årligen.

För den första tidsperioden 1977-07-01—1978-06-30 föreslås ett varvsstöd om 400 milj. kr. att utgå.

Genom den föreslagna ändringen till varvsstöd (konjunkturlån) kan varven bättre arbeta med försäljning på betydligt större marknad än den svenska. Vidare uppstår inte olika prisnivåer i den omfattning som annars skulle råda vid försäljning till inhemska eller utländska rederier. En annan väsentlig faktor är att verkligt behov måste föreligga av tonnage vid beställning. Genom försäljning på en bredare marknad är möjligheterna härtill större.

Särskilda statliga kreditgarantier föreslås också kunna utgå till ett belopp av högst 80 % av tecknat kontraktspris och få en löptid av 12 år.

Genom det av mig föreslagna varvsstödet (konjunkturlån) får den svenska varvsindustrin ett mera flexibelt instrument för att säkra sin försäljning i en svår konkurrens.

De svårigheter som den svenska rederinäringen nu kämpar med bör särskilt uppmärksammas. Om inte särskilda åtgärder vidtages förefinns risk för att den största och modernaste delen av vår flotta avyttras i ett för vår rederinäring svårt konjunkturläge och till marknadspriser som på intet sätt motsvarar fartygens reella inneboende värde eller substans. Likviditetsunderlättande åtgärder i form av amorteringsfria och räntefria lånemöjligheter för det nyaste och modernaste svenska tonnaget bör således snarast uppmärksammas.

Organisations samordningsvinster

Analysgruppen föreslår att en ny statlig varvskoncern under ledning av ett moderbolag bildas. I denna koncern skall då ingå Karlskronavarvet, Uddevallavarvet och Götaverken. Bildandet av det nya moderbolaget skall ske snarast. Analysgruppen vill också särskilt betona vikten av att samordning inom vissa områden av verksamheten för de statliga varvsföretagen kommer till stånd. Särskilt lämpliga områden där samordningsaktiviteter bedömes är följande:

- produktion och produktionsteknik
- inköp och lagerhållning
- administration och rationalisering
- personal och lönefrågor
- forskning och utveckling
- strukturella investeringar
- finansiering och kapitalförsörjning
- tillverkning av komponenter

Analysgruppens förslag till organisation utgör en på sikt långt gående styrning av hittills självständiga varvsföretag. Enligt min åsikt bör varje varvsföretag fungera som en fristående enhet med en företagsledning och sedvanlig kvalificerad styrelse. En centralisering av viktiga beslut till annat forum än det egna företagets styrelse kommer på sikt att försvaga varvsindustrin och försämra möjligheterna att fatta snabba beslut.

De samordningsvinster som kan finnas mellan enskilda varvsföretag är tyvärr av mindre betydelse och motiverar inte en utökad och kostnadsbelastande ny organisation.

Det är av utomordentlig vikt för de enskilda företagen att man nu får åtnjuta arbetsro som verkligen behövs för att klara de närmaste årens svåra påfrestningar. En total omorganisation av den statliga svenska varvsindustrin skulle i detta läge verka störande och menligen påverka enskilda företags prestationer.

Härtill kommer också att staten inte ensam är aktieägare i Götaverken.

Jag vill därför föreslå att nuvarande organisation tills vidare bibehålles för de varv där staten har ägarintresse.

Ingvar Trogen

Underbilaga 1

Till

statsrådet och chefen för industridepartementet

Regeringen bemyndigade den 6 maj 1976 chefen för industridepartementet att tillkalla en utredning om samordning av de statsägda varven. Med stöd av detta bemyndigande tillkallades ledamöterna

verkställande direktören Sven G. Andrén, tillika ordf.,

verkställande direktören Lars-Inge Holster,

verkställande direktören Hans Laurin,

departementssekreteraren Erik Linnergren,

direktören Bo C. E. Ramfors,

direktören Bengt Tengroth,

verkställande direktören Ingvar Trogen samt

bankdirektören Lars-Gunnar Åberg.

Laurin lämnade utredningen i samband med att han frånträdde posten som verkställande direktör i AB Götaverken.

Som experter till utredningen har knutits

snickaren Gustav Henningsson,

ingenjör Oddvar Pettersen samt

kanslirådet Gunnar Österberg.

Som sekreterare åt utredningen förordades civilekonomen Sten Hemmingsson. Ledamöterna antog namnet "Varvskommittén".

Utredningen — vars direktiv framgår av bilaga 1 — fann att den borde koncentrera sitt arbete till att lämna förslag till en principiell organisation för de statsägda varven, medan övriga i direktiven angivna frågor lämpligen borde hänskjutas till den koncernledning som enligt organisationsförslaget skulle svara för samordningen mellan varven. Denna uppläggning av arbetet motiverades framför allt av att utredningen ansåg det angeläget att snabbt komma fram till ett ställningstagande i organisationsfrågan.

Analysgruppen för vissa varvsfrågor — som tillsattes den 4 november 1976 — fick till uppgift att göra djupgående studier angående de svenska varvens marknadsutveckling, verksamhetsnivå och kapitalbehov, vilket är faktorer som kan påverka organisationsstrukturen för de statsägda

varven. Utredningen fann det därför lämpligt att överlämna sitt betänkande till analysgruppen för att låta detta — efter de kompletteringar och ändringsförslag som analysgruppens arbete kunde föranleda — ingå i dess rapport. Experten Gustav Henningsson har avgett särskilt yttrande.

Stockholm i februari 1977

Sven G. Andrén

Lars-Inge Holster

Bo C. E. Ramfors

Ingvar Trogen

Erik Linnergren

Bengt Tengroth

Lars-Gunnar Åberg

/ Sten Hemmingsson

Samordning av de statsägda varven

Bakgrund

De av staten och Statsföretag i majoritet eller helägda varvsbolagen sysselsätter för närvarande ca 27 500 personer. På vissa orter — Karlskrona, Landskrona, Sölvesborg och Uddevalla — har varven en dominerande ställning som arbetsgivare.

Sedan den 1 januari 1970 är *Karlskronavarvet AB* ett helägt dotterbolag till Statsföretag. Varvet är huvudsakligen inriktat på örlogsfartyg och har nyligen avslutat en serie gasturbindrivna torpedbåtar för den svenska marinen. Dessutom levererar varvet fartygssektioner (för- och akterstävar samt roder) till övriga svenska varv, framför allt Kockums Mekaniska Verkstad och Götaverken. Nuvarande orderstock ger i stort sett full sysselsättning till 1 januari 1978. Som ett led i varvets strävan att utveckla en verkstadsrörelse förvärvades 1975 Hvilans Mekaniska Verkstad, som tillverkar traverser och telfrar.

Uddevallavarvet AB är sedan 1972 ett helägt dotterbolag till Statsföretag. I och med det nyligen avslutade investeringsprogrammet har varvet kapacitet för byggandet av fartyg upp till 600 000 ton dödvikt. Varvet har en orderstock som sträcker sig in på andra halvåret 1978. Uddevallavarvets helägda dotterbolag Skandiaverken tillverkar bl. a. hjälpmotorer för fartyg i sin verkstad i Lysekil.

Sedan 1 juli 1976 är staten genom Fonden för statens aktier och Statsföretag majoritetsägare i *AB Götaverken* (Fonden för statens aktier 42,7 % och Statsföretag 8,3 % av aktiekapitalet). Eriksbergs Mekaniska Verkstad är från samma datum dotterbolag till Götaverken. I Götaverkenkoncernen finns de egentliga nybyggnadsvarven Arendal och Eriksberg i Göteborg samt Öresundsvarvet i Landskrona. Cityvar-

vet i Göteborg bedriver fartygsreparationer och ombyggnader i stor skala och dessutom finns reparationsverksamhet vid Öresundsvarvet och blandad nybyggnadsverksamhet och reparation vid Sölvesborgs varv och Finnroda varv i Stockholm. Götaverkens orderstock ger varven sysselsättning i stort sett under 1977. Den s. k. industridivisionen i Götaverken innefattar Götaverken Ångteknik, som tillverkar ångpannor och processutrustning för industrin och Götaverken Byggaluminium med tillverkning av fasadelement. I industridivisionen finns dessutom sedan början av 1976 rörentreprenadföretaget Calor-Celsius, som även bedriver elektrisk installationsverksamhet.

Statens efter hand betydande intressen i svensk varvsindustri motiverade en översyn av den statliga varvsgruppens organisatoriska struktur. Den 6 maj 1976 tillsattes därför en kommitté med uppgift att göra en utredning om samordning av de statsägda varven. Målet var att åstadkomma en väl sammanhållen effektiv statlig varvsgrupp med beaktande av de samordningsvinster som kunde uppnås.

Form för samordning

Varvskommittén har fått i uppdrag att bedöma om varvsgruppen bör vara en sammanhållen företagsgrupp utan direkt formellt samband eller utgöra en koncernbildning med ett särskilt moderbolag. Valet mellan organisationsalternativen beror på hur de samordningsfördelar, som finns mellan varvsbolagen, bäst kan tas till vara. Sådana samordningsfördelar kan bestå i ett bättre utnyttjande av samlade resurser i form av kapital eller utrustning. I utredningsdirektiven nämns som exempel på samordningsfördelar en koncentration av tillverkningen av sektioner och däckshus liksom annan fartygsutrustning.

Varvskommittén har kommit till den uppfattningen att en koncernbildning, med ett för ändamålet bildat moderbolag, är den organisationsform, som ger de bästa förutsättningarna för en samordning av den statsägda varvsindustrin. Statens och Statsföretags aktieinnehav i Götaverken, Karlskronavarvet och Uddevallavarvet föreslås sålunda sammanfört i ett moderbolag. Kommittén redovisar i det följande sina synpunkter på huvudmannaskapet för den föreslagna varvskoncernen.

Genom en koncernbildning åstadkoms en fast sammanhållen företagsgrupp med ett moderbolag, som utövar ägarfunktionerna gentemot dotterbolagen. Dessa innefattar att uppställa mål för deras verksamhet, att tillsätta styrelse och ledning samt att ansvara för kapitalförsörjningen. Vidare åligger det moderbolaget att utarbeta långsiktiga verksamhetsplaner för varvsgruppen.

Bildandet av ett moderbolag för de statsägda varven innebär att de långsiktiga beslut som berör en dominerande del av den svenska varvsindustrin kommer att fattas av den styrelse som tillsätts för moderbolaget. Detta gäller t. ex. i fråga om lagerproduktionen, liksom i fråga

om omställningar av driften. Det är dotterbolagens uppgift och ansvar att inom de ramar, som fastställts av moderbolaget och dess styrelse, bedriva sin verksamhet på effektivast möjliga sätt.

Samspelet moderbolag—dotterbolag

Som angivits ovan föreslås moderbolaget ansvara för varvskoncernens samordning och långsiktiga utveckling medan dotterbolagen har det operativa ansvaret. Det bör vara en av koncernledningens första uppgifter att i samarbete med dotterbolagen utarbeta de regler som skall gälla för samspelet mellan moderbolag och dotterbolag. Kommitén vill emellertid anföra några principiella synpunkter:

1. I dotterbolagens styrelser bör, förutom representanter för moderbolagets ledning, även externa ledamöter, som också kan vara ledamöter i moderbolagets styrelse, ingå. Vidare kommer naturligtvis representanter för de anställda att ingå i respektive dotterbolags styrelse.

2. I syfte att få den nära kontakt mellan moderbolag och dotterbolag, som är önskvärd, föreslås att moderbolagets verkställande direktör ingår som ordförande i dotterbolagens styrelser.

3. För samtliga dotterbolag enhetliga principer och rutiner för ekonomisk planering och rapportering bör fastläggas för att, såväl internt som externt, erhålla en riktig bild av utvecklingen inom koncernen och dess enskilda delar.

Moderbolaget

Moderbolagets uppgifter bör bli vidare än ett förvaltningsbolags. De innefattar att utse styrelse, ledning och revisorer i dotterbolagen samt att uppställa mål för deras verksamhet. Det är vidare en uppgift för moderbolaget att utarbeta långsiktiga verksamhetsplaner för koncernen.

Överkapaciteten inom varvsindustrin kräver en betydande neddragning av verksamheten och därmed minskning av antalet anställda. Den statliga varvskoncernen kan inte förväntas att på egen hand bereda alternativ sysselsättning men bör bygga upp resurser för att aktivt söka medverka till att sådan kan erhållas inom och utom koncernen. Även på annat sätt bör man lindra effekterna av neddragningen för de anställda. Sådana uppgifter faller naturligen på moderbolaget.

Med tanke på den centrala roll som varvens finansrörelse spelar för verksamhetsplaneringen, synes det lämpligt att denna förs till moderbolaget. Detta kan innebära att moderbolaget får ansvara för refinansiering av fartygskrediter och handläggning av valutafrågor. Ansvaret för gruppens långfristiga kapitalförsörjning i övrigt faller naturligen på moderbolaget.

Det är vidare en uppgift för moderbolaget att i samarbete med dotterbolagen utarbeta och fastställa principer för den ekonomiska planeringen och rapporteringen samt att löpande följa densamma.

Moderbolaget föreslås få mycket begränsade egna stabsresurser. Med tanke på att de tre ingående dotterbolagen samtliga har relativt kompletta organisationer kan koncernledningen vid behov anlita dotterbolagens staber. Sedan styrelsen för det nybildade moderbolaget utsetts och denna i sin tur nominerat verkställande direktör, tillika koncernchef, bör det ankomma på denne att snarast skapa en fungerande organisation i moderbolaget och besätta chefsposterna i denna. Därefter har koncernledningen att i nära samarbete med dotterbolagen i gruppen åstadkomma den organisatoriska struktur inom koncernen, som kan göra den optimalt konkurrenskraftig och utvecklingsbar.

Dotterbolagen

Kommitténs förslag syftar endast till att åstadkomma en grund för samordningen av den statsägda varvsindustrin. Det måste vara koncernledningens uppgift att inom den ram som skapats av att ägarfunktionen utövas av ett moderbolag ge koncernen en lämplig struktur. Detta kan medföra en omgruppering av de enheter som kommer att ingå i den föreslagna koncernen. Personalorganisationerna vid Götaverken Öresundsvarvet AB har därvid framhållit ett önskemål om att Öresundsvarvet genom sin storlek och geografiska belägenhet ges samma ställning som Uddevallavarvet eller Karlskronavarvet i förhållande till koncernens moderbolag. Som tidigare framhållits är det inte utredningens avsikt att lämna förslag på enskildheter i koncernens organisatoriska uppbyggnad — endast att ange ramen. Varvskoncernens ledning har att tillsammans med de anställda utarbeta planer för koncernens organisation och efter godkännande i moderbolagets styrelse genomföra dessa.

Utredningens direktiv ifrågasätter om det inte skulle vara lämpligt att varvsgruppen utökas med ytterligare något industriföretag i syfte att ge gruppen en bättre struktur. Även om det bör ankomma på den blivande koncernledningen att göra sådana överväganden, anser kommittén att om ytterligare företag nu skulle tillföras koncernen skulle det, även om de i sig är relativt problemfria, innebära ytterligare en komplikation.

Ägarförhållanden

Som framgått av bakgrundsteckningen är Statsföretag ägare till 100 % av aktierna i Karlskronavarvet respektive Uddevallavarvet samt till 8,3 % av aktierna i Götaverken. 42,7 % av aktierna i Götaverken ligger hos Fonden för statens aktier, varigenom staten direkt eller indirekt har 51 % av aktiekapitalet i Götaverken, medan 49 % innehas av Saléninvest. Den av kommittén föreslagna koncernbildningen innebär att det direkta och indirekta statliga aktieinnehavet läggs i ett för ändamålet

bildat moderbolag. Saléninvests aktieinnehav i Götaverken behöver ej direkt beröras av koncernbildningen.

Statsföretag bildades i syfte att sammanföra de statliga industriintressena under en gemensam ledning med ansvar för utvecklingen inom företagsgruppen. Härvid kom regeringens ägaransvar att utövas gentemot Statsföretag som i sin tur avlastar regeringen från utövandet av ägaransvaret gentemot samtliga dotterbolag. Statsföretagsgruppen bestod vid tillkomsten av 22 dotterbolag i olika branscher.

Under de år som gått sedan Statsföretagsgruppen kom till stånd har en avsevärd kompetens upparbetats i fråga om handläggning av frågor rörande koncernorganisation. Vidare har enhetliga riktlinjer utarbetats och accepterats av dotterbolagen beträffande samspelet mellan dotter- och moderbolag i frågor rörande t. ex. planering och rapportering, investeringar och deras finansiering liksom i fråga om personalpolitik. Inom gruppen har närbesläktade företag förts samman till underkoncerner, t. ex. Kabigruppen (läkemedel) och Liber (grafisk industri). Inom de finansiella ramar som skall godkännas av Statsföretag bedrivs i dessa underkoncerner en strukturrationalisering i syfte att förbättra deras konkurrensförmåga.

De erfarenheter som gjorts inom Statsföretagsgruppen skulle direkt komma den föreslagna varvskoncernen tillgodo om den ingick i gruppen och sannolikt kunde detta underlätta en omstrukturering av varvskoncernen. Vidare kan tillhörigheten till Statsföretagsgruppen i ett speciellt utsatt läge för varvskoncernen ge vissa möjligheter till kompletterande sysselsättning.

Slutligen skulle vissa samordningsmöjligheter finnas mellan de icke varvsanknutna industriföretag som ingår framför allt i Götaverkskoncernen med vissa företag i Statsföretagsgruppen.

Det kan sålunda finnas organisatoriska skäl som talar för att varvskoncernen inordnas som en underkoncern i Statsföretagsgruppen. Härigenom skulle emellertid Statsföretagsgruppen komma att få en mycket stark dominans av varvsföretag. Nedanstående tabell ger vissa nyckeltal för de aktuella varvsbolagen samt för Statsföretagsgruppen i slutet av 1976.

	Balans- omslut- ning mkr	Eget kapital mkr	Soliditet %	Antal an- ställda
Götaverken	11 250	204	2	22 000
Karlskronavarvet	480	104	21	2 000
Uddevallavarvet	2 470	264	11	3 500
	14 200	572	4	27 500
Statsföretagsgruppen	17 180	4 880	28	44 000
exkl. varven	14 230	4 570	32	38 500
inkl. varven	28 430	ca 5 100	18	66 000
(även 51 % av Götaverken)				

Statsföretag är enligt vad kommittén erfarit för närvarande icke berett att ikläda sig det finansiella ansvaret för varvskoncernen med tanke på vad detta skulle innebära för Statsföretagsgruppens balansräkning. Statsföretagsgruppen har dessutom redan förutom varvsbolagen ett betydande kapitalbehov för finansiering av planerade investeringar.

Det torde emellertid finnas starka skäl som talar för att den föreslagna varvskoncernen inte inordnas som en underkoncern till Statsföretag utan placeras direkt under industridepartementet, varvid aktierna i varvskoncernens moderbolag fördes till Fonden för statens aktier. Som framgår av den ovanstående sammanställningen har den föreslagna varvskoncernen en balansomslutning som i slutet av 1976 är ungefär lika stor som Statsföretagsgruppens exkl. varven. Antalet anställda skulle uppgå till 27 500 respektive 38 500. Som framgått av analysgruppens arbete står varven inför genomgripande förändringar av verksamheten, vilket kommer att ställa stora krav på specialiserade ledningsresurser för att lösa just dessa uppgifter. Den industri- och, i vid mening, näringspolitiska betydelse som varvsindustrin har, torde också motivera att den föreslagna varvskoncernen placeras under industridepartementet. Därvid skulle samma regler kunna gälla för samspelet mellan varvskoncernens moderbolag och industridepartementet som mellan Statsföretag och industridepartementet.

Det finns emellertid anledning att pröva om det finns möjligheter att nyttiggöra sig de fördelar som en anknytning till Statsföretagsgruppen skulle innebära och som redovisats ovan, även om Statsföretag icke kan ikläda sig det fulla finansiella ansvaret för varvskoncernen. Detta skulle kunna ske genom att aktierna i moderbolaget i varvskoncernen fördes till Fonden för statens aktier medan ägarfunktionerna, förutom ansvaret för varvskoncernens försörjning med riskkapital, utövades av Statsföretag i enlighet med ett avtal som finge upprättas mellan staten och Statsföretag. Ett sådant avtal synes även böra reglera frågan om ett eventuellt senare överförande av aktierna i varvskoncernens moderbolag från Fonden för statens aktier till Statsföretag.

Om en varvskoncern utanför Statsföretagsgruppen bildas uppstår frågan om värdering av Statsföretags innehav av aktierna i Karlskronavarvet resp. Uddevallavarvet samt minoritetsintresset i Götaverken. Staten och Statsföretag får överenskomma om de villkor som härvid skall gälla.

Särskilt yttrande

Av Gustav Henningsson

Till

Uddevalla 1977-02-10

Sven G. Andrén

Varvskommittén

Med anledning av Varvskommitténs förslag får jag — på uppdrag av de fackliga organisationerna vid Uddevallavarvet — inlämna följande reservationer.

Kommitténs förslag att sammanföra de helt eller delvis statsägda varven i en fristående varvskoncern utanför Statsföretag och med mycket begränsad självständighetsgrad för de enskilda varvsbolagen finner vi mindre lämpligt. Som grund för vår ståndpunkt vill vi framföra följande argument:

Riktlinjerna för den nya ägarstrukturen och den pågående omorganisationen inom Götaverkenkoncernen bör vara helt avklarade, innan man tar itu med de mer långsiktiga och genomgripande planerna på en total samordning av svensk varvsindustri. Härigenom vinner man erfarenhet beträffande samordning samt har större möjlighet att överblicka om det finns samordningsvinster att hämta.

Erhålles samordningsvinster vid sammanslagningen av Eriksberg och Götaverken bör man överväga en ytterligare samordning under förutsättning att Saléninvest avvecklar sin ägarandel i Götaverkenkoncernen.

Den totala samordningen av svensk varvsindustri bör ske via redan nu fungerande samarbetsorgan, så att även icke-statliga varv kan medverka till eventuella samordningsvinster. Sveriges Varvsindustriförening bör följaktligen tillföras ytterligare resurser.

Statsföretag bildades i syfte att sammanföra och samordna statens industriintressen under en gemensam ledning med ansvar för utvecklingen inom gruppen. Med åren har en avsevärd erfarenhet och kunskap samlats hos Statsföretag i skilda frågor som berör koncernorganisation. Moderbolaget har tillsammans med dotterföretagen utarbetat enhetliga riktlinjer hur samspelet dem emellan bäst skall fungera vad gäller planering, finansiering, investeringar och personalpolitik. Samspelet fungerar i dag enligt vår mening bra och tillför dotterbolagen resurser. Liknande fördelar kan måhända med tiden även upparbetas i ett Statsvarv AB, men inkörningstiden kommer erfarenhetsmässigt att vara ytterligt besvärlig och långvarig. En sådan samordningsprocess skadar svensk varvsindustri och organisationen kan bli en tung byråkratisk apparat.

Inom Statsföretagsgruppen har närbesläktade företag förts samman till underkoncerner, t. ex. Kabi-gruppen och Liber. Vår mening är att

så även bör göras med de skilda varvsföretagen. Varje enskilt varv blir ett självständigt dotterbolag inom Statsföretag. Statsföretagsgruppen kommer sålunda att innehålla skilda branscher. Effekterna av konjunktursvackor kan på så sätt mildras, om koncernen i sin helhet innehåller olikartade branscher, var och en med sin konjunkturcykel.

Argumentet att Götaverkenkoncernens ingående i Statsföretag skulle medföra alltför stark dominans av varvsföretag inom Statsföretagsgruppen anser vi inte vara relevant med hänsyn till den redan beslutade kapacitetsreduktionen.

Genomförs den av oss föreslagna omorganisationen kan de erfarenheter som gjorts inom Statsföretagsgruppen komma de skilda varven till godo, och förmodligen skulle detta underlätta en total samordning av svensk varvsindustri, om så blir aktuellt.

Vi är övertygade om att en sammanföring av de helt eller delvis statsägda varven i en fristående koncern utanför Statsföretag kommer att medföra enorma samordningsproblem. Vi tror att ett Statsvarv AB blir en koloss på lerfötter, byråkratisk, ötymlig och svår att manövrera. I alltför stora företagsenheter har den enskilde ofta svårt att förstå sin betydelse i produktionskedjan och härigenom minskar arbetsmotivationen.

Vidare anser vi att samordningsvinster inte får göras på bekostnad av en försvagning av nu fungerande rationella produktionsenheter.

Vi föreslår därför

- att Götaverkenkoncernens problem löses definitivt, innan den framtida varvsorganisationen fastställs
- att Statsföretag utgör moderbolag för de varv där staten har ägarintressen
- att samordningen och samarbetet mellan de svenska varven skall ske via den redan nu fungerande branschorganisationen, Sveriges Varvsindustriförening
- att självständighetsgraden hos resp. varv skall vara oförändrad jämfört med vad som gäller för Statsföretags dotterbolag idag.

Gustav Henningsson