Nr 515

av herr Henrikson m. fl.
om näringspolitiskt stöd åt svensk civil flygplansproduktion.

Svensk flygindustri har sedan sin tillkomst i huvudsak varit inriktad på framställning av flygplan för det svenska flygvapnet. Under 1950-talet inleddes framgångsrikt en omorientering mot civila projekt, bl. a. genom framställning av trafikflygplan. På grund av stora militära beställningar fick dock denna omorientering avbrytas. Den svenska flygindustrin sysselsätter i dag direkt 9 500 personer, varav huvudparten är engagerad i det s. k. Viggenprojektet. Härtill kommer ca 10 000 personer som är sysselsatta hos olika underleverantörer. Regionalt är flygindustrin koncentrerad till Linköpingsregionen, där ca 5 500 personer är anställda inom Saab-Scanias flygdivision.

Den svenska tillverkningen av militärflygplan har präglats av en internationellt sett hög teknologisk och kvalitetsmässig standard.

För framtiden kan dock förutses en minskad efterfrågan av stridsflygplan inom det svenska försvaret. Detta förhållande jämte de mycket betydande utvecklingskostnader som i dag är förenade med tillverkning av avancerade stridsflygplan gör det osannolikt att en sådan tillverkning för svenska försvaret ensam skall kunna bilda underlag för att trygga full sysselsättning inom den svenska flygindustrin. Kostnadsutvecklingen har medfört att redan pågående projekt inte beräknas få den omfattning som ursprungligen planerats. Tillgång till en högt utvecklad flygplansindustri inom landet är emellertid önskvärd av såväl försvars- som handelspolitiska skäl. Härtill kommer att flygindustrins omfattning och regionala koncentration gör den till en betydande sysselsättningspolitisk fråga.

I syfte att trygga den svenska flygindustrins framtid har Saab-Scania tillsammans med en tysk, en engelsk och en spansk flygplanstillverkare bildat ett bolag, Europlane Ltd., för utveckling av tystgående passagerarplan *avsedda för korta flygfält*. I målsättningen ingår att flygplanen skall ha stor flexibilitet vad beträffar räckvidd, dvs. de skall kunna användas såväl på inrikeslinjer som på längre distanser. Redan våren 1977 skall enligt planerna en flygande prototyp finnas färdig, och 1979 kommer sedan troligtvis serieleveranser att kunna påbörjas. En förutsättning för att projektet skall kunna bli framgångsrikt torde bl. a. vara att tillverkarländerna ger projektet näringspolitiskt stöd och att detta stöd kompletteras med åtgärder av kredit- och luftfartspolitisk natur. Det kan t. ex. gälla att underlätta för de nationella flygbolagen att på förmånliga kreditvillkor kunna stödja projektet genom tidiga beställningar samt att genom bevarande av närflygplatser möjliggöra för dessa flygbolag att redan från början utnyttja kortfältsflygplanens optimala förutsättningar.

Med hänsyn till det anförda föreslår vi

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att förutsättningarna för att genom näringspolitiskt och annat stöd till utveckling och tillverkning av civila flygplansprojekt för att kunna trygga sysselsättningen inom den svenska flygindustrin blir föremål för skyndsam utredning.

Stockholm den 24 januari 1973

LARS HENRIKSON (s)

THURE JADESTIG (s)

ERIK WÄRNBERG (s)

BERNT NILSSON (s)
i Kalmar

BÖRJE RUNESSON (s)

CHRISTER NILSSON (s)
i Norrköping

OSCAR FRANZÉN (s)

GILLIS AUGUSTSSON (s)

SVEN PERSSON (s)
i Skänninge

INGEMAR LEANDER (s)

GOTAB 73 3169 S Stockholm 1973