

# Riksdagens protokoll



1980/81:155

2 juni 1981

---

## Debatter m. m.

### Tisdagen den 2 juni

Vissa varvsfrågor, m. m. .... 3

## Samtliga avgjorda ärenden

### Tisdagen den 2 juni

#### *Näringsutskottets betänkande*

1980/81:63 om vissa varvsfrågor, m. m. .... 3

#### *Arbetsmarknadsutskottets betänkande*

1980/81:17 om sysselsättningsfrågor i samband med omstrukturen av varven ..... 3



**1980/81:155**

**Tisdagen den 2 juni**

Kl. 10.00

1 § Upplästes följande inkomna skrivelse:

Till riksdagen

Jag ber härmed att få avsäga mig uppdraget som ledamot av Europarådets parlamentariska församling.

Stockholm den 26 maj 1981

*Björn Molin*

Denna avsägelse godkändes av kammaren.

2 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1980/81:2209 till socialutskottet

1980/81:2210 till försvarsutskottet

3 § Föredrogs men bordlades åter

Skatteutskottets betänkanden 1980/81:61 och 62

Lagutskottets betänkanden 1980/81:29 och 31–33

Socialförsäkringsutskottets betänkanden 1980/81:29 och 30

Utbildningsutskottets betänkanden 1980/81:37 och 38

Jordbruksutskottets betänkande 1980/81:34

Civilutskottets betänkanden 1980/81:40, 41 och 43

**4 § Vissa varvsfrågor, m. m.**

Föredrogs

näringsutskottets betänkande

1980/81:63 om vissa varvsfrågor, m. m. (prop. 1980/81:131) och

arbetsmarknadsutskottets betänkande

1980/81:17 om sysselsättningsfrågor i samband med omstruktureringen av varven (prop. 1980/81:131).

**Anf. 1 TALMANNEN:**

Näringsutskottets betänkande 63 och arbetsmarknadsutskottets betänkande 17 debatteras i ett sammanhang, och yrkanden beträffande dessa betänkanden får framställas under den gemensamma överläggningen.

**Anf. 2 THAGE PETERSON (s):**

Herr talman! För nästan exakt ett år sedan debatterade vi varven här i riksdagen. Industriminister Åsling trodde då att riksdagen skulle fatta ett beslut som höll några år. Jag trodde av flera skäl att så inte skulle bli fallet. Regeringens förslag var dåligt underbyggda – de var i stor utsträckning baserade på fromma förhoppningar. Det som främst har kännetecknat de borgerliga regeringarnas varvsolitik har varit brist på långsiktighet. Dessutom hade vi från socialdemokratiskt håll onda aningar beträffande regeringens och Svenska Varv AB:s vilja att följa ett riksdagsbeslut som gick dem emot om Landskronavarvet.

Och nu ett år senare står vi alltså här igen för att diskutera varven.

Nedgången för svensk varvsindustri har fortsatt under det år som har gått. Kockums problem har förvärrats. Öresundsvarvet håller – tvärt emot vad riksdagen beslutade – på att avvecklas. Kalmar Varv stälptes av den borgerliga trepartiregeringens agerande.

Men avvecklingen av svensk varvsindustri är bara en del av den nedrustning som äger rum i svensk industri. Jag upprepar vad jag sagt många gånger tidigare i denna talarstol: I Sverige förekommer ett nedläggningsraseri som drabbar industrikapacitet och industriarbetsplatser. Och landets regering anstränger sig inte ens för att hjälpligt spjärna emot förstörelsen. Tvärtom, regeringen t. o. m. medverkar i nedgången. Avvecklingen av tekoindustrin och den manuella glasindustrin fortsätter med rasande fart, trots att riksdagen har beslutat om en bestämd nivå på sysselsättningen, för att ta ett enda exempel. Bara på ett år – mellan februari 1980 och februari 1981 – försvann inte mindre än 30 000 jobb i industrin. Industriinvesteringarna ligger nu 25 % lägre än de gjorde 1976, då de borgerliga tog över. Satsningarna på teknisk forskning och utveckling har stagnerat, ja, i vissa fall t. o. m. minskat. Byggandet når i år en absolut bottenivå. Skogsindustrin avvecklar på grund av "bristen" på skog i det skogrika landet Sverige. SJ får inte bygga de vagnar och lok som SJ behöver. Sådana beställningar skulle betyda mycket för varven. De anställda och deras organisationer får inte ens sina förslag prövade när det gäller att rädda industrier. Herr talman! Jag skulle kunna fortsätta med denna uppräkninng, men det får vara nog med detta för att belysa hur det nu är ställt i Sverige.

Industriminister under större delen av denna nedgångsperiod för industriell verksamhet har varit Nils G. Åsling!

Jag har flera gånger i denna kammare ställt frågor till herr Åsling om vad han har gjort för att stoppa den industriella nedrustningen.

Vad gjorde industriministern för att följa upp riksdagens beslut om Öresundsvarvet? Såvitt jag vet ingenting – ingenting positivt i alla fall.

Vad har industriministern vidtagit för åtgärder för att få fram virke till

skogsindustrin? Alla vet ju att regeringen inte har vidtagit en enda åtgärd av vikt.

Vad har industriministern gjort för att hjälpa den svenska utrustningsindustrin för våra basnäringar att bli konkurrenskraftig igen? Såvitt vi vet ingenting – trots löften här i riksdagen.

Jag skall inte gå längre. Men det kunde ha blivit flera tiotal franka frågor och lika många tomma svar, om jag fortsatte genomgången industribransch efter industribransch. Det skulle bli dystra siffror och fallande skalor för att belysa industripolitikens förfall. Detta är emellertid endast en sida. En annan sida är den pessimism och håglöshet som blivit följderna av att inte regeringen gör något åt utvecklingen. Människorna läser om och många upplever företagsnedläggelser, arbetslöshet och minskade industriella satsningar. Men man har inget läst om att landets ansvariga tar tag i problemen och svårigheterna. Det är farligt för en demokrati att ha en regering som inte behärskar situationen. Men så är läget i Sverige i dag.

Jag säger inte att de industriella problemen är lätta – tvärtom. De är mycket svåra. Och det finns inga enkla lösningar på de strukturproblemen som svensk industri befinner sig i. Det kommer att innebära väldiga påfrestningar och ta lång tid att klara av dessa problem. Och vilken regering som än sitter så kommer den hårda internationella konkurrensen att finnas kvar.

Men jag vill tillägga: flera av svårigheterna är hemmatillverkade. Vi skulle kunna lindra svårigheterna med svenska beslut – beslut av Sveriges regering. Vi behöver ju ändå inte förvärra läget genom att inte göra något. Vad svenska folket nu helt säkert längtar efter är en regering som äntligen börjar regera, som sätter i gång byggandet, som ser till att skogsindustrin får råvara, som stimulerar energiinvesteringarna, som gör samhällsbeställningar i den svenska industrin, som satsar på teknikupphandling och utveckling. Jag tror, herr talman, att en ny regering helt säkert skulle vara den bästa injektionen för svensk industri och för industriell verksamhet och utveckling. Det skulle också gälla varven.

Varvsfrågorna har under några år tillhört de mera heta industripolitiska frågorna. Det har varit helt naturligt, eftersom staten i varven har gjort mycket stora ekonomiska satsningar.

Ett kraftigt ras i orderingången till världens varvsindustrier inträffade efter åren 1973–1974. Detta drabbade den svenska varvsnäringen med stor kraft. Om maknadsutvecklingen då tillåts slå igenom snabbt och i full omfattning, hade resultatet blivit katastrofalt för den svenska varvsnäringen. Sysselsättningsproblemen skulle ha blivit helt ohanterliga. Även enheter som nu visat sig ha livskraft skulle då ha slagits ut. Det skulle t. ex. ha gällt Arendsvarvet, som vi lyckades förhindra de borgerliga att lägga ner. Där arbetar i dag 3 000 människor i nya verksamheter, som bör ha goda möjligheter att slå igenom.

Det är mot denna bakgrund som samhällets insatser skall ses. Det skall observeras att antalet anställda vid de svenska varven har minskat med 13 000 eller med drygt 40 % mellan åren 1975 och 1980. Så visst har de

Nr 155

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

Vissa varvsfrågor,  
m. m.

Tisdagen den  
2 juni 1981

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

svenska varven dragits ner – mer än något annat land i den internationella varvsindustrin har gjort.

Den socialdemokratiska varvspolitiken har hela tiden haft en klar målsättning: varvspolitiken måste vara långsiktig. Det innebär att struktur- omvandlingen måste planeras noga och att den med nödvändighet måste ta relativt lång tid. Det betyder också att omställningarna inte kan genomföras utan stöd från samhällets sida.

Vi har accepterat nödvändiga kapacitetsminskningar. Men vi har samtidigt krävt att neddragningarna skall ske på ett sådant sätt och i en sådan takt att de varken skadar företagens överlevnadsförmåga eller utsätter de anställda och berörda regioner för onormala påfrestningar. Vi är och har varit beredda att ge ordentliga resurser för utveckling av nya produkter och verksamheter vid de svenska varven.

Den borgerliga varvspolitiken har varit ensidigt inriktad på avveckling. Det har gällt såväl Öresundsvarvet som Arendal. I rena skrotningssparten dränkte man dessutom Kalmar Varv. Nedläggningen av Arendal lyckades vi stoppa. Det gjorde vi också beträffande Öresundsvarvet, men bara formellt genom ett riksdagsbeslut. Regeringen hade bestämt sig för att lägga ner varvet, och då skulle inte ett riksdagsbeslut få lägga hinder i vägen.

Man kan, herr talman, ställa sig frågan: Vad är anledningen till regeringens nedläggningspolitik? Jag tror att den är att finna på det ideologiska planet. Man har så länge predikat att industrin skall sköta sig själv. Industrin är ett område där statsmakterna skall hålla sig undan. När sedan verkligheten visar att en sådan inställning får oacceptabla konsekvenser för samhället och de anställda, då är man oförmögen att tänka om. Det ligger nära till hands att dra en parallell med den gamla historien: Vid avvikelser mellan kartan och terrängen gäller kartan.

Dessutom har den borgerliga politiken i all sin förenkling av verkligheten vissa bestickande inslag. Det är lätt att säga – och har väl också som isolerat argument en betydande slagkraft, det erkänner jag – att all industriell verksamhet som inte är företagsekonomiskt lönsam skall avvecklas, och den skall avvecklas fort. För att freda sig för konsekvenserna säger man: Resurserna skall i stället satsas på nya områden.

Jag vill göra den deklARATIONEN för kammaren, att självfallet skall vi satsa – och satsa med full kraft – på ny teknik, nya produkter och nya marknader. Detta är också en av grundstenarna i den socialdemokratiska industripolitiken. Jag behöver inte för kammarens ledamöter redovisa alla de förslag som vi har lagt fram för att initiera och forcera en sådan utveckling. Det är socialdemokratin som stått för nytänkandet när det gäller satsningar på industriell utveckling.

Men dessa satsningar räcker ju inte. De ger ingen mera omfattande produktion och sysselsättning förrän kanske i bästa fall i slutet av 1980-talet. Vi menar att 1980-talets industri därför i allt väsentligt måste vara den industri vi har i dag, självfallet vidareutvecklad i olika avseenden. Det är därför vi från socialdemokratiskt håll ständigt varnar regeringen för den oplanerade utslagning av industriell verksamhet som i dag äger rum i Sverige.

De borgerliga är inte beredda att ta konsekvenserna av verkligheten, av vad som pågår. Man är inte beredd att föra en genomarbetad och långsiktig branschpolitik, där man försöker ta till vara och bygga vidare på det som är utvecklingsbart i våra traditionella industribranscher. Nej, följande tycks gälla: är den företagsekonomiska lönsamheten svag i dag, så skall alltsammans skrotas. Det är inte särskilt konstruktivt – om jag skall uttrycka mig mildt.

Jag har velat ta upp det här därför att det i så hög grad gäller för varvsindustrin. De borgerliga regeringarna har alla haft samma inställning: svensk varvsindustri är ett eländes elände. Inte minst industriminister Åsling gör sig gärna till tolk för denna inställning. Han missar inte gärna en utläggning om varvspolitikens kostnader och om varvens belastning på det svenska folkhushållet. Han betraktar varje beslut i riksdagen som har en motsatt inriktning som olyckligt och för samhällsekonomin förödande.

Vi är från socialdemokratisk sida mycket kritiska mot regeringens varvspolitik därför att den saknar långsiktighet. Den är ryckig och destruktiv. Jag vill beteckna den som en politik på årsbasis. Denna brist framgår ju också med all klarhet av den proposition som ligger till grund för de beslut som vi i dag står inför.

Årets varvsproposition anknyter väl till den borgerliga traditionen. Det helt dominerande draget är uppgivenheten. Det finns – och det tror jag industriministern själv vill erkänna – inga konstruktiva förslag för att på något enda område få till stånd en positiv utveckling inom den svenska varvsnäringen. Vad som sker inom Svenska Varv kommenterar regeringen bara mycket kortfattat, och detta trots att Svenska Varv på punkt efter punkt går ifrån den utvecklingsplan som låg till grund för riksdagens beslut för ett år sedan och trots att resultatutvecklingen för alla varvsenheter blivit betydligt sämre än vad som då förutsågs.

Jag vill tillägga att regeringen inte heller är intresserad av vad som skall ske med de människor som nu kommer att avskedas. Hur dessa människor skall få sysselsättning bryr sig regeringen inte om. Regeringen tycker att det får väl andra klara av. Det gäller ändå 4 000 personer i Landskrona/Malmöområdet! Det är en närmast otrolig behandling av sysselsättningsproblemen och ägaransvaret som sker i den proposition som vi nu skall behandla.

Vi säger inte – det vill jag gärna tillägga – att varvsproblemen är löslösta. Vi har aldrig trott att det finns några enkla patentlösningar. Och utvecklingen inom varvsindustrin är ofta svår att bedöma. Men det finns en rad grundläggande skillnader mellan vår politik och den borgerliga regeringens varvspolitik.

Vi anser att man måste göra sitt yttersta för att ta till vara och vidareutveckla det positiva som finns inom varvsnäringen. Staten måste se till att de idéer och de projekt som finns verkligen prövas seriöst. Det kräver tid och det kräver ekonomiska resurser.

Men varvspolitiken kräver mer än tid och pengar. Staten måste ta ett ansvar för och engagera sig i utvecklingen. Vi menar från socialdemokratiskt håll att nu behövs en samlad plan för den svenska varvsnäringen – en samlad

plan där man tar samhällsekonomiska hänsyn, där man gör samhällsekonomiska bedömningar, där man låter de anställda vara med om och utforma den framtida politiken. Vi måste här i Sverige – tiden är nu inne för det – ställa ett antal avgörande frågor: Vad skall vara kvar av varvsindustrin i Sverige? Skall vi ha industrikapacitet kvar för att tillverka specialbåtar och avancerade fartyg? Eller skall varvsindustrin bara tillverka det enkla tonnaget? Eller skall vi över huvud taget inte tillverka båtar i Sverige? Men vi vill också ha en bedömning av följande frågor: Vilken betydelse har våra varv för de svenska rederierna? Vilken betydelse för sysselsättningen och ekonomin har varven för vår stålindustri – och vilken betydelse har stålindustrin i sin tur för de svenska gruvorna? Dessa och andra frågor kommer vi inte ifrån, utan vi måste nu gå igenom dem för att motivera satsningarna på varven och för att kunna göra satsningar på nya verksamheter vid varven. Vi kan – så menar vi nu från socialdemokratiskt håll – inte bara fortsätta att lägga ned.

Jag är, herr talman, rädd för att svensk varvsindustri kommer att helt raderas ut till följd av en planlös politik. Ty varje gång som industriministern har lagt fram förslag till riksdagen om varven så har det varit fråga om avveckling och neddragning. Aldrig samhällsekonomiska bedömningar, aldrig förslag om satsningar på utvecklingar och nya verksamheter!

Jag vill nu något närmare gå in på utvecklingen vid ett par av de enskilda varven.

Vi har i vår motion redovisat vad som har hänt med Öresundsvarvet. Varvets utveckling har också varit föremål för debatter här i kammaren. Hugo Bengtsson kommer i sitt inlägg senare att ytterligare behandla Öresundsvarvet. Jag skall därför inte göra någon historiebeteckning. Det går dock inte att undgå att åter peka på några betydelsefulla fakta – nu när den slutliga domen också formellt skall falla över varvet.

Det var ett entydigt beslut som riksdagen fattade för ett år sedan. Öresundsvarvet skulle få genomföra den omfattande omstrukturering som varvets utvecklingsplan lade fast. Jag vill påminna industriministern om att riksdagens beslut inte var något beslut som var villkorat av om industriministern eller Svenska Varvs koncernledning tyckte om det. Beslutet i riksdagen var direkt och bindande.

Riksdagsbeslutet saboterades – tyvärr med framgång – av industriministern och koncernledningen. Omstruktureringen påbörjades aldrig. De utvecklingspengar som riksdagen ställt till förfogande har inte till någon del använts för de ändamål som de var avsedda för enligt riksdagsbeslutet. Koncernledningen för Svenska Varv vidtog inga åtgärder för att stötta varvet. Bl. a. saknade Öresundsvarvet länge erforderlig ledningskapacitet. Koncernledningen fattade i stället, fyra månader efter riksdagsbeslutet om en femårig utvecklingsplan för varvet, beslut om att varvet skulle läggas ned. Industriministern förklarade i en interpellationsdebatt som jag hade med honom här i kammaren att han för sin del inte fann anledning att söka påverka detta beslut. Jag tror att man i själva verket kan utgå från att koncernstyrelsen redan före sitt beslut hade fått industriministerns välsignelse.

Det här innebär inget annat än ett förakt för riksdagens beslut. När den borgerliga industripolitikens historia skrivs kommer regeringens hantering av Öresundsvarvet i Landskrona att vara en stor ful plump!

Regeringen började lägga ner Öresundsvarvet när riksdagen beslutat att varvet inte skulle läggas ner. Regeringen ansträngde sig inte ens för att följa upp riksdagsbeslutet. De socialdemokratiska ledamöterna i konstitutionsutskottet säger att det med fog kan hävdas att regeringen motverkade ett realiserande av riksdagsbeslutet. Man menar att industriministern genom att vid skilda tillfällen ha uttalat sig synnerligen negativt om varvets möjligheter att bestå i hög grad har medverkat till att skapa ett försämrat klimat för varvets verksamhet och dess möjligheter att få lönsamma order. Så skriver de socialdemokratiska ledamöterna i konstitutionsutskottet.

Jag tycker det är motiverat att ge industriministern en chans att lämna kammarens ledamöter en redogörelse för vad som skedde. Jag vill därför kort och gott fråga industriministern vilka konkreta åtgärder han vidtog för att omsätta riksdagsbeslutet i handling. För det kan väl ändå inte vara så att han satt tyst och bara åsåg vad det statliga företaget hade för sig?

Industriministern säger ofta att riksdagsbeslutet om Öresundsvarvet har åsamkat Svenska Varv stora ekonomiska förluster. Detta är inte sant. De förluster som man hänvisar till som argument för nedläggningen har ingenting med Öresundsvarvets utvecklingsplan att göra. De hänför sig till tidigare – av Svenska Varvs koncernstyrelse initierade och beslutade – order. Det är förluster som uppkommit oavsett vilket beslut riksdagen hade fattat förra året.

Nu begär regeringen pengar av riksdagen för att ekonomiskt ro nedläggningen i hamn. En miljard kostar det.

Riksdagen befinner sig nu i en tvångssituation. Avvecklingen av varvet har gått så långt att det inte längre är möjligt att framgångsrikt genomföra riksdagsbeslutet.

Möjligheterna är nu obefintliga att genomföra den tidigare beslutade utvecklingen vid Öresundsvarvet. Vi kommer därför aldrig att få veta om omstruktureringen blivit framgångsrik och om 1 700 människor därigenom kunnat få behålla sina jobb. Med förenade krafter har industriministern och Svenska Varvs koncernledning sett till att riksdagens beslut inte fick förverkligas.

Också i fråga om Karlskronavarvet var riksdagsbeslutet förra året klart och entydigt. Riksdagen slog fast att regeringen har ett särskilt ansvar för sysselsättningen vid varvet. Vidare sade riksdagen att när man ställer lönsamhetskrav på Karlskronavarvet så måste man ta hänsyn till att varvet genom sin marina inriktning har begränsade möjligheter att påverka sin marknadssituation.

Nu har företagsstyrelsen beslutat att kraftigt dra ned verksamheten vid varvet. 500 arbetstillfällen skall bort.

Inte heller här har regeringen och industriministern någon kommentar, än mindre några konstruktiva förslag. Man hänvisar endast till styrelsebeslutet. Inget bakgrundsmaterial redovisas.

Vi menar att Karlskronavarvet skall ha ytterligare tid på sig för marknadsbearbetning och omorientering innan kapaciteten dras ner. Det är ändå bara ett år sedan beslutet om inriktningen av Karlskronavarvet togs.

Och så slutligen Kockums. Där är situationen nu mycket allvarlig. Förlusterna är stora och orderboken är tunn. De åtgärder som regeringen föreslår är de vanliga: verksamheten skall skäras ned, 1 500 människor skall avskedas. Men det finns ingen som helst plan för Kockums verksamhet och utveckling.

Vad tänker industriministern göra åt Kockums? Vad har industriministern för planer för Kockums? Och vad har Svenska Varv för planer? Är det en nedläggning av Kockums som står för dörren? Det kan ju inte ha kommit som någon överraskning för vare sig regeringen eller koncernledningen att Kockums problem skulle växa om man inte gjorde något åt dem.

Vi kräver att en långsiktig plan utan dröjsmål utarbetas för den framtida utvecklingen av Svenska Varv. Detta är angeläget inte minst för Kockums skull. All tänkbar kapacitet måste sättas in för att utnyttja de resurser och utvecklingsmöjligheter som finns vid Kockums och de övriga varven.

Vi har inget till övers för en varvsolitik, där man bara passivt åser utvecklingen, vilken den än blir, och därefter som enda åtgärd förelägger riksdagen förslag om nya neddragningar.

Man kan, herr talman, med fog fråga: Vad är det som gör att förslag om utveckling och nya idéer har så svårt att få framgång inom Svenska Varv? Varför är inte svensk varvsindustri på alerten att ta beställningar som skulle kunna utveckla svensk varvsindustri? Exempel på detta finns i den tekniska tidskriften Ny teknik nr 22 av den 29 maj. Det gäller den nya generation av dykarfartyg man tog fram vid Öresundsvarvet. Svenska Varv var ointresserade enligt artikeln. Marknaden finns. Konstruktionerna finns. Men inte intresset hos Svenska Varv.

Detta bådär inte gott för framtiden – om vi vill att Sverige skall vara kvar som varvsnation. Många menar att de svenska varvens chans ligger i nya och tekniskt avancerade produkter. Tro nu inte, herr Åsling, att det saknas varvsexpertis som menar att det nya Öresundsvarvet hade möjligheter om det bara fått sin chans. Utvecklingen på oljetransportsidan kommer att gå mot ett behov av nya tankfartyg, som kan transportera ett antal separerade partier av oljeprodukter. Det nya tankbehovet blir en utmaning för uppfinnare och fartygskonstruktörer att anpassa gamla båtar och transport-system till nya krav. Detta kommer att fordra ett tekniskt utvecklingsarbete på alla nivåer. Jag tar detta som enda exempel för att belysa de möjligheter som varvsnäringen ändå måste ha.

Men det kräver också en industripolitik som satsar på teknisk forskning och utveckling och som tror på att Sverige har möjlighet att överleva som industrination – men också att utvecklas som industrination. För varven krävs det också en koncernledning som har vilja och resurser att ta vara på det nya och det utvecklingsbara. Mycket stora krav kommer att ställas på koncernledningens organisation och ledningsförmåga, om utvecklingsmög-

ligheterna skall kunna tas till vara fullt ut.

Herr talman! Jag ber med detta att få yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna 1-4 i näringsutskottets betänkande 63.

**Anf. 3 JÖRN SVENSSON (vpk):**

Herr talman! Jag skall börja med att yrka bifall till vpk-motionen 2124 däremot inte till motionen 1044, som är skriven i ett tidigare tidsläge som nu får anses överspelat.

Varför är det viktigt att föra en strid till försvar för de svenska varven? Det finns många orsaker härtill. Det är viktigt därför att varven är ett oerhört betydelsefullt stycke industriell framtid för Sverige och därför att varven är en av de mycket få industrier som har en stor och långsiktig omställningsförmåga och som kan göra ett mycket brett sortiment av produkter på hög teknisk nivå. Den är en avancerad sammansättningsindustri av det slag som i framtiden kommer att bli den ledande faktorn – spjutspetsen – i en industriell förnyelse.

Om varven läggs ned eller kraftigt reduceras till sin kapacitet förlorar man denna förnyande kraft, och man bidrar också till att öka den ensidighet i det industriella produktionsschemat som alltmer karakteriserar det svenska näringslivet. Det är också bl. a. därför vanvett att lägga ned Landskronavarvet. Det är litet synd att vpk är det enda parti som nu står fast vid att man skall hålla kvar riksdagsbeslutet från 1980. Men vi kan förstå om defeatismen sprider sig i spåren av den industripolitik som den borgerliga regeringen för.

Man kanske skulle kunna begagna den här debatten till att ställa några frågor om varför försvaret av varven inte har lyckats. Varför har nedrivningen kunnat nå sådana katastrofala proportioner? Vilka fel har vi som kämpat för varvens existens begått?

Naturligtvis är det riktigt att säga att det finns fel som inte beror på oss. Det är riktigt att vi har en borgerlig ekonomisk politik och industripolitik, som går ut på att låta privatkapitalets företrädare göra rent hus med det som de inte är intresserade av. Arbetslösheten och tillväxten i arbetslösheten används som ett ekonomiskt-politiskt instrument för att hålla nere inflationen och för att bjuda ut överflöd av arbetskraft åt de privata storföretagen. Det är borgerlig industripolitik. Jag instämmer helhjärtat i vad Thage Peterson tidigare har sagt om denna, och även i hans påpekande att hans dom snarare var för mild än för sträng.

Det har naturligtvis också sin betydelse att vi har en industriminister som inte har ett, skall vi säga överväldigande, intresse för det som händer söder om Dalälven, och för vilken 20 000 människor som står utanför den ordinarie arbetsmarknaden i Malmöhus län inte betyder någonting. Det är småsaker med hans perspektiv.

Men det finns också mer komplicerade faktorer, som har spelat en roll. Det finns även faktorer av äldre datum. Misstag har begåtts av oss som velat försvara varven, misstag som vi måste dra lärdom av. Neddragningspolitiken

**Nr 155**

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

är ingenting som regeringarna efter 1976 har hittat på. Den fanns dess värre med i perspektivet också i den tidigare regeringspolitiken. Jag tror att det rådde en brist på förutseende inför vad som kunde hända i den dåvarande socialdemokratiska synen. Det visar hur farligt det är med kortsiktig planering och med en industripolitik som går ut på att omstruktureringsfrågan i stort sett är någonting som bara angår de stora företagen – staten griper bara in undantagsvis eller när kriser uppstår. Jag tror också att det var fel att inte redan på den tiden gå in för ett förstatligande av varven. Då kunde vi ha fått ett statligt varvsföretag med en annan målsättning och en annan inriktning. Vi hade också varit ute i bättre tid. Nu var det regeringen Fälldin I som fick genomföra förstatligandet. Men dess förstatligande hade bara ett syfte, att avlasta privatkapitalet, som ville komma ifrån en förlustbransch och syssla med mer penninggivande ting, som inte var intresserat av att lägga ned möda och tålmod på att utveckla och förnya. Man lade i stället över nedläggningsuppgiften på staten, en nedläggningsuppgift som den borgerliga regeringen förvisso har skött till sina uppdragsgivares stora belåtenhet.

Att det privata kapitalet dragit sig undan har naturligtvis varit en väldigt tungt vägande orsak till den nuvarande utvecklingen. Man har inte velat satsa på denna bransch, utan man har velat tjäna pengar på ett lättvindigare sätt. Det är ett mycket ödesdigert drag i det privata storkapitalets moderna beteende. Det har att göra med att mer finanskapitalistiska än produktionskapitalistiska överväganden i dag styr de stora kapitalägarnas handlande. Detta understryker ytterligare hur viktigt det är att samhället skaffar sig ett grepp om kapitalströmmarna och inte tillåter detta fria flöde mellan branscher och över gränser.

Sedan har vi frågan om den politik som det nya statliga varvsföretaget har fört. Där undgår vi inte att komma in på en kritisk granskning av vad dess företagsledning har haft för sig. Vpk har sedan länge i varje varvsdebatt drivit kravet på att den nuvarande koncernledningen för Svenska Varv inte har något förtroende. Den är icke kompetent att förnya och utveckla varvsindustrin. Den har f. ö. varken kompetensen eller viljan. Om den hade haft kompetensen, hade ändå viljan saknats. Den har inte den inriktningen. Den har, som sagt, heller inget förtroende – det kan man mycket lätt konstatera ute på varvsorterna. Därför bör den ersättas. Vi tycker att det är en viss svaghet att inte fler partier i riksdagen än vårt har sett detta i god tid och velat driva fram en ledning som kunde föra en annan politik.

Speciellt i fallet Landskronavarvet har koncernledningens politik fått katastrofala konsekvenser. Denna koncernledning gör kalkyler på ett sätt som medvetet skall framställa varvens resultatutveckling och deras affärer i en negativ dager. Det är också så att den aktivt och medvetet motarbetar projekt för förnyelse.

Det har t. ex. förekommit – jag har omtalat det tidigare i kammaren – att man via de anställda hade fått en utvecklingsbar idé om ett nytt projekt, som varvet hade kunnat syssla med. Där ställde koncernledningen det orimliga kravet, att man skulle kalkylera lönsamheten på denna produkt efter Svenska Varvskoncernens genomsnittliga mankostnad, trots att det stod fullt

klart att produkten var av en sådan natur att den skulle få en mycket lägre mankostnad. Men man insisterade alltså på en skenkalkyl för att kunna visa att projektet inte var utvecklingsbart. När man sedan till beställare och intresserade köpare offererade denna produkt till det pris som var baserat på denna falska kostnad blev man naturligtvis utskrattad. Ingen var intresserad av något sådant. Därmed hade ju koncernledningen uppnått vad den ville, nämligen att bevisa att den nya idén inte var utvecklingsbar. Så tvang man Öresundsvarvet att avstå från den.

Nu råkar det vara så att just det projektet har tagits över av ett stort utländskt stålföretag, som redan innan man har startat en produktion har order på produkten för 57 milj. kr. Så driver man nedläggningspolitik med framgång. Det är koncernledningen för Svenska Varv som i detta konkreta fall har ansvaret. Den koncernledningen borde enligt vår mening ersättas med en annan.

Det finns också andra politiska erfarenheter som man kan dra, och vi kommer väl inte ifrån en viss kritik mot det socialdemokratiska partiet i denna fråga. Även om det har varit ett svårt läge och det naturligtvis har varit svårt att föra försvarskampen, hindrar inte det att man kan lära av de misstag som är begångna. Jag tror att man kanske har haft ett alltför begränsat parlamentariskt perspektiv. Man har inte mobiliserat de arbetandes styrka i den här försvarskampen. Man har använt opinioner för att bygga under kravet på att man måste ha en ny regering. Det är naturligtvis i och för sig riktigt, men man vet ju att denna regering blir man med all sannolikhet inte av med före 1982. Då hade det varit riktigt att också mobilisera krafter på andra plan än på det parlamentariska.

Jag tror också att det har varit ett farligt misstag att acceptera P 80-tänkandet, som man enligt min mening har en alltför positiv värdering av. P 80 är egentligen en ny form av utslagningsmekanism, en form av organisation som försämrar de arbetandes rättsställning och som så att säga går vid sidan om arbetslagstiftningen. Det är knappast någonting som manar till efterföljd. Vi kommer från vpk:s sida under dagen att lägga fram en annorlunda motivtext med avseende på den reservation som har med anställningsgarantin att göra.

Jag tror också att man kanske borde ägnat mer uppmärksamhet på det politiska planet åt att ta upp frågan hur varven skall få avsättning för sina produkter, hur man genom investeringar också på andra samhällsområden skulle kunna skapa en marknad för varvens produkter och speciellt då för nya produkter. Det är nog bra att vilja pumpa in pengar för förnyelse. Men man kan inte producera rätt ut i luften i en konjunktur som allmänt är dålig. Vi borde kanske inom arbetarrörelsen ha lagt ned mer möda på att visa på ett starkare alternativ till den borgerliga industripolitiken, ett alternativ som innebär aktiva investeringar på en rad olika samhällssektorer – förnyelse av processindustriäggningar, förnyelse av kommunikationer osv. – för att på det sättet bygga under en utveckling som kunde skapa en marknad för varven och därmed hjälpa förnyelsen över de första svåra trösklarna. Men det har knappast skett i den utsträckning som hade varit önskvärd.

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

Man kommer heller inte ifrån att det har begåtts ett och annat politiskt misstag som kan få mindre gynnsamma följder för varvens utlandsaffärer. När det gäller den s. k. Telub-affären skall man naturligtvis inte i den rent rättsliga bedömningen blanda in sådana politiska överväganden, men den saken hade en viss politisk bakgrund. Den uppstod till följd av en anti-arabisk kampanj, vars syfte var att störa Sveriges handelsförbindelser med vissa delar av tredje världen. Och jag kommer inte ifrån kommentaren att det kanske efter detta – om man har spelat med i denna kampanj – kan finnas vissa svårigheter att bjuda ut svenska varvsprodukter till de köpkraftiga länder som tillhör den grupp som kan ha reagerat ogynnsamt på den här kampanjen i Sverige. Nåväl, detta är ett misstag, som man inte behöver göra om utan i stället kan lära av.

Jag vill också litet grand gå in på den fackliga politiken. Också där måste jag konstatera att det har skett vissa ting som man måste vara vaksam mot i framtiden i liknande situationer både i andra branscher och när det gäller varven. Det är ju inte slut på problemen inom varvsindustrin, utan den situation vi befinner oss i i dag kommer att upprepas.

Jag måste ändå konstatera att det är litet beklagligt att det stora och mäktiga Metallindustriarbetareförbundet inte har kunnat sätta mer kraft bakom sin kamp för varven. Förbundet har dock en av sina främsta män i Svenska Varvs koncernledning. Det är litet märkligt att han aldrig reserverade sig mot Svenska Varvs strukturplan utan hävdade att man i stället skulle vända sig direkt till de statliga ägarna, trots att han visste att de representerades av en borgerlig regering. Det är som om det inte har gått att få någon riktigt enad och stark front mot nedrivningspolitiken därför att man har varit uppbunden av skiftande och delvis motstridiga lojaliteter, vilket kan vara mycket farligt för en facklig ledning i sådana situationer. Vi måste nämligen konstatera att den borgerliga regeringen med framgång har kunnat spela på att det har funnits vissa motsättningar – åtminstone ytligt sett – mellan t. ex. Norrland, å ena sidan, och varvsregionerna, å andra sidan, att det har funnits en skrämmässighet och avundsjuka mellan de olika varvsorterna, där Göteborg har velat spela ut sig mot Skåne och där t. o. m. Malmö i vissa fall velat spela ut sig mot Landskrona. Vi måste dra den slutsatsen inför framtiden att sådant inte får förekomma. Den gång enigheten vacklar och fronten inte håller samman har ju fienden segrat, och då tar sig fienden in genom linjerna. Det är precis vad han har gjort – industriminister Åsling har tacksamt gripit tag i de här motsättningarna i debatter och vid andra tillfällen.

Man kan säga att det har funnits ett undantag från de här företeelserna, nämligen facket i Landskrona, som kanske har förstått den här farliga situationen, förstått att svårigheterna legat på ett annat plan än normalt. Där har man mycket mer aktivt än fallet varit i övrigt gjort bruk både av sina möjligheter till initiativ när det gällt att lägga fram förslag om att utveckla och förnya varvet och sina möjligheter när det har gällt att mobilisera politisk opinion till förmån för sina förslag. Dess värre har de inte fått riktigt det stöd från andra varvsorter och från sitt förbund som hade varit önskvärt och som

kanske hade kunnat åstadkomma en annan politik. Jag tror nämligen att man i dag är i det läget att man måste säga sig att de som är de härskande politiskt kommer att fullfölja nedrivningspolitiken. De har haft det syftet hela tiden, och de kommer att göra det skoningslöst. Och mot cyniska maktpolitiker kan man inte sätta vädjanden till deras förnuft, deras medkänsla med arbetslösa osv. Man måste på något sätt ställa dem i en maktpolitisk situation, där man talar det språk de förstår, nämligen maktens språk. Man måste uppträda på ett sådant sätt att de tvingas till en annan varvspolitik, annars böjer de sig aldrig. Det är kanske detta som har saknats. Men, som sagt, det är aldrig för sent att lära av sådana erfarenheter.

Herr talman! Frihet, arbete, mänskliga rättigheter är ingenting man kan få ovanifrån, utan det kan man bara erövra i aktiv kamp. Om man försvagar denna kamp genom inre motsägelser, bristande konsekvens eller bristande enighet, då har man i verkligheten förlorat. Låt oss ta dessa ibland kanske litet bittra erfarenheter till vara för de nya strider, för varven och för andra branscher, som kommer att följa! Låt oss tillgodogöra oss dem inom hela arbetarrörelsen!

#### Anf. 4 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Ingen här i kammaren lär kunna bestrida att samhällets åtagande gentemot landets varvsarbetare under hela varvskrisen varit mycket omfattande och långtgående. De regeringar jag medverkat i har inte på något sätt tvekat inför de utmaningar vi ställts inför alltsedan 1976 då det gällt att under stort socialt ansvarstagande svara för en närmast gigantisk omstrukturering av en av landets största industrisektorer. Vi ser nu en hel del goda resultat av detta arbete. Vissa varvsenheter är inne på nya affärsområden, typ offshore, prefabricerade fabriksanläggningar etc., där förhoppningsvis bättre framtidsutsikter kan skönjas än för den traditionella fartygsproduktionen. Mycket av omstruktureringsarbetet återstår dock innan Svenska Varv totalt sett kan uppvisa lönsamhet.

Våra insatser i branschen har ibland rönt kritik. Ifrån näringslivsorganisationerna har inte minst jag som ansvarig för industripolitiken anklagats för ett alltför omfattande industristöd. Ifrån oppositionen har man lyckats med konststycket att tycka att omstruktureringsinsatserna är både för blygsamma och för dyra. I varje ärende riksdagen haft att behandla har oppositionen krävt större insatser, som då ytterligare skulle ha belastat en redan ansträngd statsbudget. Socialdemokraterna har sedan varit de första att klaga på budgetunderskottets storlek.

Den mycket ambitiösa industri- och arbetsmarknadspolitik som regeringarna sedan 1976 har bedrivit har självfallet i hög grad medverkat till storleken på det nuvarande underskottet i statsbudgeten. De omfattande industripolitiska insatser vi nödgades sätta in under senare delen av 1970-talet var nödvändiga. Alternativet hade varit en okontrollerad utslagning av hundratusentals industriarbetare från främst varvs-, stål-, gruv- och skogsindustrier. För samhället hade en sådan utslagning blivit dyrare, i form av kostnader för

Tisdagen den  
2 juni 1981

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

arbetsmarknads- och socialpolitiken, än vad som blev fallet genom de industripolitiska stödinsatserna.

Självfallet kan vi emellertid inte på sikt fortsätta med industristöd till utsatta branscher. En omstrukturering måste ske. Företagen måste bli lönsamma och konkurrenskraftiga. Detta har också varit en självklar målsättning för de industripolitiska insatserna.

Inte minst socialdemokraterna bör därför anstränga sig, tycker jag, att sätta in de krav man riktar mot regeringen på ytterligare stödinsatser till drabbade industrisektorer i ett större samhällsekonomiskt sammanhang. Frågan måste ställas, om det alltid är värt priset med ytterligare stödinsatser, som dessutom kan tendera att enbart bli ett uppehållande försvar inför en ofrånkomlig nedläggning.

Om man ser till de s. k. icke permanenta industripolitiska insatserna, dvs. de insatser som samhället har gjort i enskilda företag, så har enligt industristödsutredningen mer än hälften, ca 18 miljarder kronor av de totalt 33 miljarderna, gått till varvsindustrin. Under åren 1977–1979, då varvskrisen var akut, motsvarade varvsstödet nästan tre fjärdedelar av förädlingsvärdet i varven. Stödet motsvarar 120 % av lönesumman – en procentuell nivå som nästan är av samma storleksordning som stödet till den skyddade verksamheten i Samhällsföretag. Under 1977–1979 utbetalades närmare 300 000 kr. sammanlagt per anställd. Som en ytterligare stödinsats beslutade riksdagen 1978 om en tvåårig anställningsgaranti för varvsarbetare. Till ingen annan s. k. krisbransch har tillnärmelsevis så stora statliga stöd utgått.

Trots denna omfattning av varvsstödet menar socialdemokraterna att för litet har gjorts från regeringens sida för att, som man säger, rädda varven.

En socialdemokratisk industripolitik, liknande den som man förespråkar gentemot varvsindustrin, leder oss snabbt till positionen som en andra klassens industrination. Förnyelse av industrin förutsätter såväl en utveckling av det bestående och icke lönsamma som en utveckling av det nya. På båda dessa områden är socialdemokraterna påfallande tomhänta. Inte minst avsaknaden intill 1976 av en positiv ny- och småföretagspolitik har skadat svensk industris utvecklingsförmåga. Det är ofta de nya företagen som står för de nya framtidsinriktade produktidéerna, kring vilka större produktionsenheter så småningom kan byggas upp.

Stora delar av arbetsrättslagstiftningen och företagsskattepolitiken har klart bidragit till att konservera bestående industristruktur. Detta är också en tribut till det bestående – eller det konserverande – som socialdemokratiska regeringar har lämnat under årens lopp.

Ett parti som ger sig i kast med uppgiften att medverka till att intala de anställda i företag utan framtidsutsikter att tryggheten ligger i en bevarad anställning påtar sig ett stort ansvar. En sådan politik gränsar till svekfullhet. Förr eller senare blir det uppenbart att tryggheten i jobbet snarare ligger i att byta anställning. Skall då något parti representerat i riksdagen låna sig till, som regel mot bättre vetande, att bibringa redan hårt prövade varvsarbetare

falska förhoppningar om att framtidens jobb endast finns på varvet?

Jag har noterat – jag märkte det också i Thage Petersons inlägg nyss – att socialdemokraterna inte längre kräver att Öresundsvarvet skall bibehållas. Skall jag tolka detta som en insikt hos socialdemokratin om att nedläggningsbeslut dess värre ibland måste tas? Vore det då inte bättre att vi, med insikt om detta, samlar alla krafter för att skapa nya jobb och inte krampaktigt kräver stöd till det bestående? En sådan politik kräver mod och röner föga uppskattning i inledningsskedet, det är helt klart. Det finns t. ex. inga fackliga intresseorganisationer på de icke bildade företagen, de företag som emellertid kan erbjuda framtidens jobb. På de nedläggningshotade företagen tenderar snarare de lokala bevarandentressena att förstärkas.

Varje parti här i riksdagen, oberoende av vilka band som finns till lokala intressegrupper, måste vinnlägga sig om ett speciellt stort ansvar då det gäller att se till helheten och inte enbart till det kortsiktigt populära.

Kanske som ett försvar för den populistiska kortsyntheten i socialdemokratisk varvspolitik kräver socialdemokraterna i sin motion i anslutning till regeringens varvsproposition att regeringen redovisar en samlad och aktuell utvecklingsplan och finansieringsplan för Svenska Varv. Kravet är överflödigt när vi nyligen här i riksdagen har tagit del av Svenska Varvs strukturplan. Självfallet är det viktigt med långsiktighet och framförhållning i varvpolitiken, som socialdemokraterna ofta gör sig till tolk för.

Nu finns det emellertid anledning att påminna om att långsiktigheten i industripolitiken inte får bli ett hinder för omprövning när så krävs. Marknadsutrymme, den egna industrins konkurrenskraft, andra länders industrisatsningar etc. sätter ofta snäva gränser för handlingsfriheten.

Det är därför varken "passivitet" eller "uppgivenhet" som präglar regeringens varvspolitik, som reservanterna i näringsutskottet vill göra gällande. Tvärtom innebär varvpolitiken, såsom den utformats i strukturplanen, en långsiktig målsättning att omstrukturera varvsnäringen mot lönsamhet och konkurrenskraftig tillverkning inom både befintliga och nya sektorer.

Det kan vara värt att här påminna reservanterna i näringsutskottet om innebörden av långsiktig socialdemokratisk varvspolitik, såsom den tog sig uttryck i början på 1970-talet. Det finns i det sammanhanget anledning att ge en eloge till den klarsyn som präglade 1970 års varvsproposition i vad gäller långtidsperspektivet.

Svensk varvspolitik hade då att utformas utifrån radikalt förändrade konkurrensförutsättningar. Framför allt steg under 1960-talet Japan fram som den dominerande skeppsbyggnadsnationen. År 1960 svarade Japan för knappt 20 % av världens totala fartygsproduktion. År 1965 hade denna andel vuxit till 45 %. Det var mot den bakgrunden som 1970 års marknadsbedömningar gjordes.

Emellertid gjorde man senare, i 1974 års proposition, ett principiellt avsteg från den realistiska politik som man skisserade 1970. Det avsteget kom sedan att visa sig ödesdigert, eftersom det inledde ett expansionskede i varvsnä-

Nr 155

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

ringen som visade sig vara mycket olyckligt under senare år.

Den bakomliggande långsiktigheten i varvpolitiken fram till 1976 hade under några års tid förändrats från kontraktiv till expansiv politik. Skälet var dock att tidsföljden mellan dessa båda inriktningar av varvpolitiken blev omkastad. 1970 års varvsproposition svarade för realismen. 1974 års för en obefogad expansion som vi nu har stora bekymmer att klara ut.

En långsiktig varvpolitik, som riksdagen förhoppningsvis i dag diskuterar, är således ingen som helst garanti för att svensk varvsnäring utvecklas mot internationell konkurrenskraft. Tvärtom kan det vara negativt om riksdagen binder upp Svenska Varv vid en långsiktig plan för varvskoncernens utveckling. Det är ofta sådana planer som socialdemokraterna kräver i näringspolitiska debatter här i riksdagen, berörande bransch efter bransch. Denna typ av branschplanering får emellertid ofta den negativa följden att den begränsar handlingsutrymmet och förlamar initiativkraften hos de berörda företagen.

Jag anser därför, i enlighet med utskottsmajoritetens mening, att det är naturligt och angeläget att Svenska Varv med utgångspunkt i kravet på lönsamhet fr. o. m. år 1985 – det krav som ägaren staten har ställt upp – får ta på sig det hela och odelade ansvaret för koncernföretagens utveckling. Den fortlöpande planeringen inom koncernen bör självfallet resultera i ett långsiktigt utvecklingsprogram av den typ socialdemokraterna åsyftar i sin motion. Det ankommer dessutom på regeringen som utövare av ägarfunktionen att aktivt följa planeringen inom Svenska Varv och fortlöpande ta ställning till de centrala utvecklingslinjerna.

Att däremot, som det görs gällande i debatten ibland, här i riksdagen fastlägga en särskild plan för varvsindustrin i form av ett politiskt dokument, skulle enbart få negativa och kanske på sikt förödande konsekvenser för varvsindustrins omställning till företagsekonomiskt lönsam produktion.

Låt mig så, herr talman, uppehålla mig något vid den aktuella situationen för Svenska Varvs-koncernen. Som framgår av den redovisning som jag lämnat i propositionen, finns både positiva och negativa avvikelser i förhållande till de prognoser som låg till grund för riksdagens beslut om strukturplanen för koncernen förra året. För vissa av enheterna i den s. k. omstruktureringssektorn – som främst omfattar varven – följs eller överträffas de tidigare planerna. Jag tänker här främst på Uddevallavarvet och Arendalsvarvet. För andra varv, främst Kockums och Karlskronavarvet, har resultatet utvecklats avsevärt sämre än beräknat.

Vidare bedöms hanteringen av Svenska Varvs fartygsengagemang ge avsevärt lägre vinster än vad som tidigare beräknats. Det höga ränteläget påverkar också finansnettot starkt negativt. Osäkerheten i bedömningarna är emellertid stor, speciellt i vad avser Kockums och Karlskronavarvet.

För Svenska Varvs kommersiella sektor, som omfattar industriföretagen inom gruppen, väntas resultatet i huvudsak följa uppgjorda planer.

Sammanvägt bedöms resultatutfallet för koncernen bli sämre än beräknat. De tidigare tillskotten gav Svenska Varv möjlighet att täcka oförutsedda förluster om ca 2 250 milj. kr. innan aktiekapitalet behövde tas i anspråk.

Enligt de bedömningar som nu föreligger skulle ca 1 200 milj. kr. härav behövas i anspråk fram t. o. m. år 1984. Som jag framhållit i propositionen kan ytterligare ägartillskott till Svenska Varv inte påräknas. Ytterligare försämringar av resultatet kan därför äventyra ett framgångsrikt genomförande av strukturplanen, varför åtgärder snabbt och kraftfullt måste sättas in om risk finns för ytterligare resultatförsämringar. Vilka dessa åtgärder bör bli måste det självfallet, som jag tidigare sagt, ankomma på bolaget att självt besluta om.

För Karlskronavarvet har beslut fattats om att anpassa tillverkningsvolymen till de bedömda framtida avsättningsmöjligheterna för marina fartyg samt produkter inom vindkrafts- och plastområdet. I propositionen föreslås att 100 milj. kr. bör finnas tillgängliga för att förbättra möjligheterna att uppnå den bedömda tillverkningsvolymen. Överläggningar pågår f. n. mellan Karlskronavarvet och den svenska marinen om vissa beställningar. Det ankommer emellertid främst på varvet självt att vidta sådana åtgärder att dess f. n. otillfredsställande konkurrenskraft avsevärt förbättras. En del av de nämnda 100 miljonerna bör därför användas för åtgärder som förbättrar varvets effektivitet.

Den viktigaste punkten i varvspropositionen är förslaget att täcka Svenska Varvs nedläggningskostnader för Öresundsvarvet om sammanlagt drygt 1 000 milj. kr. Förslaget möjliggör en mjuk avveckling av varvet genom att hela orderstocken färdigställs. Avvecklingen under en tvåårsperiod underlättar för de anställda att finna nya arbeten och ge de lokala arbetsmarknadsmyndigheterna tid att vidta erforderliga åtgärder.

Jag tänker inte nu ta upp tiden genom att gå igenom förhistorien till Svenska Varvs nedläggningsbeslut, utan nöjer mig med att konstatera att det är en glädjande stor del av riksdagens ledamöter som nu uppenbart har kommit till insikt om det nödvändiga i att lägga ned varvet och i stället satsa resurserna på härkraftiga projekt. Ett viktigt instrument för att kanalisera resurser till sådana projekt kommer Landskrona Finans att bli. Företaget kommer att få ett tillskott om sammanlagt 100 milj. kr. samtidigt som Öresundsvarvets anläggningar, så snart detta är möjligt, överförs till bolaget för en symbolisk summa. Bolaget representerar genom dessa tillskott den största särskilda regionalpolitiska insats som har vidtagits under senare tid i ett begränsat geografiskt område. Avsikten med bolaget är att stödja skapandet av varaktig sysselsättning i andra branscher än varvsindustrin i Landskronaregionen genom lämnande av krediter och garantier eller förvärvande av aktier i utvecklingsbara företag.

I de inledande anförandena från utskottsrepresentanterna har bl. a. frågor som gäller Öresundsvarvets behandling här i kammaren tagits upp. Thage Petersons anförande formade sig i realiteten till ett enda stort och skuldmedvetet försvarstal för socialdemokratins ställningstagande i denna fråga under föregående riksmöte. Vi är ju klara över att det var ett olyckligt beslut riksdagen då fattade. Men det finns ingen anledning att gå djupare in på behandlingen av det ärendet. När Thage Peterson i sammanhanget säger

att jag som industriminister saboterat detta riksdagsbeslut, att vi tidigt startade en nedläggningsplanering och att detta visar förakt för riksdagen, faller detta givetvis på sin egen orimlighet. Vad som skedde var att socialdemokraterna och den dåvarande riksdagsmajoriteten på ett mycket bräckligt och bristfälligt underlag lyckades få riksdagen att besluta om att bibehålla en viss starkt förlustbringande produktion vid varvet. Det är ganska uppenbart att riksdagsmajoriteten i realiteten fördes bakom ljuset av de socialdemokrater och de ledande befattningshavare som hade en inblick i de verkliga förhållandena.

Jag för min del varnade för en tendens att underskatta de svårigheter som Öresundsvarvet hade. Mina yttranden, som sedan föranlett en överläggning i konstitutionsutskottet, gick ut ifrån det faktum att det finansiella underlag som riksdagen anvisade för Öresundsvarvet inte gav Öresundsvarvet någon reell chans att gå vidare. Riksdagsbeslutet under fjolåret fattades alltså på helt felaktiga premisser.

Thage Peterson frågade mig vilka konkreta åtgärder som vidtagits för att verkställa riksdagsbeslutet.

Redan någon vecka efter riksdagens beslut den 5 juni i fjol stod klart att den ineliggande orderstocken var av den karaktären att de av riksdagen anvisade medlen var förbrukade. Att under sådana förhållanden vidta några konkreta åtgärder är självfallet omöjligt, och Svenska Varvs ledning drog den enda riktiga slutsatsen av detta förhållande. Riksdagen hade ju samtidigt uttalat att om inte varvsverksamheten kunde bringas till lönsamhet, fick man anpassa verksamheten till den givna totala ramen. Man hade alltså ett klart direktiv från riksdagen att anpassa verksamheten till den av riksdagen anslagna ekonomiska ramen.

Det är alltså helt fel att nu anklaga Svenska Varvs ledning för att ha handlat felaktigt. Svenska Varvs ledning har uppfyllt de intentioner som lag i riksdagsbeslutet.

Thage Peterson säger också att det har blivit en alltför kortsiktig inriktning av varvspolitiken. Jag tycker inte man kan säga det. Vi har ändå en strukturplan som underlag för vårt arbete. Den syftar till lönsamhet 1985. Det är både ett långsiktigt och ett företagsekonomiskt rimligt perspektiv.

När Thage Peterson säger att socialdemokratin företräder en varvspolitik som har grundläggande skillnader mot den av mig förordade ställer jag mig litet fragande. Jag lyssnade på hans inlägg här och noterade att de grundläggande skillnaderna tydligen skulle bestå i att socialdemokratin för det första kräver att man måste göra sitt yttersta för att klara varvsindustrin, för det andra vill pröva alla uppslag seriöst och för det tredje kräver att staten engagerar sig i utvecklingen.

Detta är det ganska sensationella industripolitiska program som Thage Peterson gav uttryck för här i talarstolen för en stund sedan. Är det på det sättet man markerar skillnaderna, förstår jag inte riktigt att socialdemokratin inte tidigare anslutit sig till propositionens slutsatser.

Herr talman! Får jag sammanfatta det här inlägget genom att betona det angelägna i att Sveriges riksdag med dagens varvsdebatt söker vända ryggen åt det förgångna och riktar blickarna framåt. Den typ av industripolitik som vi varit tvungna att utveckla gentemot varven måste vara en sällsynt parentes i Sveriges politiska liv. Det statliga stödet till denna bransch har med hänsyn till de regionala förutsättningarna på varvsorterna, med hänsyn till budget-situationen och med hänsyn till angelägenheten av alternativa och offensiva satsningar inom industrin fått en nära nog absurd omfattning. Alla krafter måste nu inriktas på att fullfölja Svenska Varvs strukturplan med kraft och målmedvetenhet och med inriktningen att spara kostnader och att bereda övertalig arbetskraft annan sysselsättning. Allt som fördröjer och försvarar detta målmedvetna strukturarbete försämrar också våra möjligheter till insatser i branscher där vi har och kommer att ha konkurrenskraft.

Det är inte med planer och administrativa åtgärder vi på sikt klarar industrins framtid här i landet utan genom att så snabbt som möjligt ge den konkurrenskraft i en internationell miljö som trots allt präglas av marknads-ekonomi.

**Anf. 5 THAGE PETERSON (s) replik:**

Herr talman! Industriministern kom med sin standardkommentar – som han alltid brukar använda i politiska debatter gentemot motståndaren – nämligen att vi inte har några förslag, att vi är tomhänta. Nu vet ju kammarens ledamöter att detta inte är sant. Jag är så van vid industriministerns debatteknik att jag bara sitter och väntar på de olika konstbegreppen. Jag skall därför inte kommentera den saken. Jag har debatterat med herr Åsling förr. Oftast är det så att han först i sitt tredje inlägg, när han vet att jag inte har någon debattid kvar, kommer med de mest våldsamma angreppen och frågorna. Därför vädjar jag till industriministern att han i så fall genom att ta upp sådant redan i nästa inlägg, medan jag har tid kvar enligt riksdagens debattregler, ger mig möjlighet att bemöta honom.

Får jag börja med Öresundsvarvet. Industriministerns tolkning här är att vi skulle acceptera en nedläggning av Öresundsvarvet. Jag sade så här: Riksdagen befinner sig nu i en tvångssituation. Avvecklingen av varvet har gått så långt att det inte längre är möjligt att framgångsrikt genomföra riksdagsbeslutet. Industriministern och Svenska Varvs koncernledning har sett till att möjligheterna är obefintliga att genomföra den tidigare beslutade utvecklingen vid Öresundsvarvet. Det tycker jag är beklagligt. Jag hävdar att riksdagens beslut för ett år sedan var ett riktigt beslut. Utvecklingsplanen hade sina möjligheter, om den hade fått en chans. Men industriministern gav inte utvecklingsplanen någon sådan.

När det gäller kostnadssidan har jag tidigare i debatter med industriministern framhållit att de kalkyler för prognosfartyg som användes i den lokala utvecklingsplanen hade hämtats från Svenska Varvs koncernlednings prognoser. Jag har tidigare frågat industriministern: Vilka prognoser och kalkyler använde regeringen och industriministern när det gäller propositionen till riksdagen? De har ju icke hållit på en enda punkt.

Det var inte bara Öresundsvarvet som gick sämre än väntat. Industriministern har ju erkänt att också Kockums och alla andra varv har gått sämre än väntat och att de inte har hållit sina planeringar. Därför upprepar jag återigen den väsentliga frågan till industriministern: Vilka åtgärder vidtog industriministern i syfte att omsätta riksdagsbeslutet i handling? Det är en fråga som jag tycker att kammarens ledamöter har rätt att få ett svar på.

Vidare är det viktigt att vi satsar på det nya. Men vi får inte ge upp det gamla som är utvecklingsbart. Vi skall undersöka vilka möjligheter vi har när det gäller att utveckla våra basindustrier och även varvsindustrin. Det är ju inte så, herr industriminister, att regeringen har lagt fram några förslag till Sveriges riksdag som vi har sagt nej till.

Jag ställer frågan: Vad är det för industriprojekt som industriministern kommit med och som vi stoppat här i Sveriges riksdag? Såvitt jag vet har vi inte sagt nej till ett enda industriprojekt som Nils Åsling föreslagit i riksdagen.

**Anf. 6 JÖRN SVENSSON** (vpk) replik:

Herr talman! Man skall tänka sig för när man talar, så att man inte råkar säga vad man innerst inne tänker – det är en politisk maxim som man kan ha nytta av i en parlamentarisk debatt.

Ett yttrande av industriministern i hans långa anförande gick ut på att han angrep framför allt socialdemokraterna – indirekt även oss – för att de hade alltför stor benägenhet att vilja satsa stora resurser på att rädda företag utan framtidsutsikter. Var det manne en spegling av det som rör sig i industriministerns undermedvetna? I så fall tror jag att det är av vikt att vi får ett rakt svar på frågan om industriministern anser att den svenska varvsnäringen består av företag utan framtidsutsikter och om det är detta som hela tiden varit grundförutsättningen för den borgerliga regeringens varvspolitik.

Man kan ute i praktiken lätt få uppfattningen att det förhåller sig så. Man möter ju där något som väl inte heller industriministern vill förneka, nämligen att attityden hos koncernledningens män på olika poster går ut på en oerhört defensiv och ständigt retirerande politik, där man avvisar idéer och uppslag oavsett om de kommer från facket eller från något annat håll, hela tiden värjer sig, försöker framställa förslagen i ogynnsam dager och visar ifrån sig idéer trots att man bevisligen har kunnat se att de varit utvecklingsbara och bra att ha.

Är det den tysta förutsättningen – att det skall bli fler nerläggningar av varvsenheter när väl Landskronavarvet är nedlagt – som speglar sig i sådana yttranden som det av industriministern nyss? Jag vill gärna ha reda på det.

Vi har hört till leda industriministerns tal om offensiva satsningar. Men vi kan väl ändå vara överens om, Nils Åsling, att det är mest fraser. Hur mycket skattelättnader ni än består det svenska privatkapitalet, hur mycket ni än för de människornas skull skär ner offentliga utgifter på olika områden och hur mycket ni än försöker erbjuda dem ledig arbetskraft genom er arbetslös-

hetsskapande politik, så visar det ju sig att det inte hjälper – de investerar inte mer, de förnyar inte alls såsom rimligt vore. De sysslar med spekulativa verksamheter eller för kapital ur landet. De vill inte vara med och förnya detta land industriellt.

Då måste man väl ändå konstatera att hela förutsättningen för en sådan politik, som bygger på några stora och ekonomiskt mäktiga människors goda vilja, den är tomhet och intet.

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

**Anf. 7 Industriministern NILS ÅSLING:**

Herr talman! Thage Peterson ber mig spara de våldsamma angreppen. Men jag hade inte tänkt komma med några sådana i dag – jag har min vänliga dag i dag.

Dessutom har jag respekt för Thage Petersons försvarstal – det sade jag i mitt tidigare inlägg. Jag förstår det socialdemokratiska dilemmat, att man förleddes av lokalt opinionstryck och kanske också partitaktiska spekulationer att hoppa i galen tunna i fjol och trumfa igenom ett lättfärdigt beslut i riksdagen. Det är någonting som tillhör historien, och det finns ingen anledning att kommentera detta ytterligare i dag.

Jag reagerar dock när Thage Peterson säger att riksdagen befinner sig i en tvångssituation. Det är faktiskt en myt. Riksdagen har självfallet alltid möjligheter att besluta. Vad som gör att vi befinner oss i en tvångssituation när det gäller varvsnäringen i detta land det är den internationella marknadsutvecklingen och det är vår bristande konkurrenskraft. För att vi skall lyckas med den industriella uppbyggnaden krävs den gemensamma utgångspunkten att vi inser att vi måste förbättra vår konkurrenskraft, att vi måste få ner vårt kostnadsläge, att vi måste arbeta mera. Vi måste, kort sagt, möta konkurrenterna med konkurrenskraftiga produkter och priser. Det är detta som är den tvångssituation som hela det svenska näringslivet befinner sig i, men naturligtvis i särskilt hög grad varven, där vi internationellt sett har en så påtagligt pressad situation i dag.

Frågan om vem som svarade för de kalkyler som användes, dvs. de bristfälliga kalkyler som i något fall t. o. m. innebar en kostnadstäckning som låg under 50 %. är i och för sig av underordnad betydelse. Det väsentliga är att Svenska Varvs ledning ser till att sådana missöden inte upprepas. Det var också den konkreta åtgärd som vidtogs – det kan jag försäkra Thage Peterson – när man upptäckte att de kalkyler som låg till grund för en del leveranser från Öresundsvarvet inte var realistiska.

Låt mig sedan säga till Jörn Svensson att jag tror på svensk varvsindustri. Men jag tror att vi skall sikta på en varvsindustri som har en volym och en produktionsinriktning som ansluter sig till det marknadsområde som vi realistiskt sett kan erövra. Jag vill också påstå att det finns goda möjligheter – naturligtvis under förutsättning att vi klarar vår konkurrenskraft – att styra över resurserna på produktområden där vi är mera konkurrenskraftiga. Jag pekade i mitt anförande på offshore-industrin, som ger intressanta möjligheter. Jag pekade också på den alternativa energiproduktionen, dvs. vindkraften etc., som ju uppenbart ger intressanta utvecklingsmöjligheter

för svensk industri och då också varvsindustrin. Ser man vidare till den i dag mycket långa listan av ansökningar till industrifonden, den speciella fond vi har för större industriella utvecklingsprojekt, kan man konstatera att det finns mycket intressanta affärsidéer och produkter som svensk industri skulle kunna utveckla, om man inte fortsätter att binda upp en alltför stor del av statens, kapitalmarknadens och för all del också övriga intressenters resurser i olönsamma branscher, branscher som inte har de framtidsutsikter vi önskar.

**Anf. 8 THAGE PETERSON (s) replik:**

Herr talman! Det lät så vackert när industriministern sade att riksdagen ju alltid har möjligheter att besluta. Jag förmodar att det var ett utslag av industriministerns vänliga dag. Men riksdagen vet samtidigt hur riksdagsbeslut efter riksdagsbeslut nonchaleras av regeringen – vi har ju exempel som Öresundsvävet, glasindustrin, tekoindustrin. Det är farligt för vårt demokratiska liv att ha en regering och en industriminister som motverkar riksdagsbeslut.

Industriministern försökte tidigare göra gällande att utvecklingssatsningar i varvsindustrin skulle betyda att onödig industrikapacitet konserveras. Han hade heller inte någon tro på basnäringarnas möjligheter att utvecklas. Jag tycker det är allvarligt att vi möter en sådan inställning hos den som är huvudansvarig för landets industripolitik. Enligt min mening måste vi akta oss för att låta förhoppningarna om framtidsbranscherna leda till att vi accepterar att vår basindustri rustas ner och slås ut. Vi behöver basindustrin, inte bara för att den svarar för en avsevärd del av industrins sysselsättning utan också därför att många andra industribranscher är beroende av att vi har basindustri kvar i landet.

Dessutom är det felaktigt att, som industriministern gör, hävda att basindustrin inte skulle ha några utvecklingsmöjligheter. Där finns stora möjligheter till utveckling, som vi har anledning att ta vara på.

Vidare skulle jag vilja beröra en djupare fråga. Vad har regeringen att erbjuda de människor som arbetar i industrier som skall läggas ned? Jo, att alternativet till sysselsättning är enbart arbetslöshet. Strukturförändringarna var enklare under tillväxtens år – då skapades nya jobb. Men nu skapas inga nya jobb. Det förs ingen industripolitik som gör att det skapas nya jobb. Vart skall människorna flytta? De skall flyttas till arbetslöshet, menar industriministern uppenbarligen. Kan industriministern inte förstå hur människor känner det som är utsatta för arbetslöshetens hot och förbannelse? Är det så konstigt att människor slår vakt om sina gamla jobb? Är det så konstigt att dysterheten sprider sig när den industriella nedrustningen tilltar och arbetslösheten sprider sig som ringar på vattnet? Hur blir framtidstron i ett land där man bara avvecklar och avvecklar och inte satsar på utveckling och nya jobb? Investeringarna rasar, pengarna placeras i icke produktiva saker, och det är finansavdelningarna ute i det stora industriföretagen som verkar vara de mest aktiva. Men allt detta tycker industriministern uppenbarligen är i sin ordning. Det tycker jag är ett dystert facit av denna varvsdebatt.

**Anf. 9 JÖRN SVENSSON (vpk) replik:**

Herr talman! Herr statsrådet har sin vänliga dag i dag, förkunnar han. Det var ju ett verkligt understrykande av den borgerliga industripolitikens innehåll – när industriministern har sin vänliga dag lägger han bara ned två varv. Hur gör han de dagar då han inte är så vänligt stämd?

Så till resonemanget om marknadshushållning. Där måste föreligga någon sorts missförstånd. Eller också har industriministern råkat in i någon form av – skall vi säga – religiösa grubblerier. Marknadsekonomin är för honom någonting som finns ovan oss, något övermäktigt vars godtycke vi bara har att böja oss för, ungefär som gamla tiders människor fick böja sig för svält, naturkatastrofer och missväxt. Det är ingenting som man kan påverka. Tvärtom, det är mycket farligt att börja påverka och röra i marknadsekonomin. Den skall få sköta sig själv. Det kan bli hemska konsekvenser om vi är förmätna nog att börja peta i den.

Det är just här som hela felet i den borgerliga industripolitiken och den ekonomiska politiken ligger, för faktum är att marknaden kan påverkas. Den kan påverkas av en offensiv politik. Även så länge samhället behåller sina grundläggande kapitalistiska ramar, sin kapitalistiska karaktär, finns det faktiskt sådana aktionsmöjligheter. Det är just det som är idén med en planmässig, offensiv och progressiv industripolitik.

Industriministern – och även den borgerliga regeringen – har ungefär denna attityd till det privata industrikapitalet och finanskapitalet: Du skall trivas. Vi skall göra det så bra för dig som möjligt. Vi skall ge dig så stora fördelar som möjligt. Men vi skall absolut inte ställa några som helst krav på att du i utbyte mot dessa förmåner, denna ökade lönsamhet, dessa ökade vinster, dessa bidrag som du får av stat och samhälle, skall göra någonting. O nej, det får marknadsekonomin sköta. Inga motkrav! Bara förmåner! Bara fördelar! Om pengarna sedan hamnar i Brasilien eller i Sverige kan naturligtvis inte en regering bry sig om. Det vore ju att ifrågasätta det privata storkapitalets auktoritet.

Vad det i verkligheten skulle kunna handla om vore att man påverkade marknaden, att man skapade marknader genom parallella offensiva satsningar på den inrikes sjöfarten, på järnvägsväsendet, när det gäller nya processanläggningar inom industrin, när det gäller energiväsendet, när det gäller att undersöka om länder i tredje världen är intresserade av att bygga upp självständiga flottor som ett led i biståndsverksamheten osv. Men det gör man inte. Vad har ni egentligen gjort för detta? Ingenting. Ni har inget långsiktigt tänkande. Ni har inte något sammanhang i er politik. Det är det som är det stora felet.

**Anf. 10 Industriministern NILS ÅSLING:**

Herr talman! Thage Petersons fortsatta försvarstal för socialdemokratiens olyckliga ställningstagande den 5 juni i fjol här i kammaren blir alltmer ansträngt. Han kommer in på nya områden: att jag inte skulle tro på basnäringarna t. ex. Självfallet tror jag på basnäringarna. Vi diskuterade ju skogsindustrin häromsistens. Jag har anledning att i de yttersta av dessa

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

dagar sysselsätta mig mycket med stålindustrin och med gruvorna, så självfallet tror jag på basnäringarna. Men det är ju för att kunna utveckla basnäringarna och för att kunna utveckla också nya produkter på nya områden som jag menar att vår varvsindustripolitik egentligen har varit väldigt olycklig och att den måste bli en parentes i vår politiska historia. Varven måste bli lönsamma. Varven kan inte fortsätta att åderlåta den här nationen på resurser som vi behöver för andra ändamål.

Hur många hundra miljoner extra kostar nu t. ex. socialdemokratins olyckliga ställningstagande i fjol, som då händelsevis fick riksdagsmajoriteten med sig? Har Thage Peterson gjort någon kalkyl på det? Jag är förvissad om att det är åtskilliga hundra miljoner som hade kunnat disponeras bättre – på småföretag, till innovationer, till nya produkter – som den vägen bara läckte ut ur statskassan.

Jag förstår alltså att försvarstalet blir alltmer ansträngt. Men låt oss då lämna detta och försöka rikta blickarna framåt.

Jag är beredd att medverka till att skaffa alternativ sysselsättning. I realiteten är det så att större delen av industridepartementets verksamhet i dag är inriktad på just denna uppgift: att skaffa ny sysselsättning, att främja alternativ produktion och att främja en modernisering i svensk industri. För vi bara tillräcklig konkurrenskraft är jag övertygad om att vi också får den bredd på tillväxten i industrisektorn som vi är i starkt behov av.

Jag kan ge Thage Peterson rätt i att den nuvarande utvecklingen inte alls är tillfredsställande. Men vad beror den på? Jo, på vår bristande konkurrenskraft.

Till Jörn Svensson vill jag säga att han som vanligt kommer in på intressanta ideologiska frågor. Det är märkligt att det är från den yttersta vänstern som den ideologiska debatten aktualiseras, men det kanske också är symptomatiskt. Marknadshushållning är enligt min uppfattning någonting övermäktigt, säger han. Nej, inte alls. Jag är medveten om marknadshushållningens, marknadsekonomin, brister. Det finns alldeles uppenbara brister i en okontrollerad marknadshushållning. Den marknadshushållning jag förespråkar sker alltså inom socialt acceptabla ramar – självfallet – men framför allt accepterar jag marknadsekonomin därför att det inte finns något bättre instrument för att styra resurserna i ett samhälle.

Det är ju ändå så att människor har krav på meningsfulla produktionsinsatser och på att de är rationella. Och vad är marknadshushållningen annat än en respekt för det rent rationella i varuproduktionen? Så länge Jörn Svensson inte lyckas prestera någon ideologisk modell för en mer rationell fördelning av produktionsresurserna kommer jag att hålla fast vid att marknadshushållningen inom de sociala ramar som vi drar upp är det bästa systemet för en rationell arbetsfördelning i ett modernt industrisamhälle.

Talmannen anmälde att Thage Peterson och Jörn Svensson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

**Anf. 11 SVEN ANDERSSON (fp):**

Herr talman! Det är nästan på dagen ett år sedan varvsfrågorna diskuterades här i kammaren. Näringsutskottet ställde sig då bakom regeringens allmänna tanke att man skulle satsa på tre av storvarven så att dessa år 1985 skulle bli internationellt konkurrenskraftiga företag. Utskottet framhöll då i sitt betänkande att det var särskilt viktigt att ägaren, staten, klart markerade en tidpunkt då lönsamhetskravet måste vara uppfyllt. Siktet skulle vara inställt på 1985, och Svenska Varv hade att söka uppnå det målet.

Fjolårets satsning var långt mer än tidigare varvsbeslut inriktat på andra produkter än det förhållandevis enkla båtbyggande som tidigare var varvens huvudsakliga uppgift. Svenska Varv skulle höja sin teknologiska nivå. Lyckades denna omstrukturering skulle dessutom, samhällsekonomiskt sett, kapitalinsatsen inte bli så överväldigande. Vi skulle slippa de stora nedläggningskostnader som annars skulle uppstå. Fjolårets beslut var enligt propositionen och utskottsbetänkandet just det som Thage Peterson efterlyst i dagens debatt, nämligen att höja den teknologiska nivån. Det har varit den målsättningen som både regeringen och utskottsmajoriteten haft i sina skrivningar.

Att näringsutskottet satte en tidsgräns vid 1985 innebar inte att vi skulle slippa ifrån varvsfrågorna under åren fram till dess. Innehörden i denna tidsfrist var att nu får inte varven fram till 1985 fullmakt att förlora hur mycket pengar som helst. En viktig punkt i propositionen, som utskottet ställde sig bakom utan några invändningar, var denna: "I den mån förlusterna under omstruktureringsperioden bedöms öka utöver vad som nu förutses bör det åligga Svenska Varv att anpassa verksamheten till den av ägaren givna ekonomiska ramen". I stort sett är följden av tidigare beslut det som vi skall fatta beslut om i dag när det gäller Öresundsväret.

Syftet var alltså att få en något så när långsiktig överlevnad för varven. I dag diskuterar vi ett förslag om en avveckling av Öresundsväret, och för detta skall anvisas 672 milj. kr.

Det är också väl bekant att företrädare för näringsutskottet vid fjolårets behandling av varvspropositionen lade ned åtskilligt arbete för att få till stånd en ändring vad det gäller Landskronaväret. Före beslutet i riksdagen diskuterade utskottsledamöterna man och man emellan olika lösningar. Det fanns då de som påstod att den lösning som vi var nära att uppnå enighet i utskottet om skulle ha blivit dyrare för staten än propositionens förslag. Detta grundade sig emellertid endast på gissningar. När det gäller det beslut till lösning för Landskronaväret som antogs av förra årets riksmöte har vi nu facit i hand, och det visar sig att det beslut som vi eventuellt skulle ha kunnat komma fram till genom en överenskommelse mellan de fyra partierna i näringsutskottet hade kunnat bli billigare. Orsaken till detta skall jag senare komma till.

Jag tror, och jag kan självklart bara tro, att om vi hade fått en överenskommelse mellan samtliga partier i utskottet så hade det blivit en lugnare period för Landskronaväret. Man vet ju av erfarenhet vad som

**Nr 155**

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

inträffar när man har ett damoklessvärd hängande över sig. Jag har besökt varvet och fått en klar uppfattning om vilka problem som man har haft, bl. a. med personal. Mycket av den yrkeskunniga personalen har försvunnit, och det har varit svårt att skaffa ersättare som har varit yrkesutbildade. Bristen på kompetent personal har angivits vara en av orsakerna till de stora förlusterna vid Öresundsvarvet.

Det är bara att beklaga att man under fjolårets varvsdiskussioner inte lyckades komma överens i Öresundsvarvsfrågan. I efterhand kan man konstatera att det inte var den bästa lösningen för Öresundsvarvet som antogs förra året. Men man kan också konstatera att det på den punkten blev ett regeringsnederlag som tillhörde de självförvållade nederlagen.

Till ett av de betänkanden vi nu behandlar, näringsutskottets betänkande 63, har socialdemokraterna knutit fyra reservationer.

I reservation 1 begär reservanterna att regeringen skall uppdra åt Svenska Varv att lägga fram ett långsiktigt utvecklingsprogram för varvsindustrin. Under fjolåret fattade riksdagen ett beslut om att Svenska Varv skall vara inordnat i den kommersiella sektorn år 1985. Detta har ägaren, staten, ställt upp på och riksdagen fattat beslut om. Den fortlöpande planeringen inom koncernen bör för dess del resultera i ett sådant långsiktigt utvecklingsprogram som åsyftas i de båda motionerna, anser utskottsmajoriteten.

I reservation 2 menar reservanterna att om det ägartillskott som bestämts till 672 milj. kr. icke skulle utnyttjas till fullo för avvecklingen av Öresundsvarvet skulle överskottet kunna användas för sysselsättningskapande åtgärder inom Landskronaområdet. När jag läste betänkandet kunde jag inte finna något yrkande, varken i den socialdemokratiska motionen eller i utskottets text, som motsvarar det yrkande som finns i socialdemokraternas reservation 2, nämligen att överskottet skall kunna användas för sysselsättningskapande åtgärder inom Landskronaområdet. Det är något som utskottet inte haft möjlighet att diskutera, för det yrkandet har, såvitt jag vet, inte varit uppe till diskussion. Om det blir pengar över vid avvecklingen förutsätter jag att de pengarna kan användas till sysselsättningskapande åtgärder.

I propositionen redovisas olika insatser som görs eller kan göras för att skapa sysselsättning i Landskrona, som ersättning för den som faller bort vid Öresundsvarvet. Framför allt märks bildandet av Landskrona Finans AB. De ekonomiska resurserna kommer att uppgå till 100 milj. kr., och Finansbolaget har möjlighet att låna upp ytterligare 400 milj. kr. Det finns således ett bra grundkapital att använda till sysselsättningskapande åtgärder.

I reservationerna 3 och 4 tar socialdemokraterna upp frågor som rör Karlskronavarvet AB. I reservation 3 vill socialdemokraterna pruta på de marina beställningarna med 50 milj. kr. Utskottsmajoriteten har gått på försvarsutskottets förslag om ett beställningsbemyndigande på 100 milj. kr. På så sätt skulle man medverka till sysselsättningskapande åtgärder. Det är väsentliga satsningar som görs i Karlskronaområdet, och de är självklart nödvändiga.

Det är ju ett problem – jag vill tillstå det, herr talman – att vpk inte är företrätt i utskottet. Som alltid har jag med intresse lyssnat på Jörn Svensson. Han har själv väckt en motion, nr 1044, som han inte yrkar bifall till. I en partimotion, nr 2124, har vpk tagit upp frågor som tidigare har varit föremål för utskottets behandling, bl. a. den om Öresundsvarvet skall bevaras i enlighet med förra årets riksdagsbeslut. Om inte förstahandsyrkandet, bevarandelinjen, i motionen segrar, yrkar man i andra hand att regeringen skall presentera ett åtgärdsprogram för Öresundsvarvet.

Som jag tidigare sade tog riksdagen ett beslut förra året om just en strukturell omplanering inom Svenska Varv. Jag förutsätter att man i första hand måste se till att denna omplanering blir genomförd. Man har sina givna ramar fram till 1985.

Utskottet ger under en annan punkt i betänkandet till känna lånevillkoren till svenska beställare hos Svenska Varv. Utskottet anser det rimligt att riksdagen i anslutning till sitt uttalande förra året understryker vikten av att jämförelsen vad gäller lånevillkoren för svenska beställare baseras på en totalvärdering av de villkor som är förenade med den affär som krediten gäller.

Det har under åren förts många varvsdebatter, och det går en avgörande skiljelinje mellan socialdemokraternas och regeringspartiernas varvspolitik. Just när det gäller varven, men även inom andra branscher, tycker jag att den principiella skillnaden mellan socialdemokraterna och regeringspartierna går vid förekomsten av något så när klara och långsiktiga besked från staten till de anställda och till företagsledningarna vid varvsföretagen liksom till deras kunder och leverantörer. Skall det vara någon mening med målet internationell konkurrenskraft måste staten, som är ägare och även svarar för de industripolitiska och arbetsmarknadspolitiska subventionerna, tala om för företagen var gränsen går både tidsmässigt och ekonomiskt. Men det vägrar socialdemokraterna att göra. De vill bara ha "erforderliga" resurser och "erforderlig" tid.

Herr talman! Med det sagda yrkar jag bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

**Anf. 12 THAGE PETERSON (s) replik:**

Herr talman! Sven Andersson berörde en fråga som också industriministern tog upp, dock först när han visste att jag inte längre hade någon repliktid kvar, nämligen frågan om förlusterna för Öresundsvarvet. Regeringen begär nu 1 miljard kronor för att ro avvecklingen i land. Det är inga småpengar precis.

När vi för ett år sedan behandlade varvsfrågan kunde regeringens förslag över huvud taget inte kostnadsberäknas. Det vet också Sven Andersson om. Regeringens representanter förklarade inför näringsutskottet att regeringens förslag inte gick att kostnadsberäkna. Inte heller utskottsmajoritetens förslag kunde kostnadsberäknas. Ingen visste hur mycket det ena eller det andra skulle komma att kosta. Vi pekade på att detta var mycket anmärkningsvärt. Det beslut som riksdagen sedan kom att fatta gällde pengar som skulle

användas för utveckling och omstrukturering av Öresundsvarvet. Men inga pengar har använts för utveckling. De stora förluster som sedan drabbade Öresundsvarvet har inte någonting med Öresundsvarvets utvecklingsplaner och riksdagsbeslutet att göra. De som hävdar motsatsen i den politiska debatten sprider lögn. Förlusterna för Öresundsvarvet hänför sig till tidigare, av Svenska Varv-koncernens styrelse initierade och beslutade order.

Det är förluster som skulle ha uppkommit oavsett vilket beslut riksdagen hade fattat förra året.

Dessutom förtjänar det att påpekas att det inte är sant när man säger att förra årets riksdagsbeslut skulle ha tagit pengar från andra industriprojekt eller andra satsningar runt om i Sverige. Som jag också påpekade har riksdagen inte sagt nej till ett enda industriprojekt. Såvitt mig är bekant har inte riksdagen avvisat ett enda förslag om industripolitiska satsningar någonstans i Sverige.

Dessutom har vi den filosofin från socialdemokratiskt håll att det är nödvändigt att slå vakt om industrin i industrilänen. Gör vi inte det utarmas skogslänen ännu mer. Därför har inte förra årets varvsbeslut med en enda krona minskat statens möjligheter att göra andra industripolitiska satsningar på varven, småföretagen eller annat. Jag tycker att det är riktigt att vi renser i den debatten, så att inte här sprids mytbildningar och lögn.

**Anf. 13 SVEN ANDERSSON (fp) replik:**

Herr talman! Jag antydde att en av orsakerna till de stora förlusterna vid Öresundsvarvet anses vara just en av de saker som inträffar när ett företag står inför ekonomiska problem, nämligen att en stor del av den yrkeskunniga personalen skaffar sig ny sysselsättning. Det är som regel, och det vet man av all erfarenhet, det första som försvinner.

Sedan är det tämligen ointressant rent bokföringsmässigt om beställningarna ligger tidigare eller senare i tiden, när de inträffar under löpande budgetår. Det är klart att Svenska Varv trots allt måste hålla sig till det riksdagsbeslut som har fattats, nämligen att man har ett visst antal kronor, inom givna ramar, att använda. Det finns inte, tycker jag, någon antydning till myt eller lögn i detta sammanhang, såsom Thage Peterson gör gällande, utan detta är den faktiska verkligheten.

Personalkostnaderna har varit väsentligt större än man beräknat. Produktiviteten har inte varit densamma som tidigare. Det är uppgifter som jag fick när jag var på Öresundsvarvet i november förra året. Men nu tycks det ha blivit bättre på personalsidan. Enligt vad jag har erfarit sjösatte man Trelleborgsfärjan för 14 dagar sedan, och den har man producerat i enlighet med de planer som funnits.

**Anf. 14 THAGE PETERSON (s) replik:**

Herr talman! Det är ett viktigt och också ärligt påpekande som Sven Andersson gör, nämligen att förlusterna för Öresundsvarvet hade kommit oavsett vilket beslut riksdagen hade fattat förra året. Det påpekandet kan,

tycker jag, vara en fingervisning åt somliga, som tidigare har uppträtt i riksdagsdebatten här och fört fram andra men oriktiga påståenden.

**Anf. 15 HUGO BENGTSSON (s):**

Herr talman! När vi för praktiskt taget jämnt ett år sedan diskuterade varvsfrågorna här i riksdagen och då fastställde de riktlinjer efter vilka näringsgrenen och de statliga varvsföretagen skulle drivas, förväntade jag mig inte att vi här ett år senare skulle behöva konstatera att dessa riktlinjer i väsentliga avscenden inte följts. Jag tänker då främst på det beslut riksdagen fattade, som innebar att Öresundsvarvet i Landskrona skulle drivas vidare, dock i nedskuret skick. Detta beslut fattades som bekant mot regeringens och ett stort antal av de borgerliga riksdagsledamöternas vilja. Men jag hade ändå aldrig trott att regeringen och Svenska Varvs ledning helt skulle ignorera och motarbeta det fattade beslutet. Så har dock blivit fallet. Vi kan nu konstatera att den utvecklingsplan som riksdagsmajoriteten ställde sig bakom aldrig sattes i verket. För att uttrycka sig i klartext, lades inte två strån i kors för att klara densamma, den saboterades från början av såväl regeringen som Svenska Varvs ledning.

En av utgångspunkterna för den varvspolitik som vi från socialdemokratiskt håll velat föra har varit att struktur- och sysselsättningsfrågorna skulle behandlas i ett sammanhang – detta givetvis för att underlätta de varvsanställdas övergång till annan sysselsättning i samband med neddragningen av varvskapaciteten. Vi har samtidigt hävdat att neddragningarna, som enligt vad vi har konstaterat i långa stycken varit nödvändiga, skall ske på ett sådant sätt och i en sådan takt att de varken skadar företagens överlevnadsförmåga eller utsätter de anställda och berörda regioner för oacceptabla påfrestningar. I de förslag som nu föreligger med begäran om anslag för att avveckla Öresundsvarvet uppfylls inget av de av oss uppställda kraven.

Enligt min uppfattning genomsyras den nu aktuella regeringspropositionen av passivitet och uppgivenhet. Inte på någon punkt finns konstruktiva förslag i syfte att påverka utvecklingen i positiv riktning. Oavsett industriministerns uttalanden här, har han inte omsatt något av dessa uttalanden i konstruktiv handling. Vad som skett och sker inom Svenska Varv kommenteras endast mycket kortfattat, trots att företaget på punkt efter punkt går ifrån den utvecklingsplan som låg till grund för riksdagens beslut för knappt ett år sedan.

Nu säger utskottsmajoriteten i sin skrivning: "Svenska Varv arbetar enligt den strukturplan som presenterades för riksdagen förra året och då låg till grund för beslut om omfattande åtgärder i syfte att skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk varvsindustri." Men inte med ett ord antyder man att den strukturplan som man talar om i långa och avgörande stycken underkändes av riksdagen.

Jag vill bara mycket kortfattat konstatera att hade en företagsledning i en privat koncern så uppenbart åsidosatt ägarens intentioner som Svenska Varvs ledning gjort, hade vederbörande ganska omgående blivit avpollette-

**Nr 155**

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

rad. Jag har i andra sammanhang här i kammaren diskuterat denna fråga med industriministern, men han har då som kammarens ledamöter känner till menat att han inte enligt aktiebolagslagens bestämmelser över huvud taget kunnat ingripa. Ja, förlåt att jag säger det, jag tycker faktiskt att det är skrottretande. Och om frågan inte gällt blodigt allvar för 2 500 människor och deras anställning vid Öresundsvarvet, så skulle ett skratt kunnat tillåtas över denna flathet. Men jag är klar över att industriministerns och varvskoncernledningens intentioner sammanfaller, och då kan vad som helst uppenbarligen tillåtas.

Vi har i vår partimotion mycket kraftigt gått emot och till rätta med detta handlande. Det är genom en löpande misskötsel som ledningen för Svenska Varv förstört förutsättningarna för en positiv branschutveckling. Det hårda omdöme jag här fäller om ledningen för Svenska Varv gäller alltså i lika hög grad det sätt på vilket man från regeringens sida agerat i ägarrollen gentemot Svenska Varv. Här har man helt tappat kontrollen över utvecklingen. Vpk och också Jörn Svensson, som vi hörde här, kräver i sin motion att ledningen för Svenska Varv borde bytas ut. Men vi kan ju inte sitta här i riksdagen och ta ställning till vem och vilka som skall sitta i ledningen för Svenska Varv eller andra statsägda företag – det måste helt klart vara regeringens sak att avgöra. Men regeringen bör lyssna till den kritik som framförts och framförs mot den sittande ledningen. Den är sannerligen långt ifrån obefogad.

Vad gäller den framtida utvecklingen för varvskoncernen konstaterar industriministern i propositionen att riskerna för fortsatta negativa resultatavvikelser får bedömas som större än möjligheterna att uppnå bättre resultat. Samtidigt saknas emellertid genomarbetade planer för hur denna utveckling skall kunna vändas.

Så här kan det givetvis inte få fortsätta. Regeringen måste som representant för ägaren se till att konkreta planer för de enskilda varvsenheterna tas fram så att såväl koncernens samlade utveckling som konsekvenserna för de berörda orterna kan bedömas. Det innebär att vi kräver att regeringen så snart som möjligt redovisar en samlad och aktuell utvecklingsplan och finansieringsanalys för Svenska Varv. Om regeringen tillåter Svenska Varvs ledning att agera som hitintills och regeringen inte heller lämnar företagsledningen konkreta direktiv, ja, då löper vi risken att koncernen i sin helhet är körd i botten om några få år.

Herr talman! Jag skall nu gå över till att mera ingående kommentera situationen vid Öresundsvarvet i Landskrona. Jag har inledningsvis pekat på att det uppdrag från riksdagen som gavs regeringen och Svenska Varvs ledning att genomföra den antagna utvecklingsplanen inte har verkställts. Genom sitt agerande har regeringen och Svenska Varvs ledning i stället motarbetat en positiv utveckling vid företaget. Härigenom har också riksdagsbeslutet åsidosatts på ett högst anmärkningsvärt sätt.

Möjligheterna att nu framgångsrikt kunna genomföra den tidigare beslutade utvecklingen vid Öresundsvarvet torde vara obefintliga. Riksdagen befinner sig därför nu i en tvångssituation. Alla ansträngningar måste nu i stället enligt min uppfattning koncentreras på att på bästa sätt utnyttja

varvets kvarvarande resurser och vidareutveckla och bygga ut näringslivet i Landskrona kommun. Detta tar givetvis tid, det är ingenting som kan åstadkommas från den ena dagen till den andra.

Enligt de bedömningar som redovisas i propositionen har man, då man äskat medel för avvecklingen av Öresundsvarvet, utgått ifrån att den nu befintliga orderstocken vid företaget skall färdigställas där. Detta kommer att medföra, framhålls det, att avvecklingen kan ske i relativt långsam takt. I det avvecklingsalternativ som redovisas utgår man ifrån att den naturliga avgången under 1981 skall vara 400–500 personer. Man bedömer vidare att varsel om avskedande måste utfärdas för ca 100 personer under 1981, för drygt 700 personer under 1982 och för 650 personer under 1983. Verksamheten skulle helt upphöra i början av 1983.

Man säger vidare i propositionen att genom den successiva avvecklingen av Öresundsvarvet skapas rådrum för att lösa de problem som kan uppstå för dem som berörs av nedläggningen av varvet. Och man säger sig förvänta att företag, fackliga organisationer samt kommunala och regionala statliga myndigheter samarbetar för att lösa de problem som kommer att uppstå.

I propositionen har föreslagits att 100 milj. kr. av de medel som i fiol anvisades för produktutveckling vid Öresundsvarvet skall via Svenska Varv tillföras Landskrona Finans AB – det bolag som bildats för att stimulera utbyggnaden av näringslivet i Landskronaregionen. Det är bra att pengarna nu tillförs detta bolag så att insatser kan göras i sysselsättningskapande syfte i regionen. Men jag kan inte låta bli att framhålla det skandalösa i att pengar som ställdes till förfogande för ett år sedan, just för detta ändamål, först nu får användas, trots upprepade påstötningar.

Genom utskottets uttalande framgår också klart att finansbolaget bara skall behöva betala en symbolisk summa för anläggningarna vid nuvarande Öresundsvarvet då dessa övertas. Men då får inte de planer sättas i verket som talar om att företagsledningen vid Öresundsvarvet har för avsikt att avyttra vissa tillgångar innan Landskrona Finans AB träder i funktion.

Industriministern sade tidigare i debatten att den satsning som man nu gör genom dessa 100 milj. kr. till Landskrona Finans AB är den största regionalpolitiska satsning som någonsin gjorts i det här landet. Men jag vill då fästa kammarens uppmärksamhet på att det också är den största nedläggningen av en separat enhet i en så liten kommun som det här handlar om. Det skall med i sammanhanget. Därför kommer inte den satsning som de här 100 miljonerna innebär att räcka till. Det kommer att behövas betydligt mer, och jag skall längre fram komma in på det.

Jag knyter naturligtvis förhoppningar till finansbolaget och att detta kan medverka till att nya arbetstillfällen skapas, men då får inte vissa resurser skingras innan bolaget hunnit börja sin verksamhet. Svårigheterna blir säkerligen stora nog ändå. Jag förväntar mig att industriministern här i dag är beredd deklarerat att Öresundsvarvets alla tillgångar, så snart ske kan, överförs i Landskrona Finans ägo.

Samtidigt med detta har nya orosmoln dykt upp vid Öresundsvarvet då det

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

gäller den avvecklingstakt som skall gälla för färdigställande av den nuvarande orderstocken.

Som jag tidigare nämnde, talar man i propositionen om successiv avveckling fram till i början av 1983. Detta underströk också industriministern i sitt tidigare anförande. Det är ett förslag som de anställda, så långt mina kontakter sträckt sig, har kunnat ställa upp på. Men då företagsledningen nu uppenbarligen har föresatt sig att avveckla i snabbare takt genom att lägga ut vissa arbeten på befintlig orderstock till underleverantörer och samtidigt vill genomföra en generell uppsägning av samtliga anställda, så att sista man får lämna företaget ett halvår tidigare än beräknat, då kan jag förstå om situationen vid företaget blir minst sagt upprörd. Jag skulle vilja råda industriministern att se till att Svenska Varvs ledning den här gången lugnar ner sig och inte ställer till någonting som man i så fall själv helt får ta ansvaret för.

Vad Svenska Varv skall göra är att genomföra avvecklingen enligt de intentioner som skisserats, i lugn takt fram till i början av 1983, och under tiden hjälpa till att skaffa andra arbetsuppgifter vid företaget som de anställda kan syssla med som kompletteringsarbete. Jag vill mycket bestämt framhålla att Svenska Varv inte får tillåtas springa ifrån sitt ansvar då det gäller sysselsättningen i berörda varvsorter. Staten – och givetvis då också statliga företag – måste målmedvetet arbeta för att skapa nya arbetstillfällen i stället för dem som försvinner. Detta är ett krav som ställs på privata företag, och det måste med minst samma kraft ställas på statliga.

Sysselsättningsläget i Landskronaregionen är i detta nu ytterst besvärligt liksom för övrigt i hela Malmöhus län. Vi noterar i dag ca 10 000 direkt arbetslösa i länet och ungefär lika många finns i beredskapsarbete eller är föremål för andra arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

Jag vill alltså fästa uppmärksamheten på att det inte går att se ljust på arbetsmarknadssituationen. Många åtgärder behövs från samhällets sida för att klara de mycket besvärliga omställningsproblem som kommer att anmäla sig. Det går inte att sitta och vänta på att marknadskrafterna skall klara problemen i Landskronaregionen. Alla måste göra klart för sig att det gäller 2 500 arbetsplatser i en kommun med i runda tal 36 000 invånare.

Det klokaste är att samhället så snabbt som möjligt hjälper till att skaffa nya arbetsplatser i regionen för att problemen skall kunna lösas någorlunda hyggligt. Detta är nödvändigt för att inte för många tragedier skall få utspelas. Kommer sådana att ske, faller ansvaret tungt på den borgerliga regeringen, men jag hoppas vi skall slippa att utkräva denna del av ansvaret.

Herr talman! Det finns i arbetsmarknadsutskottets betänkande nr 17 ett antal frågor som faktiskt ligger mig mycket varmt om hjärtat och som jag i och för sig gärna skulle ha velat kommentera. Men mina partivänner i nämnda utskott kommer att göra det. Jag vill därför här och nu endast peka på nödvändigheten av att åtgärder vidtas för att trygga den fortsatta driften vid verkstadsskolan på Öresundsvarvet. Jag betraktar det som en samhällets skyldighet att erbjuda ungdomarna en gedigen yrkesutbildning. De ungdomar

mar som erhållit en sådan utbildning tidigare har också betydligt bättre möjligheter att hävda sig på arbetsmarknaden, även i sämre konjunkturen. Och jag vill starkt understryka att detta inte bara är en tillgång för den enskilde, utan i minst lika stor utsträckning för samhället. Jag vill med detta endast understryka betydelsen av att samhället går in och tryggar skolans fortbestånd.

En annan sak som jag kortfattat vill peka på gäller de i betänkandet upptagna kraven på stöd åt Landskrona kommun för att täcka ökande hyresförluster i takt med den befolkningsminskning som är föranledd av neddragningen och avvecklingen av Öresundsvarvet. Det kommunala bostadsbolaget står i dag med ca 600 tomma lägenheter, ett antal som ständigt ökar. Av den primärkommunala utdebiteringen av 16:30 kr. per skattekrona går i dag inte mindre än 1:15 kr. till att täcka hyresförluster i det kommunala bostadsbolaget. Det är därför nödvändigt att det öppnas möjligheter till ett särskilt riktat stöd till Landskrona kommun för att täcka ökande hyresförluster.

Anställningsgarantin är en annan fråga av stor betydelse, men jag skall avstå från att ens fragmentariskt kommentera den. Som jag nyss sade, kommer mina partivänner i arbetsmarknadsutskottet att utveckla dessa frågor. Jag vill endast framhålla att på alla dessa punkter delar jag vad som framförts i de socialdemokratiska reservationerna, som jag kommer att stödja.

Med det anförda ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationerna 1–4 i näringsutskottets betänkande nr 63.

**Anf. 16 JÖRN SVENSSON (vpk) replik:**

Herr talman! Jag vill inte alls i onödan söka sak med Hugo Bengtsson, men vad han sade om koncernledningen och vpk-motionens krav därvidlag fordrar dock en liten kommentar. Hugo Bengtsson har ju själv tillhört denna koncernlednings skarpa kritiker vid återkommande tillfällen i denna kammare. Vi har under årens lopp sett vilken politik den har genomdrivit, vilken attityd den har haft, inte minst just till Landskronavarvets strävanden, och hur negativt och snålt den har bemött fackets och den lokala ledningens ansträngningar därvidlag.

Vi tycker det är litet ologiskt att Hugo Bengtsson, samtidigt som han tillsammans med oss driver denna skarpa kritik – och han är väl medveten om hur riktig den är – säger att vi inte här i riksdagen kan sitta och bestämma vem som skall sitta i Svenska Varvs ledning. Nej, det är inte alls fråga om det. Yrkandet lyder, att riksdagen hos regeringen begär att denna verkar för att en ny koncernledning, som har de anställdas förtroende, utses för Svenska Varv AB.

Nog kan vi ändå vara överens om, Hugo Bengtsson, att det önskvärda hade varit om för flera år sedan denna ledning varit ersatt med en som kunde fört en annan politik ute på varven och haft en annan förankring i de lokala ledningarna och bland de fackliga organisationerna.

Tisdagen den  
2 juni 1981

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

**Anf. 17** Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag vill instämma med Hugo Bengtsson när han säger att vi nu bör inrikta ansträngningarna på att på bästa sätt ta till vara resurserna i Landskrona och utveckla näringslivet. Det bör vara det gemensamma mål man har för aktiviteten i Landskrona. Jag vill påstå att jag tror att den aktivitet som man kan komma att utveckla från Landskrona Finans ger goda möjligheter tillsammans med andra statliga resurser som står till förfogande för utveckling av näringslivet i Landskrona och Svalövs kommun.

Jag tycker dock att Hugo Bengtsson skulle hålla sig för god för att här tala om att regeringen har helt ignorerat eller motarbetat riksdagsbeslutet, att vi har åsidosatt ägarens intentioner, att det är skandalöst att de pengar som anslogs i fjol inte kommit till användning förrän nu.

Jag förstår hans besvikelse, men vore det inte lika bra att han erkände att fjolårets riksdagsbeslut i vad avser Öresundsvarvet var olyckligt, illa underbyggt och i realiteten inte gav Svenska Varvs ledning något alternativ i sitt agerande. Den medelsram som anvisades för att uppfylla det krav riksdagen ställde var helt orealistisk.

Skulle man från Svenska Varvs sida ha frångått medelsramen, hade det självfallet blivit så att man inte bara fått ta beställningar från andra varv, utan också betänkligt utnyttjat resurser som behövs i koncernens övriga delar. Så kan ju inte riksdagen anse att man bör hantera frågan.

Låt oss, Hugo Bengtsson, vara överens om att det var olyckligt att socialdemokratin fick med riksdagsmajoriteten på det beslut som togs beträffande Öresundsvarvet i fjol. Hade vi då fått genomföra åtgärderna, hade vi varit en god bit på väg i arbetet med att skapa alternativ sysselsättning och utveckla näringslivet i Landskrona.

När det sedan gäller de medel som inte förrän nu har kunnat komma till användning är det ju helt enkelt så, att regeringen inte har anledning att betala ut medel förrän det finns realistiska, konkreta projekt att satsa på. Det är först nu, i och med bildandet av Landskrona Finans, som sådana möjligheter föreligger.

Jag förstår, vilket Hugo Bengtsson betonar, att det finns en oro i Landskrona beträffande avvecklingstakten. Det är min ambition att se till att Svenska Varv löser detta på bästa möjliga sätt. Självfallet måste man från varvsledningens sida se till att avvecklingen sker på ett ekonomiskt så fördelaktigt sätt som möjligt, eftersom de resurser man kan spara i avvecklingsfasen behövs för andra, mera framåtsyftande investeringar. Ansvar gentemot de anställda är ju under alla förhållanden fastslagen. Svenska Varv har ett ansvar mot sina anställda att lösa avvecklingen på ett acceptabelt sätt.

När det sedan gäller frågan om hur snart tillgångar vid varvet skall flyttas över till Landskrona Finans AB vill jag säga att uppgörelsen ju är att dessa tillgångar skall överflyttas till Landskrona Finans AB så snabbt som möjligt. Det är en överenskommelse som skall träffas mellan Landskrona Finans AB och Svenska Varvs ledning, och jag har ingen anledning förmoda att Svenska

Varv inte är angeläget att se till att denna process blir så snabb och så positiv som möjligt för de framtida möjligheterna till utnyttjande.

**Anf. 18 HUGO BENGTTSSON (s) replik:**

Herr talman! Först ett par ord till Jörn Svensson.

Jag tror inte att vi behöver orda så mycket om var ansvaret för det som har skett ligger. Jag har nämligen av det som nu är på gång tyckt mig få en fingervisning om att också industriministern delar både min och Jörn Svenssons uppfattning i denna fråga att allting varken är eller har varit så välbeställt som det borde. Det har signalerats att styrelsens ordförande i Svenska Varv kommer att bytas ut vid en bolagsstämma om några veckor. Jag hoppas att den argumentering som såväl Jörn Svensson som jag själv och även industriministern fått ta del av här i dag och från annat håll borde innebära att industriministern ser över också den andra personuppsättningen. Men jag föreställer mig att detta är på gång.

Får jag sedan säga att jag beträffande Landskrona Finans AB inte fått något direkt svar av industriministern i den kommentar han gav. Varvsledningen där nere har – vilket jag förmodar industriministern känner till – använt eller använder en konsultfirma som nu ser över företagets alla tillgångar. Det har nu börjat cirkulera rykten om att man avser att försälja en del av företagets tillgångar. Detta skulle i så fall komma att ske innan Landskrona Finans AB har fått en chans att komma in i bilden. Jag vill ännu en gång vädja till industriministern att se till att detta inte får ske. Syftet bakom ett sådant handlande behöver jag inte utveckla – det är ganska lätt att förstå.

Som jag har sagt har Svenska Varv AB och regeringen inte fullföljt det beslut som man här tagit, och Thage Peterson har tidigare utvecklat detta. Det står fullständigt klart att oavsett vilket beslut som hade fattats av riksdagen då, hade förlusterna blivit lika stora som de ändå kom att bli. Det är Svenska Varvs koncernledning som har signerat kontrakten – det är koncernledningens folk däruppe som har räknat på offerterna och det är också dess företrädare som får ta detta ansvar, även om det sedan har vältrats över på Öresundsvarvet, därför att jobben har fått utföras där.

**Anf. 19 PER WESTERBERG (m):**

Herr talman! Inledningsvis vill jag säga att jag hoppas att Hugo Bengtsson har möjlighet att närvara på Svenska Varvs bolagsstämma som hålls om några dagar, där han ju mer direkt rakt på sak kan rikta kritiken mot den företagsledning som Svenska Varv har.

Vad gäller näringsutskottets betänkande nr 63 kan konstateras att krisen inom varvsnäringen fortfarande är världsomfattande. Efter en snabb utbyggnad av varvsindustrin främst i Japan och Sydkorea i slutet på 60-talet och början av 70-talet råder det fortfarande en omfattande överkapacitet i världens varvsindustri. Mellan 1970 och 1976 fördubblades kapaciteten, och allt tyder på att varvsindustrins överkapacitet kommer att kvarstå även i ett längre tidsperspektiv.

**Nr 155**

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

Orderstockarna vid världens varvsindustrier har sjunkit kontinuerligt under 1970-talet från den mycket höga nivå som nåddes 1974. De stora orderstockarna sistnämnda år möjliggjorde under ett flertal år ett högt kapacitetsutnyttjande – detta framför allt fram t. o. m. 1977. Därefter har kapacitetsutnyttjandet i första hand i de svenska storvarven sjunkit kraftigt.

Bedömningar om orderingången till varvsindustrin under 1980-talet har gjorts av flera internationella organisationer och institut inom varvs- och sjöfartsnäringarna. Gemensamt för dessa bedömningar är att en betydande överkapacitet kommer att råda inom varvsindustrin under hela 1980-talet.

Under förutsättning av ett framgångsrikt utvecklingsarbete inom Svenska Varv-koncernen bedömer ledningen att den genomsnittliga lönsamma årliga försäljningsvolymen under den kommande femårsperioden motsvarar ungefär 4,9 miljoner direkta produktionstimmar. Under 1980 uppgick den kapacitet som fanns inom Svenska Varv till ca 10 miljoner timmar vid varven, dvs. mer än dubbelt så mycket som den förväntade lönsamma försäljningsvolymen kunde tänkas bli.

Riskerna för att inte tillräckligt framgångsrikt kunna genomföra det nödvändiga utvecklingsarbetet är förhållandevis stora inom samtliga affärsområden som Svenska Varv arbetar inom, möjligen med undantag för bulkfartygen. Det är därför osäkert om en lönsam volym av 5 miljoner direkta produktionstimmar per år kan uppnås, som Svenska Varvs strukturplan förutsätter och som alltså bara är 50 % av den nuvarande kapaciteten.

Från näringspolitiska utgångspunkter är det väsentligt att varvens produktionsvolym anpassas till marknadsförutsättningarna. Skälen är naturligtvis flera. Statens kostnader för varvsindustrin har enbart under de tre åren 1977–1979 uppgått till ca 12 000 milj. kr. Detta innebär kostnader för skattebetalarna som uppgår till ungefär en halv miljon kronor per anställd varvsarbetare – pengar som borde ha kunnat användas bättre och pengar som ännu inte lett till varaktiga arbetstillfällen.

Solidariteten mellan skilda landsdelar kräver att samhällets insatser kan koncentreras till de delar av landet där behovet är störst och där näringslivet är mest utsatt – och det gäller dess värre icke varvsorterna f. n. Moderata samlingspartiet krävde i sin partimotion 1978/79:137 en kraftig neddragning av varvskapaciteten till en nivå som då motsvarade marknadsförutsättningarna. Vi förordade en neddragning till 6 miljoner direkta produktionstimmar och nedläggning av två storvarv. Utvecklingen har i allt väsentligt gett oss rätt i de bedömningar som då gjordes i den motionen. Det är därför av central betydelse att föregående års riksdagsbeslut om att Svenska Varv skall ha uppnått lönsamhet senast 1985 verkligen kommer att fullföljas. Om inte detta kan ske står vi självfallet fast vid att Svenska Varv skall avvecklas efter 1985. I föregående års strukturplan från Svenska Varv fanns en marknadsbedömning om hur stor kapacitet som kan bibehållas inom koncernen. Företaget säg sedan hur olika varvsenheter kunde kombineras för tillverkning av de båtar som marknaden kan ta emot och som man förhoppningsvis

kan sälja till rimliga priser.

Öresundsvarvet var den enhet som på grund av storlek och produktionsinriktning bedömdes som svårast att passa in i en förändrad struktur. Företaget föreslog därför nedläggning av varvet. I den bedömningen instämde jag i föregående års kammardebatt. Den debatt vi förde i denna kammare föregående år borde ha handlat om huruvida vi skulle ha bibehållit två eller tre storvarv men kom dess värre att handla om huruvida vi skulle behålla samtliga fyra storvarv. Dess värre kom även kammarens beslut att bli att alla fyra storvarv skulle bibehållas, vilket var mycket olyckligt. Enligt beslutet skulle Öresundsvarvets kapacitet dras ner till 70 % av den dåvarande kapaciteten. Andelen nybyggnation av fartyg skulle minska från 85 till 54 % och verksamheten i övrigt minska. Antalet anställda skulle minska från ca 2 500 till 1 800 inom fem år. Detta skulle ske huvudsakligen genom naturlig avgång.

De första tre åren på 1980-talet skulle ge en förlust på 203 milj. kr., medan de två sista åren i planperioden skulle ge ett överskott på 170 milj. kr. – allt enligt varvsledningens egna planer, som kammarens beslut grundade sig på.

Prognoser för lönsamhet är självfallet beroende av vilka marknadsbedömningar man gör. För att få den kostnadstäckning som Öresundsvarvet förutsåg skulle prisnivån för de färjor som var beställda ha behövt gå upp med ytterligare 50 % från föregående år. Det har senare visat sig att detta var en ytterst optimistisk bedömning.

Optimismen i planen kan även illustreras av prognosen för 1982. När planen gjordes trodde varvet att det skulle hinna få order på specialfartyg för leverans 1982 med 85 % kostnadstäckning. Under våren 1980 tecknades kontrakt för ytterligare tre standardmässiga fartyg som ger endast 75 % kostnadstäckning. Fartygen skall levereras till Holland 1982, och den leveransen innebär en förlust på ytterligare 90 milj. kr., som skattebetalarna får betala. Fartygen belägger halva kapaciteten på Öresundsvarvet.

Till grund för riksdagsbeslutet om Öresundsvarvet föregående år låg en plan som hade utarbetats inom företaget. Planen var dock inte godkänd av varvets styrelse. I planen angavs, som jag tidigare nämnt, att förlusterna under åren 1980–1982 skulle uppgå till 203 milj. kr. Förlusten enbart under 1980 – alltså endast ett av de tre angivna åren – uppgick till hela 344 milj. kr., dvs. 70 % mer än vad förlusten skulle bli för hela treårsperioden. Förlusterna genererades alltså fem gånger snabbare än vad Öresundsvarvets ledning hade förutsatt. Svenska Varvs analys av förlusterna 1980–1984 vid fullföljande av den av riksdagen godtagna planen visade på ytterligare utomordentligt stora förluster. Orsakerna till de ökade förlusterna var främst att produktionskostnaderna vid varvet helt hade felbedömts i varvets egen plan samtidigt som prisutvecklingen på kommande fartygsorder hade överskattats.

Nedläggningen av Öresundsvarvet förefaller med ledning av vad jag tidigare anfört vara ytterst angelägen. Svenska Varv har beräknat kostnaderna för ett av sina längre nedläggningsalternativ till ca 1 004 milj. kr.

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

Vissa varvsfrågor,  
m. m.

Kostnaderna är fördelade med 344 milj. kr. i förlustkostnadstäckning för 1980, 162 milj. kr. för 1981, 254 milj. kr. för 1982 och 244 milj. kr. för 1983. Kostnadsberäkningen är självfallet förknippad med stor osäkerhet på grund av svårigheterna att bedöma produktivitetens utvecklingen under nedläggningsperioden.

Förlusterna orsakas huvudsakligen av dels ogynnsamma kontrakt för fartygsnybyggen, dels svåra effektivitetsproblem. En viss ytterligare försämring av effektiviteten vid varvet anser Svenska Varv oundviklig under en nedläggningsperiod. För flera fartygsleveranser har erhållna priser inte ens täckt rörliga kostnader. Förenklat skulle man, något rått, kunna säga att varvet vid vissa av fartygsleveranserna närmast har varit en materialförstörande industri.

De beräknade nedläggningskostnaderna kan delas upp i följande delposter. Ett negativt täckningsbidrag – man får alltså inte ens täckning för de fasta kostnaderna – på 85 milj. kr. sedan avdrag har skett för löner och material direkt hänförliga till byggnationen. Omkostnader i form av bl. a. löner till tjänstemän och viss kollektivpersonal på 697 milj. kr. Kapitalkostnader i form av räntor och nedskrivning av anläggningstillgångar med sammanlagt 270 milj. kr. Garantikostnader för fartyg, annulleringskostnader för material m. m. på 85 milj. kr. Vid tidigare bokslut har 133 milj. kr. reserverats för att täcka angivna kostnader. Slutsatsen är helt självklar. Ett företag som inte ens kan klara att täcka de rörliga kostnaderna för driften kan omöjligt driva verksamheten vidare, om man inte kan se ett mycket snart slut på nuvarande problem. Ett sådant snart slut kan man definitivt inte se för Öresundsvarvet.

Hur mycket det beslut som kammaren föregående år fattade om att inte lägga ned Öresundsvarvet har kostat de svenska skattebetalarna är svårt att uppskatta. Att det rör sig om stora belopp råder det inget som helst tvivel om med tanke på de stora felkalkyler som föregående års beslut föll tillbaka på. Det finns all anledning för alla dem som i denna kammare förra året stod upp och talade sig varma för en fortsatt drift av Öresundsvarvet att ta sig en funderare på vad de grundade sina kalkyler på och hur de kunde göra så felaktiga bedömningar av varvets fortsatta möjligheter att konkurrera.

I reservation 1 till näringsutskottets betänkande vill de socialdemokratiska reservanterna ha ett långsiktigt utvecklingsprogram för varvsindustrin. I reservationen förs tankegångar om att stödet blir effektivare, om ett konkret åtgärdsprogram som kan hjälpa varvsnäringen ut ur krisen kan läggas fram från regeringen. Detta uppfattar jag som en felsyn. Under senare år har det tenderat att bli alldeles för många politiska detaljbeslut, när riksdagen tvingats gå in med stödåtgärder för det ena eller andra företaget eller den ena eller andra branschen. De som har de bästa förutsättningarna för att kunna värdera ett företags nödvändiga åtgärder och framtida inriktning bör självfallet få fatta erforderliga beslut. De bästa insikterna sitter inte denna kammare inne med. De bästa insikterna om ett företags framtid och framtidsmöjligheter finns huvudsakligen inom företaget självt. Därför är det naturligt att största möjliga ansvar för hur den nuvarande situationen

inom Svenska Varv skall lösas i stället skall läggas på koncernledning och anställda. Riksdag och regering har att ange ramarna och ställa de erforderliga ekonomiska resurserna till företagsledningens och de anställdas förfogande.

Kammaren har fattat beslut om ramarna för Svenska Varvs plan för hur omstruktureringen av varvet skall ske. Vi har även ställt krav på att Svenska Varv absolut senast 1985 skall ha uppnått åtminstone noll-resultat. I annat fall skall Svenska Varv avvecklas. Några ytterligare långsiktiga utvecklingsprogram för varvsindustrin eller detaljregleringar från denna kammare finner jag inte vara konstruktiva i nuvarande skede. Besluten skall fattas där kunnandet finns, och det är dess värre inte främst i denna församling när det gäller de enskilda varvsföretagens framtidsutsikter, framtidsinriktning och struktur.

I reservation 2 behandlar socialdemokraterna nedläggningen av Öresundsvarvet. Något förvånande är att man i reservationen kan finna att socialdemokraterna kräver att ett eventuellt överskott, om det visar sig att nedläggningskostnaderna kan begränsas så att inte hela det anslagna beloppet behöver utnyttjas, får användas för sysselsättningskapande åtgärder i Landskrona. Detta krav har, såvitt jag kan finna, aldrig varit uppe till seriös behandling i näringsutskottet utan återfinns endast i reservationen. Det är ett något märkligt förfarande.

Herr talman! Med anledning av vad jag här har anfört ber jag att få yrka bifall till hemställan i alla delar i näringsutskottets betänkande 1980/81:63 samt följaktligen avslag på de fyra reservationerna.

**Anf. 20 HUGO BENGTTSSON (s) replik:**

Herr talman! Jag skall endast ta upp ett par av de punkter som Per Westerberg talade om i sitt anförande.

Han säger för det första att sysselsättningsläget på varvsorterna inte är det värsta i detta land – underförstått att det är betydligt värre på andra ställen, och därför behöver man inte ta så stor notis om detta. Men om det nu är så att det inte är så besvärligt i dag, så vet ju Per Westerberg vad som står för dörren. Jag kan ta exempel från min egen hemkommun, där Öresundsvarvet skall ha försvunnit om ungefär två år. Läget är det att 2 500 arbetsplatser försvinner i en kommun på 36 000 invånare. Jag begär inte att Per Westerberg, som inte har så lång livserfarenhet, skall vara klar över vad detta handlar om. Men människorna där nere förstår det.

För det andra tar Per Westerberg upp en sak som härleder från den debatt vi förde i denna kammare i samma fråga under fjolåret, och det gäller de stora förlusterna inom svensk varvsnäring, framför allt på de fartyg som byggs vid Öresundsvarvet. Hade Per Westerberg varit försiktig och lyssnat litet grand på vad industriministern sade, hade han förstått att industriministern nu har fått klart för sig att vad vi påtalade i fjolårets debatt är det som är det verkliga sakförhållandet. Industriministern sade nu i sitt anförande att det är ointressant vem som har gjort de dåliga kalkylerna som har föranlett de stora förlusterna. Faktum kvarstår att det är vi som fått lov att ta kostnaderna.

Jag tycker att Per Westerberg därmed skulle ha fått klart för sig att det är som vi har sagt, dvs. att det är koncernledningen för Svenska Varv som har signerat dessa kontrakt och som har haft sina experter till hjälp för att räkna ut offerterna. Därefter har ordena bara placerats på Öresundsvarvet, och så har Öresundsvarvet och dess anställda utmålats som boven i dramat – de som inte har kunnat göra ett fullvärdigt jobb. Sluta med det resonemanget! Attackera dem som bär ansvaret!

**Anf. 21 PER WESTERBERG (m) replik:**

Herr talman! När Svenska Varv tvingas teckna dåliga fartygskontrakt är det ju inte någonting man gör med vett och vilja, därför att man vill ha stora förluster inom Svenska Varvs-koncernen. Det är snarare så att den svenska kapaciteten för nybyggnad av fartyg är för stor i förhållande till de lönsamma order som går att ta. Svenska Varvs hela strukturplan visar ju att man egentligen endast har en lönsam marknad som motsvarar ungefär hälften av den kapacitet man hade när strukturplanen togs föregående år. Det är där felet ligger, och det är därför vi måste lägga ner ett storvarv. Det är inte därför att vi tror att varvsarbetarna i Landskrona är dåliga eller av andra liknande skäl, utan det är på grund av att kapaciteten är för stor som man måste fatta ett obehagligt beslut, nämligen att lägga ner ett varv.

När det gäller sysselsättningsläget på varvsorterna säger jag inte att det är speciellt bra, men jag hävdar att det inte minst i norra delarna av detta land finns väldigt många kommuner och regioner med betydligt större sysselsättningsproblem och som även efter en nedläggning av Öresundsvarvet kommer att ha betydande problem, vilka är fullt jämförbara. I Landskrona görs betydande insatser via Landskrona Finans för att klara sysselsättningen. Det finns ett stort upptagningsområde såväl i Göteborgsregionen som i Malmö-Landskronaregionen, där man kan rekrytera arbetskraft från berörda företag till nya arbetstillfällen.

Jag menar att vi från denna kammars sida har satsat mycket mer pengar på några få företag, eller, rättare sagt, på en bestämd varvskoncern inom en enda bransch, än vad som hade varit motiverat av sysselsättnings-skäl.

**Anf. 22 HUGO BENGTTSSON (s) replik:**

Herr talman! Det hade varit betydligt trevligare att diskutera med Per Westerberg om han hade gjort sig underkunnig om det han nu står och talar om. Han talar om att det nere i västra Skåne, och han nämner Malmö, finns en stor arbetsmarknad. Det är alltså inga problem – det är bara för varvsarbetarna i Landskrona att söka sig till den arbetsmarknaden.

Nu är förhållandet det, Per Westerberg, att det går 10 000 direkt arbetslösa i Malmöhus län och att ungefär lika många befinner sig i arbetsmarknadsutbildning och beredskapsarbete. Det är det verkliga förhållandet. Hade det funnits någon chans att pendla till andra jobb skulle vi inte klaga, men den situationen förefinns inte, och det borde Per Westerberg ha gjort sig underättad om.

Sedan gällde det dåliga kontrakt och fartygsorder. Jag har tidigare i denna

kammare sagt: Lasta inte Öresundsvarvet för det! Det är koncernledningen som bär det direkta ansvaret. När Öresundsvarvets anställda såg vad som var på gång påminde de om vad som höll på att ske. Då fick de till svar ett vänligt leende och påpekan det att koncernledningen bäst begrep detta. Resultatet kan vi avläsa nu. Så ser det ut i verkligheten.

**Anf. 23** PER WESTERBERG (m) replik:

Herr talman! Resultatet kan vi helt riktigt avläsa: Svenska Varv har för stor kapacitet. Det ser vi inte minst på Öresundsvarvets stora förlustorder, som ju har gett så stora underskott, senast under 1980. Att Svenska Varvs ledning sedan tecknar kontrakten är inte det mest intressanta. Jag förutsätter att den gör sitt bästa för att få de minst olönsamma kontrakten till sin företagsgrupp. Att det läggs på Öresundsvarvet är ju en intern bedömning av hur man skall kunna minimera förlusterna så långt det går. Men faktum kvarstår: kapaciteten inom varvsindustrin är för stor i förhållande till antalet lönsamma order.

Om Hugo Bengtsson hade lyssnat litet bättre hade han hört att jag inte har sagt att sysselsättningsläget i västra Malmöhus län är särskilt gynnsamt eller att det finns särskilt många arbetstillfällen där. Men jag har sagt att det finns många andra regioner och områden i detta land som har en minst lika dålig och i många fall sämre sysselsättningspolitisk situation, inte minst Norrlands-kommunerna. Men där har det inte lagts ner tillnärmelsevis så stora penningssummor för att klara sysselsättningen.

**Anf. 24** ERIK JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag skall i mitt inlägg ta upp arbetsmarknadsutskottets betänkande 1980/81:17.

Strukturomvandlingen inom den svenska varvsindustrin har fått dramatiska konsekvenser för sysselsättningen i varvsregionerna. Antalet anställda vid storvarven har i stort sett halverats sedan mitten av 1970-talet, och tyvärr måste vi räkna med att antalet anställda kommer att minska ytterligare. I proposition 1980/81:131, som tar upp sysselsättningsfrågor i samband med omstruktureringen av varven, är utgångspunkten också att antalet varvsanställda i Skåne och Blekinge skall minska med närmare 5 000 under loppet av ett par år.

Självfallet medför denna utveckling stora påfrestningar på berörda arbetsmarknader. Antalet arbetssökande ökar dramatiskt, vilket ställer stora krav på främst arbetsmarknadsmyndigheterna. Vi får inte heller glömma hur de varvsanställda drabbas enskilt. Att behöva uppleva att ens yrkesskicklighet inte längre är efterfrågad måste vara psykiskt påfrestande. I Skåne och Blekinge är dessutom arbetslösheten redan förut hög, vilket innebär att chansen att få nytt arbete på hemorten för alla som berörs är relativt liten. Åtskilliga varvsanställda känner mot denna bakgrund en stor osäkerhet inför framtiden.

Vi socialdemokrater ansåg mot denna bakgrund redan förra året, då strukturförändringarna under de närmaste åren var uppenbara, dels att de

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

som berörs av omställningen vid varven skall omfattas av en anställningsgaranti, dels att staten skulle utarbeta förslag till statliga insatser för ersättningsproduktion på varvsorterna. Vi tyckte då att det var direkt fel att – som den dåvarande regeringen föreslog – komma med förslag till nedskärningar utan att samtidigt tala om vad som skall göras för den som förlorar sitt jobb. Vi socialdemokrater ansåg att insatserna borde vara av den omfattningen att de i väsentlig grad bidrar till att kompensera oet bortfall av arbetstillfällen som uppstår i samband med omstruktureringen av varvsindustrin.

Vi menade att de förslag som tagits fram av berörda län och kommuner samt av de fackliga organisationerna borde bli föremål för en seriös prövning av regeringen i samband med utarbetandet av förslag till statliga insatser för att skapa ny produktion på varvsorterna.

Tyvärr fick vi inte majoritet för våra förslag. Man hänvisade till att regeringen beträffande de sysselsättningspolitiska frågorna skulle återkomma till riksdagen på hösten det året, dvs. hösten 1980. Nu vet vi att över huvud taget inte några förslag presenterades i höstas. Först ett par månader in på 1981 kommer regeringen med förslag som dessutom är så bristfälliga att de sannerligen inte är ägnade att lugna alla dem som känner stor oro för sin framtid. Regeringen tycks utgå från att problemen skall kunna lösas med hjälp av sedvanliga sysselsättningspolitiska medel samt med det nya etableringsbidraget till Landskrona. Jag tycker att regeringens – och då i synnerhet industriministerns – agerande är upprörande. Jag har studerat snabbprotokollet från den debatt vi hade i varvsfrågan här i kammaren för nästan på dagen ett år sedan. De säkra utfästelser om konkreta förslag redan till hösten som avgavs här i kammaren från regeringshåll framstår nu som ett hårt mot de varvsarbetare som inom kort måste lämna sina jobb.

Herr talman! Genom regeringens slappa och oengagerade agerande har dyrbar tid runnit i väg utan att någonting hänt. Vad regeringen inte tycks förstå är att omställningar av den omfattning det här är fråga om kräver ett övergripande och långsiktigt handlande. Vi har i motioner under en följd av år påpekat detta och också lämnat förslag till konkreta och långsiktiga åtgärder.

Antalet kvarstående arbetssökande i Malmöhus län uppgår f. n. – som tidigare här har anförts – till ca 10 000. Härtill kommer bortemot 9 000 personer som är sysselsatta genom olika arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Antalet lediga platser är ca 2 500 mot ca 9 000 för bara ett år sedan. Även i Kristianstads län har arbetsmarknadssituationen försämrats. Också detta län drabbas nämligen av utvecklingen inom varven. Det gäller då främst ett antal underleverantörer till varven som vi har i Kristianstads län samt de länsbor som pendlar över länsgränsen till sina arbeten på varven. När ca 4 000 varvsanställda samt ett stort antal anställda hos underleverantörer till storvarven blir utan arbete i Skåne kommer följaktligen arbetsmarknadssituationen där att bli prekär.

Det är därför närmast tragiskt att regeringen tar så lätt på situationen i Skåne i samband med omställningarna vid varven. Hade regeringen i god tid

tagit initiativ i enlighet med våra förslag, hade beredskapen i dag varit en annan.

Hur kan de borgerliga ledamöterna från Skåne stillatigande acceptera regeringens agerande? Känner ni ansvar för utvecklingen i Skåne, så bör ni stödja vår reservation nr 6, där vi begär att regeringen skall ges i uppdrag att snarast utarbeta ett handlingsprogram med förslag till sysselsättningsskapande insatser på varvsorterna. De insatserna bör omfatta utvecklingsprojekt som på sikt kan leda till industriell produktion. Såväl länsstyrelsen och Landskrona kommun som de fackliga organisationerna har tagit fram ett bra underlag för en sådan plan.

Herr talman! Redan nu bör enligt vår mening riksdagen kunna ta ställning till en fortsatt verksamhet vid verkstadsskolan inom Öresundsvarvet. Det är ju oerhört viktigt att utbildningen av ungdomar inte stoppas upp i Landskronaregionen även om Öresundsvarvet läggs ned. Skall nya verksamheter tillkomma krävs yrkeskunnigt folk att sätta in. Det kan ju f. ö. inte vara motiverat att lägga ned en utbildning som redan finns och fungerar väl. Regeringen bör därför ges i uppdrag att i god tid före år 1983 presentera sådana förslag att yrkesutbildningen vid det nuvarande Öresundsvarvet kan fortgå även efter år 1983. Det är vidare angeläget att utbildningen kontinuerligt drivs vidare och att elever därför tas in för utbildning vid skolan även hösten 1981. Hugo Bengtsson har gett synpunkter på detta tidigare, och jag instämmer i vad han har anfört.

För Landskrona kommun innebär självfallet en nedläggning av Öresundsvarvet oerhörda påfrestningar. Det nya etableringsbolaget är därför naturligtvis värdefullt, och vi hoppas att bolaget skall bidra till en positiv utveckling för regionen. Jag har f. ö. i dagarna fått information om att en ny verksamhet knutits till etableringsbolaget, nämligen ett lönsamt dotterbolag till Svenska Varv – ett dataföretag som etablerar en filial vid Öresundsvarvet och därvid tar över den personal som sysslar med dataverksamhet. Förutom alla typer av datatjänster kan det här företaget ge fullständig service på kontorsområdet, t. ex. beträffande bokföring. Företaget kan alltså bli en servicebas för andra företag som etablerar sig på varvsområdet eller i regionen. Det är framåtsyftande insatser av det här slaget vi behöver mer av.

Till följd av främst utvecklingen vid Öresundsvarvet har Landskrona kommun f. n. ca 600 outhyrda lägenheter, vilket medför betydande kostnader för det kommunalägda bostadsbolaget AB Landskronahem. Vi socialdemokrater anser det vara motiverat och angeläget att det öppnas en möjlighet till ett särskilt till Landskrona kommun riktat stöd för att täcka hyresförlusterna. Regeringen bör därför enligt vår mening utforma de närmare detaljerna för hur ett sådant stöd skall utformas. Hugo Bengtsson har också i inlägg tidigare i debatten understrukt detta.

Även arbetsmarknaden i Blekinge, som redan i dag är ansträngd, kommer att få känna verkningar av strukturomvandlingen inom varvsindustrin. Vi hälsar därför med tillfredsställelse att utskottet enhälligt föreslår att företag i Karlskrona skall kunna erhålla ett mer generöst regionalpolitiskt stöd än

enligt propositionens förslag. Det är även positivt att anslaget Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna får användas för att stärka sysselsättningen i Sölvesborgs kommun. Hans Gustafsson kommer senare i debatten att utveckla argument härför.

Herr talman! Jag vill härfter beröra frågan om anställningsgarantier för de varvsanställda. Vi socialdemokrater har hela tiden hävdade att omstruktureringen av varven måste ske i socialt acceptabla former. Staten har därför – efter förslag från socialdemokraterna – tagit på sig långtgående förpliktelser i form av bl. a. en s. k. anställningsgaranti för de anställda. Garantin tillkom hösten 1978 och skulle ursprungligen gälla för åren 1979 och 1980 för anställda vid storvarven i Göteborg, Landskrona och Uddevalla. Sedan staten övertagit Kockums varv utsträcktes garantin till att omfatta även det varvet.

Anställningsgarantin har i Göteborg hanterats inom ramen för ett särskilt bolag, kallat Projekt 80 AB (P 80). I propositionen lämnas en viss redovisning av erfarenheterna av detta projekt. Enligt den redovisningen har verksamheten berört ca 1 700 personer, varav nu endast återstår några tiotal. Projektet har onekligen varit ett värdefullt prov på vad som kan uträttas med en koncentrerad insats, innehållande skilda arbetsmarknadspolitiska komponenter. Utan tvivel har ett lovvärt arbete uträttats för att finna nya arbetsuppgifter för de anställda. Riksdagens beslut, efter förslag från socialdemokraterna, att utfärda anställningsgarantier för dem som berördes av den betydande omställningen inom storvarven har därför visat sig vara ett riktigt ställningstagande.

Riksdagen begärde våren 1980, också efter förslag från socialdemokraterna, att regeringen till hösten samma år skulle redovisa en utvärdering av P 80. Regeringen har emellertid inte rättat sig efter det riksdagsbeslutet. Någon redovisning av P 80 fick riksdagen följaktligen inte ta del av under hösten. Den redogörelse för P 80 som återfinns i den nu föreliggande propositionen kan inte heller sägas uppfylla ens mycket lågt ställda krav på en redovisning av de hittillsvarande erfarenheterna.

Det finns, herr talman, starka skäl för en mer ingående utvärdering av P 80. Staten har satsat betydande belopp på ett intressant projekt. Erfarenheterna kan ge uppslag som kan vara värdefulla då man skall ta ställning till framtida arbetsmarknadspolitiska insatser. Det gäller både åtgärder på längre sikt på arbetsmarknaden i allmänhet och de åtgärder som är aktuella i samband med den fortsatta neddragningen vid varven. Det bör enligt vår uppfattning vara möjligt att ge en betydligt klarare bild av kostnadernas fördelning, relaterad till omfattningen av de olika verksamheterna inom P 80. Att som görs i propositionen summera kostnaderna för förtidspensionering, stimulansbidrag, utbildning och annan projektverksamhet och därefter dividera summan med antalet av projektet berörda personer förefaller föga meningsfullt.

Vi socialdemokrater anser att regeringen för riksdagen bör göra en ny och mer ingående redovisning av erfarenheterna av P 80. Det är viktigt att arbetet med att ta fram en sådan redovisning bedrivs skyndsamt.

Som jag tidigare nämnt kommer omställningen vid varven i Skåne och Blekinge att få mycket kännbara konsekvenser för arbetsmarknader som redan i dag har stora problem. Vi socialdemokrater tror inte – till skillnad från industriministern – att de personalneddragningar som blir aktuella kan lösas enbart med de reguljära arbetsmarknadsmedel som står till buds. Vi tror inte heller att det i proposition 126 föreslagna omställningsbidraget är tillräckligt för att lösa problemen.

Vi anser därför att den nu gällande anställningsgarantin vid storvarven måste bibehållas under den kommande omställningsperioden och att den bör utvidgas till att omfatta även varven i Blekinge. Det är viktigt att erfarenheterna av P 80 ligger till grund för utformningen av en sådan garanti. Det är därmed inte sagt att man i framtiden skall vara bunden till P 80-modellen.

Herr talman! En annan modell har man exempelvis kommit fram till vid Kockums varv. Där har man nämligen inrättat en organisation med uppgift att på ett meningsfullt sätt sysselsätta den övertaliga personalen och slussa ut den i nya arbeten. Organisationen, som kallas Kockum Resurs, skall vara en avdelning inom företaget. Man har överslagsmässigt beräknat kostnaden för projektet till 100 milj. kr. för en tvåårsperiod. Verksamheten är bl. a. tänkt att bestå av försäljning av tjänster, intern och externt, exempelvis verkstadsproduktion och konstruktionsarbete. En annan del av verksamheten avses bli ett utvecklingsprogram för att framför allt sysselsätta tjänstemän med utveckling av idéer och projekt. I programmet skall också ingå konsultverksamhet av olika slag och annan försäljning av tjänstemannatjänster. Dessutom planeras ett utbildningsprogram med kontakter med arbetsmarknadsmyndigheter för att underlätta för personalen att få arbete utanför och inom företaget.

Herr talman! Enligt vår mening måste insatser för att utveckla ny industriell produktion inom varvsföretagen inta en viktig plats i arbetet för att i största möjliga utsträckning undvika att neddragningen av fartygsproduktionen får oacceptabla sociala konsekvenser. Vi anser att lösningen med Kockum Resurs kan vara lämplig för en anställningsgaranti vid det företaget.

Herr talman! Jag vill betona hur viktigt det är att alla de som blir övertaliga vid varven skall slippa att leva i ovisshet om hur den närmaste framtiden skall gestalta sig. De anställda har också visat ett starkt engagemang för bildandet av Kockum Resurs. Man underlättar ju inte rörligheten hos de varvsanställda genom att inte ställa upp bakom de konkreta initiativ till en lösning de själva medverkat till.

Vi tror alltså att en omställning i Skåne och Blekinge skulle underlättas om de anställda som berörs omfattas av en anställningsgaranti. Med hjälp av bl. a. de förstärkta arbetsförmedlingsinsatser utskottet föreslår kan sedan utslussningen till andra arbeten ske i lugnare former.

Herr talman! Med det anförda och med hänvisning till våra reservationer och motioner, där vi har lagt fram våra krav på att påfrestningarna för de anställda och de berörda regionerna skall åtgärdas, yrkar jag bifall till de

socialdemokratiska reservationerna vid arbetsmarknadsutskottets betänkande 1980/81:17.

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

**Anf. 25** ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! De svenska varvens situation har många gånger debatterats här i kammaren. Vårt partis ställning, när det gäller både varvens situation och deras framtida utveckling, liksom vår uppfattning om arbetsmarknadspolitiska åtgärder i form av olika konstruktioner av sysselsättningsgaranti är i detta läge väl kända. Därför kommer jag i mitt anförande att inskränka mig till att framställa följande särskilda yrkande:

att riksdagen med anledning av motionerna 1980/81:821 yrkande 1, 1980/81:2121 yrkandena 7 och 8 samt 1980/81:2124 yrkande 7 beslutar göra följande uttalande beträffande *fortsatt anställningsgaranti vid varven*:

Krisen för de svenska varven är en del av den djupgående krisen i den kapitalistiska världsekonomin. Den oerhörda resursförstörelse som den s. k. omstruktureringen vid varven innebär: omfattande arbetslöshet och utslagning av människor, förlösning av yrkeskunna och erfarenhet, förstörelse av stora materiella värden, anläggningar, maskineri osv., vittnar om de kapitalistiska marknadskrafternas oförenlighet med samhälleliga intressen.

Förstörelsen av de svenska varven har drivits som en medveten politik ifrån regeringarnas sida. Dessa har uppträtt i rollen som verkställare av det privata storkapitalets önskemål. De har med statliga medel påskyndat och underlättat nedläggningar av arbetsplatser. De har i stort överlämnat varvsindustrin till de s. k. fria marknadskrafternas härjningar. Den sista trepartiregeringen vars politik nu fullföljs av den nya regeringen har drivit en nedläggningspolitik som är ett medvetet sabotage mot riksdagens beslut.

Denna nedläggningspolitik har verkställts och underlättats av projekt av typen P 80 och liknande konstruktioner. P 80 har inneburit att man kringgått de trygghetslagar inom arbetslivet som arbetarrörelsen erövat.

Varje anställningsgaranti måste ta sikte på att bevara ett normalt anställningsförhållande till det företag, där de som är föremål för garantin dittills arbetat. Inga undantag skall skapas från den normala arbetsrätten.

Syftet med anställningsgarantier måste vara att anställningen bibehålls så att arbetarnas yrkesskicklighet och erfarenhet kan tillvaratas och tillsammans med produktionsapparaten kan användas till av samhälleliga behov styrd industriell produktion som varven har förutsättningar att klara.

Herr talman! Jag hemställer om bifall till det särskilda yrkandet.

**Anf. 26** ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! Så gott som varje år vid den här tiden under de senaste sex sju åren har riksdagen haft anledning att ta ställning till varvsnäringens framtid. Så också i dag. Det har varit svåra beslut, och resultaten är, om vi skall vara

ärliga, inte särskilt lysande. Att frågorna återkommit så ofta torde i hög grad bero på att den långsiktiga strategin för varvsnäringen har saknats. Stora delar av näringen har avvecklats, och vi står inför ytterligare avvecklingsbeslut.

Vår varvskapacitet är för stor. Om denna sanning är vi ense. Vi måste anpassa näringen till en efterfrågenivå som ligger långt under den som vi har haft. Neddragningar har skett successivt, men ändå har de visat sig vara otillräckliga. Resultatsiffrorna har vid flera tillfällen visat sig ännu sämre än vad som kunde förutspås.

Att en neddragning och avveckling skall ske i socialt acceptabla former har det också rätt en betydande enighet om – det har ju upprepats flera gånger här i dag. Vi har sagt att de ekonomiska realiteterna inte blint får slå igenom. Just därför har det satsats mycket stora summor på varvsindustrin under hela 1970-talet. Ingen kan stå upp och säga att det har varit brist på insatser för att mildra den nödvändiga strukturomvandlingen. Att nu försöka mäta ut något totalt ansvar för det som har skett inom varvsnäringen eller fördela någon skuldbörda torde inte bli möjligt, men när oppositionen är så häftig i sin kritik kanske jag ändå litet stillsamt skulle påminna socialdemokraterna om att när de var i regeringsställning under tidigt 1970-tal så pekade de ut just varvsindustrin som en av de framtidsbranscher som Sverige skulle satsa på – en felbedömning som gott och väl kan mäta sig med den felsatsning som gjordes på Stålverk 80.

Jag tycker ändå att det kan vara på sin plats att säga att vi har vår del av ansvaret. Det gäller oss politiker på central nivå men också lokalpolitiker av olika schatteringar. Framför allt faller emellertid ett tungt ansvar på varvsledningarna.

Förmågan att förutse vad som skulle hända och att i tid göra omdispositioner har inte varit den bästa. Vad som nu föreslås är att varven i Landskrona och Sölvesborg läggs ned. I Landskrona berörs 2 600 personer och i Sölvesborg 200. Vid Kockums i Malmö skall personalstyrkan reduceras med 3 500 och vid Karlskronavarvet är reduktionen 500 personer. Dessa drastiska steg måste till för att vi skall kunna säkra jobben på sikt för de varv som finns kvar, eftersom vi inte har råd att under fortsatt lång tid framåt med statliga medel understödja en verksamhet som enbart går med så stora förluster. Stödet förhindrar f. ö. en anpassning till ett sundare näringsliv som skulle kunna ge bättre livskraft och bättre samhällsekonomi. Vi har dock fortfarande inte sett slutet på den här krisen.

I det läge som vi nu befinner oss i är det två utgångspunkter som är viktiga för den framtida politiken. Det är som jag sade: Vi har för det första inte råd med fortsatta massiva stödinsatser till branschen, och för det andra måste avvecklingsarbetet ske i sådana former att det med rätta kan sägas ha skett i socialt acceptabla former. Om de svenska varven inte inom ett par år kan göras lönsamma, finns det tyvärr inte någon återvändo. Både för nationen och för de anställda är det då bäst att en överströmning av de anställda till andra branscher och företag kommer till stånd. I detta sammanhang måste jag notera att de ca 15 miljarder kronor, alltså 15 000 milj. kr., som satsats

som direkta tillskott av statliga medel på varvspolitiken, är mer än dubbelt så mycket som vad som totalt har utgått för regionalpolitiken i hela landet till dags dato. Till det kommer ytterligare ett antal miljarder i olika statliga garantier för varven.

Arbetsmarknadsutskottet, som inte haft som primär uppgift att göra bedömningar om varvens överlevnadsmöjligheter, har mest utgå från den realitet som i dag föreligger och ta ställning till vad som från sysselsättningspolitiska utgångspunkter ter sig som mest riktigt. Utskottet har i anslutning till propositionen anvisat vägar i form av förlängda uppsägningstider genom omställningsbidrag och förstärkta förmedlingsresurser. Däremot har utskottet inte sett det som sin uppgift att gå in i detaljdiskussioner om hur företagen skall sköta avvecklingen. Den anordning som kallas Kockum Resurs och som har till uppgift att ta hand om övertalig arbetskraft har utskottet inte direkt tagit ställning till. Det måste ankomma på företagsledningen att i samverkan med facket ta upp frågor av det slaget. Den finansiella ramen däremot är det riksdagens sak att avgöra. Jag vill här peka på att det förutom det stora näringspolitiska stödet finns möjligheter att ge arbetsmarknadspolitiskt stöd, främst då i form av omställningsbidrag, som alltså kan utgå under sex månader och innebär en 75-procentig lönesubvention till det företag som behåller arbetskraften denna tid och därmed förlänger uppsägningstiden och skapar ökat rådrum för arbetsförmedlingen att lösa problemen för de enskilda människorna. Om vi spred kunskap om detta tror jag att vi skulle kunna lugna de många oroliga – för att nu tala med Erik Johanssons egna ord. Jag tror att stödformen omställningsbidrag inte har trängt fram vare sig till de anställda eller ens till de aktuella företagen.

Omställningsbidraget är så konstruerat att det skall stimulera den övertaliga arbetskraften att så tidigt som möjligt söka sig ut till nya jobb. De anställda får i sådana fall behålla en del av bidraget vid sidan om sin nya lön. Likaså får det avvecklande företaget behålla en bidragsdel, alltså en tredjedel, även om kostnaden för den anställde fallit bort. För att underlätta för varven att använda 75-procentsbidraget för en konstruktion av typ Kockum Resurs har utskottet dessutom uttalat sig för att man skall kunna ge dispens från det villkor som eljest gäller för att de anställda skall ha sagts upp innan bidraget kan utgå.

Omställningsbidraget är en ny generell arbetsmarknadspolitisk stödform, som gäller för arbetsmarknaden i dess helhet när det är fråga om avveckling av stora företag. Motiveringen för stödformen är som sagt att skapa ökat rådrum för insatser att skaffa nya jobb. Detta är en viktig princip och ett uttryck för lika behandling inom arbetsmarknadspolitiken. Utskottet har därför inte kunnat godta anställningsgarantier av det slag som socialdemokraterna och kommunisterna uttalat sig för. Att särbehandla de anställda i en bransch på detta sätt kan inte vara riktigt från principiella utgångspunkter. Till detta kommer att anställningsgarantier är ekonomiskt dyrbara och skapar inläsningseffekter.

Från utskottets sida har vi velat markera allvaret bakom de sysselsättningsfrämjande åtgärderna genom att se till att de verkligen ges "tänder",

dvs. att resurser inte fattas. Därför föreslås särskilda medel till arbetsmarknadsverket för att man nästa år skall kunna förstärka sina arbetsförmedlande insatser med anledning av personalneddragningarna vid varven i Malmö och Landskrona. Därtill kommer en regionalpolitisk satsning av icke obetydligt slag som skall ske i Karlskrona, och på den punkten är utskottet enigt.

Socialdemokraternas krav på konkreta projekt, planering och handlingsplaner låter värtaligt. Men hur skall projekten väljas ut och sättas i stånd och hur skall de finansieras? På det ges inget svar i de socialdemokratiska reservationerna, och Erik Johansson hade heller inte i den delen något budskap att ge.

Herr talman! Jag ber att få yrka avslag på de socialdemokratiska reservationerna och bifall till utskottets hemställan.

Man skulle också kunna säga att mot socialdemokraternas övertro på centrala beslut och central planering står regeringens uppfattning att man samtidigt måste stimulera till nya näringar i området men också ge ett övergångsstöd till de varvsanställda. På sikt skall det kunna skapas en näringsstruktur som är mer fristående från statliga subventioner, och det är nödvändigt, om vi skall få ett härkraftigt näringsliv.

Det dubbla grepp som regeringen tar, och som utskottet i allt väsentligt ställer sig bakom, innebär att det sätts in såväl stödjande som effektiviserande åtgärder. Näringslivet får en chans att utvecklas. Ny verksamhet måste dras till regionen. Vi säger i utskottsbetänkandet att i en landsdel som f. ö. har många fördelar, t. ex. närhet till marknaden – inte minst den kontinentala – tillgång på skickliga yrkesarbetare, korta avstånd och låga transportkostnader, finns det anledning att se relativt ljust på den långsiktiga utvecklingen. Västra Skåne, för att ta denna del som exempel, har tidigare tillhört landets mest expansiva områden, och de problem som på senare år har uppträtt får inte undanskymma det faktum att regionen har ett väl differentierat näringsliv och en lång industriell tradition. Det är, herr talman, ingen dålig utgångspunkt när man i det området måste, så att säga, ta ny sats för att på nytt få en positiv utveckling.

**Anf. 27 ERIK JOHANSSON (s) replik:**

Herr talman! Utskottets värderade ordförande hänvisade till att stora belopp har satsats på de här områdena i syfte att skapa sysselsättning. Det har även vi konstaterat, och som jag sade i mitt inledningsanförande har vi under årens lopp kommit med konkreta förslag som skulle ha varit effektivare. Vi bedömer nämligen de insatser som regeringen har gjort – även om man kan peka på relativt stora belopp – som mindre effektiva. De har inte varit förenade med några villkor.

När det sägs att vi i det här läget inte har råd, noterar jag att det är ett uttryck för en värdering. För vårt parti är arbete för människorna en av de stora och viktiga frågorna. På den frågan är vi beredda att satsa stora belopp. Vi vill dock förena samhällets insatser med fasta villkor.

Den situation som har uppstått i varvsregionen är geografiskt koncentrerad. Kring den näringen har samhällets basinvesteringar av olika slag byggts

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

upp. Det har skapats en sammanhållen produktionsenhet, som nu håller på att splittras sönder.

Inför en framtid där utvecklingen väntas gå mot dels ökad produktion, dels ökad marknadsbas, har vi från vårt håll saknat den handlingskraft och den initiativförmåga av regeringen som hade varit erforderlig. Jag vill helt kort nämna att vi i flera motioner och vid flera tillfällen när det gällt just Skåne har pekat på, vilket också utskottets värderade ordförande gjorde, den geografiska närheten till kontinenten och dess marknader, yrkeskunnigheten, den forskning och utveckling som vi har möjlighet att tillgå och det intresse som finns i regionen. Vi har även i blygsam skala sökt oss till marknadsobjekt för utlandsmarknader som vi tror har en framtid, t. ex. husbyggnad och sjukvård. Vad är det som hindrar att vi går ut med hela paket och skaffar oss marknader? Vi har goda förutsättningar att klara den situationen med yrkeskunnighet och god administration som vi besitter. Men det krävs initiativ och handlingskraft, och det saknar vi från den borgerliga regeringen. Vi har i alla fall anvisat vägar.

**Anf. 28 ELVER JONSSON (fp) replik:**

Herr talman! Erik Johansson räknar upp mycket som vi är överens om, och det kan finnas anledning att stryka under det. Men jag skulle ändå vilja ställa några frågor. Erik Johansson säger att man vill ha de här pengarna uppbundna med villkor. Vilka villkor har socialdemokratin ställt som inte har kunnat uppfyllas? Jag skulle vilja peka på en villkorad åtgärd som nu vidtas, nämligen införandet av anställningsbidraget. Det har en rad positiva egenskaper jämfört med en isolerad anställningsgaranti, som socialdemokraterna förespråkar. Låt mig nämna ett par saker.

För det första: Omställningsbidragets konstruktion gör det möjligt att stimulera rörligheten genom att den anställda, utöver den nya lönen när han fått ett nytt arbete, kan få 50 % av sin gamla lön under de återstående månaderna fram till sexmånadersgränsen.

För det andra: Bidraget gäller – och detta är viktigt – över hela landet. Vi slipper alltså den berättigade irritation över anställningsgarantin i varvsorterna som kommit till uttryck i främst skogslänen.

Låt mig påminna om att Erik Johanssons partikamrat landshövding Bengt Norling i det krisdrabbade Värmland redan för ett år sedan skrev till de svenska partiledarna om det här problemet. Hur skall vi i längden kunna motivera anställningsgarantier på vissa håll, när det på andra håll, trots att en hel bygd lamslås av industrinedläggning, inte talas om några garantier? Jag kan nämna Storfors i Värmland och orter i Norrland, där exempelvis sågverk och massaindustri läggs ned. Jag kan gå till min egen hembygd, Sjuhäradsbygden i Västergötland, där kriserna inom teko varit förödande inte minst för kvinnornas möjligheter till arbete.

Låt mig också säga att omställningsbidraget inte är ett uttryck för sänkta ambitioner från regeringens sida. Kostnaderna för ett sådant bidrag kan bli mycket betydande. Lek med tanken, Erik Johansson, att det är 1 500 personer som blir övertaliga vid Kockums och utnyttjar bidraget maximalt.

Då kan stödet innebära en kostnad för statsmakten på kanske 40-50 milj. kr. Det är alltså inte fråga om några småpengar. Det är inte fråga om en passiv insats, vilket har gjorts gällande på en del håll nere i Skåne, utan om en mycket aktiv insats som görs för att bemästra svårigheterna. Det gäller ju problem som vi i utskottet och riksdagen är överens om skall lindras. Här har ändå regeringen aktivt bidragit till att underlätta en omställning, som också kan leda till en rörlighet, så att vi får arbetskraft i expansiva näringar.

Nr 155

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

**Anf. 29** ERIK JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Vilka villkor? Ett kort svar.

När vi inom arbetarrörelsen skapade och förde fram den arbetsmarknads- politik som vi senare utvecklade och i vilken en rad åtgärder ingick, bl. a. investeringsfonder, lokaliseringsslän o. d., hade vi som huvudtema att göra en sambedömning mellan de geografiska, ekonomiska och näringspolitiska aspekterna och den marknadsbas vi hade att tillgå. Ständigt och jämt, undan för undan utvecklade och bevakade vi detta och nådde utan tvivel fram till resultat. Där fanns också forskningen och utvecklingen med. Men där menar jag, herr talman, att den borgerliga regeringen inte hängt med på samma sätt som tidigare den socialdemokratiska regeringen.

När det gäller P 80 – utskottets ordförande hänvisade bl. a. till de belopp som anvisats för omställningsbidrag – anser vi socialdemokrater inte åtgärderna vara tillräckliga. Vi saknar också en utvärdering av P 80, något som skulle vara en värdefull tillgång i det här arbetet tillsammans med vad som har utarbetats och föreslagits när det gäller Kockum Resurs. Det är där skiljelinjen går mellan oss och de borgerliga. Vi tror nämligen att en samverkan mellan företag och myndigheter och de fackliga organisationerna är den väg man skulle beträda för att komma ur krisen. När det gäller Kockum Resurs håller vi samman den kunnsighet och den organisation som har vuxit fram inom varvsproduktionen men som nu håller på att försvinna. Där vi förväntar oss att en ny industri skall tillkomma.

**Anf. 30** ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! Erik Johansson säger att de villkorade åtgärder han tidigare efterlyst handlade om den arbetsmarknadspolitik som växte fram under tidigare år – under den socialdemokratiska regeringsperioden. Jag tycker egentligen inte att det är svar på frågan. Men låt mig ändå säga att just den arbetsmarknadspolitiken var ju inte någon särskilt stor stötesten här i kammaren, för den backades upp av betydligt fler partier än det socialdemokratiska partiet. Där har vi alltså inte stridit särskilt mycket, och det kan väl sägas att det för sakens skull varit positivt. Här har alltså rätt en betydande enighet, och på den arbetsmarknadspolitik har senare regeringar byggt vidare.

Den skiljelinje som Erik Johansson talar om existerar inte – den är i hög grad konstruerad. Erik Johannsons påstående att passivitet har varit utmärkande för regeringens arbetsmarknadspolitik har inte kunnat styrkas genom Erik Johannsons inlägg. I utskottets betänkande hänvisas till konkreta

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

saker och främst till omställningsbidraget, som är en utomordentlig tillgång i en svår situation nere i Skåne och på varvsorter i andra delar av landet. Och bidraget har den principiella finessen att det kommer att gälla över landet, oavsett var en kris inträffar. Därför kan vi tillmötesgå rättvisekravet, och det är inte oviktigt när det gäller arbetsmarknadspolitiska insatser. Vi har påpekat att anställningsgarantin i nuvarande form har svagheter. Det erkänner också socialdemokraterna både i sin motion och i reservation 1, när de säger att man kan tänka sig att bygga vidare på P 80 men att vi förmodligen inte bör göra detta utan tvärtom skall välja något annat. Det innebär att man på socialdemokratiskt håll ifrågasätter en hel del av det som P 80 innehåller.

Tredje vice talmannen anmälde att Erik Johansson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

**Anf. 31 STEN SVENSSON (m):**

Herr talman! Vad som är företagsekonomiskt fel kan aldrig på sikt vara samhällsekonomiskt riktigt. Förutsättningarna för att kunna bereda arbete åt alla måste bygga på ett konkurrenskraftigt näringsliv. Sveriges ekonomiska framtid beror på möjligheten för Sverige att göra sig gällande på världsmarknaden. Innovationer och produktutveckling är av avgörande betydelse för det svenska näringslivets förmåga att hävda sig i den internationella konkurrensen.

Statsmakternas finansiella engagemang i den svenska varvsindustrin har varit unikt både genom sin omfattning och genom sin utformning. Dessa satsningar har av såväl ekonomiska som andra skäl på goda grunder ifrågasatts. Den nu föreslagna reduktionen av utgående stöd och därav följande nedskärning av varvskapaciteten är både nödvändig och rimlig.

I betänkandet nr 17 behandlar arbetsmarknadsutskottet de sysselsättningspolitiska delarna av den nu aktuella propositionen. Utgångspunkter för utskottets ställningstagande har varit att varven i Landskrona och Sölvesborg skall läggas ned, varvid 2 600 resp. 200 anställda berörs. Vidare skall personalstyrkan vid Kockums Varv i Malmö reduceras med 1 500 anställda och vid Karlskronavarvet med 500 anställda.

Nedskärningar av detta slag medför självfallet påfrestningar på de berörda regionernas arbetsmarknader. I samband med tidigare neddragningsbeslut har oro uttryckts för att man inte skulle kunna lösa arbetskraftsfrågorna på ett socialt acceptabelt sätt. Arbetsmarknaden i Malmöhus län har, som utskottet påpekar i betänkandet, under senare år fått vidkännas svåra påfrestningar till följd av konjunktur- och strukturproblem inom för länet viktiga näringar som teko-, gummivaru-, byggnads- och varvsindustrierna liksom inom trädgårdsnäringen. Expansionen i andra branscher och inom den offentliga sektorn har inte varit tillräcklig för att kompensera bortfallet av arbetstillfällen.

Men å andra sidan har noterats andra problemställningar på varvsorternas arbetsmarknader. Som vi kunde påvisa föregående år, då varvsfrågan

debatterades den 5 juni, har ett antal utredningar visat att expansiva och lönsamma företag – företrädesvis inom verkstadsindustrin – har haft betydande svårigheter att rekrytera arbetskraft. Mycket talar för att anställningsgarantin – som den övertaliga personalen fick genom riksdagsbeslutet i december 1978 – har inneburit att många anställda fortsatt sin anställning vid varven i stället för att övergå till de arbetsgivare som kunnat erbjuda anställning.

Arbetsmarknadsutskottet utgår från de bedömningar av och ramar för verksamheten som ges i regeringens proposition. Det innebär bl. a. att Öresundsvarvet i Landskrona skall avvecklas och att Kockums i Malmö får en begränsad tid på sig att uppnå lönsamhet. Det bör inte komma i fråga att utöver nu föreslagna anslag ställa ytterligare medel till förfogande i framtiden.

Enligt utskottets uppfattning finns det trots de aktuella problemen, som jag nyss redovisat, anledning att se relativt ljus på den långsiktiga utvecklingen i denna landsdel. Västra Skåne har tidigare tillhört landets mest expansiva områden – detta påminde utskottets ordförande om alldeles nyss. De problem som på senare tid uppträtt får inte undanskymma det faktum att regionen har ett väl differentierat näringsliv och en lång industriell tradition. Utskottet anför vidare att om vi i landet som helhet kan öka tillväxten i industrisektorn, bör Skåne med sina goda allmänna förutsättningar åter kunna få en positiv utveckling.

Som jämförelse kan påpekas att regionerna i Norrland har svåra handikapp i form av långa avstånd, klimatet och en bristande industriell tradition. Inga Norrlandsindustrier, herr talman, har förunnats förmånen att få statliga sysselsättningsgarantier utfärdade för sina anställda i motsvarande situation som varven har.

Hittillsvarande insatser har således inneburit stora kostnader för samhället utan att någon positiv sysselsättningseffekt uppnåtts. I stället har en naturlig omstrukturering av företagsamheten från olönsam till lönsam produktion förhindrats eller fördröjts. Hittills har de utställda anställningsgarantierna inneburit kostnader för statsverket på sammanlagt ca 260 milj. kr.

Mot den här bakgrunden är det i högsta grad anmärkningsvärt att socialdemokraterna i reservation I begär att den nu gällande anställningsgarantin vid storvarven skall bibehållas under den kommande omställningsperioden och dessutom säger att den bör utvidgas till att omfatta även varven i Blekinge.

Detta är inte enbart en ansvarslös politik, Erik Johansson, i dagens statsfinansiella läge. Vi har varken råd eller sakliga skäl att satsa så stora summor på en kostym som redan är många nummer för stor. Men socialdemokraterna är inte bara ansvarslösa. De är också inkonsekventa och bedriver en politik som är utmanande mot andra regioner. Får jag påminna Erik Johansson om att han var med om ett enhälligt uttalande från arbetsmarknadsutskottet i betänkandet 1978/79:21. Vi sade där gemensamt att det finns starka principiella skäl mot att statsmakterna utfärdar sysselsättningsgarantier. Det gäller varven liksom andra branscher. Jag

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

hoppas att Erik Johansson erinrar sig att han ställde sig bakom detta uttalande vid den tidpunkten.

Arbetsmarknadsutskottet avvisar även denna gång, i konsekvens med tidigare uttalanden, av principiella skäl att anställningsgarantier utfärdas. Bl. a. är det, anför utskottet, från rättvisesynpunkt tveksamt om staten som arbetsgivare skall ge vissa medborgare ett mer omfattande socialt stöd än vad som lämnas till andra anställda i motsvarande situation.

Garantier av det här aktuella slaget kan dessutom, som bl. a. erfarenheten av motsvarande garanti till Göteborgsvarven visar, i viss utsträckning motverka att arbetskraften går över till företag med bättre utvecklingsmöjligheter. En avgörande fråga är om det är ekonomiskt försvarbart med ett åtagande som en dylik anställningsgaranti representerar, i synnerhet i nuvarande statsfinansiella läge. Även den frågan besvarar utskottet nekande.

I den mån särskilda insatser utöver gängse arbetsmarknadspolitiska åtgärder ändock bedöms behöva ifrågakomma för varvsanställda som lämnar sin anställning under de närmaste åren, är det angeläget att dessa utformas så att incitament att byta anställning skapas, samtidigt som reglerna inte ger de berörda varvsarbetarna bättre förmåner än vad anställda vid andra företag i situationer liknande varvens kan påräkna. Åtgärderna bör sålunda utformas så, att de inte åsamkar statsverket eller Svenska Varv större kostnader än vad som är oundgängligen nödvändigt för att klara de sociala hänsyn som arbetsgivare i vårt land generellt sett har att iakttaga.

Det är alltså en gemensam angelägenhet för arbetsledning och anställda att försöka rätta till situationen vid Kockums. Parterna måste bl. a. snarast se till att det vid varvet kommer att kvarstå en arbetsstyrka som får en sådan sammansättning att varvet blir effektivt. För att underlätta den nödvändiga avgången av arbetskraft bör omställningsbidrag enligt förslaget i den arbetsmarknadspolitiska propositionen, vilken vi skall behandla här i kammaren på torsdag, kunna komma i fråga såväl vid Kockums som i Landskrona. Fördelen med det nya bidraget framför anställningsgarantier är att det stimulerar den anställde att söka annat arbete. Man kommer nämligen inte ifrån att en anställningsgaranti kan innebära att den anställde som har sagts upp blir mindre angelägen att ta ett annat arbete än eljest.

Det är viktigt att man snabbt nedbringar arbetsstyrkan, och därför bör arbetsmarknadsverket i princip inom ramen för sina totala verksamheter sätta in särskilda arbetsförmedlingsresurser i Malmö och i Landskrona. Utskottet föreslår därför att 1 milj. kr. av anslaget för sysselsättningsskapande åtgärder skall få användas för förmedlande insatser vid varven i Malmö och Landskrona. När det gäller behovet av ytterligare insatser anser utskottet att man bör bedöma detta vid en senare tidpunkt då läget bättre kan överblickas.

Arbetsmarknadsutskottet har i det regionalpolitiska betänkandet – som vi behandlade tidigare i vår – betonat vikten av regionalpolitiska insatser i Blekinge. Regeringens förslag ligger väl i linje härmed. Sölvesborg föreslås sålunda få tillgång till de särskilda regionalpolitiska medel som har avsatts för

Tisdagen den  
2 juni 1981

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

varvsregionerna. Karlskrona föreslås kunna få stöd i enlighet med de principer som gäller utanför stödområdena. Arbetsmarknadsutskottet biträder dessa förslag, dock med den markeringen att regeringen i enlighet med gällande system skall ha möjlighet att bevilja ett mer generöst stöd i Karlskrona än enligt stödområde 1 då så är motiverat.

Problemen kring Kalmar Varv har inget direkt samband med Svenska Varv, och därför bör de problemen kunna hållas utanför det nu förevarande sammanhanget. Utskottet har emellertid förordat att regeringen får möjlighet att använda medel till stöd för industrietablering från samma anslag som är aktuellt i Sölvesborg. Frågan om stöd till företag i Kalmar får således prövas i annat sammanhang, mot bakgrund av bl. a. regionens allmänna utveckling.

Herr talman! Som vi i tidigare varvsdebatter påpekat från moderat håll innebär punktvis insatta stödinsatser i varvsbranschen – liksom i alla branscher – stor risk för snedvridning av konkurrensen och utslagning av företag på annat håll än där insatserna görs. Det innebär att man flyttar runt sysselsättnings- och arbetslöshetsproblemen i stället för att lösa dem.

De små privatägda varven har under den totala varvskrisen i stort kunnat behålla sin marknad. De har inte begärt att få något statligt stöd. När de har drabbats av den smittoeffekt som utvecklingen för de statliga storvarven har åstadkommit, har de påpekat för statsmakterna det angelägna i att de små företagen behandlas så att de även i framtiden kan bevara sin konkurrenskraft. Det är orimligt att enheter ur den statligt subventionerade varvskoncernen har kunnat överföra arbeten till sig som med lönsamhet har kunnat göras på annat håll. Ett exempel på vad jag avser med denna kritik är sjöfartsverkets beställning av ett nytt tjänstefartyg under fjolåret. Jag redogjorde för den händelseutvecklingen i debatten i juni förra året.

Kostnaderna för det selektiva varvsstödet har dessutom intecknat utrymmet för angelägna regionalpolitiska insatser som måste göras för att stödja lönsamma projekt på andra orter, där sysselsättning och utveckling måste värnas. Vi kan inte bortse från dylika regionalpolitiska följdverkningar när så stor del av samhällets resurser binds till den enorma insats som det selektiva varvsstödet utgör.

Om vi skall kunna höja produktionsförmågan i näringslivet, måste det också skapas förståelse för behovet av rörlighet på arbetsmarknaden. I dag anses en anställd kunna göra anspråk på att få stanna kvar på sitt arbete och i sin ort alldeles oavsett företagets lönsamhet och oavsett strukturförändringar i näringslivet. Man talar ibland, företrädesvis från socialdemokraternas sida, vagt om att den företagsekonomiska förlusten vid fortsatt drift uppvägs av samhällsekonomiska vinster. Men vad som är företagsekonomiskt fel kan aldrig vara samhällsekonomiskt riktigt på sikt. Priset för den minskade rörligheten är en sämre produktivitet utveckling och sämre möjligheter för industrin att anpassa sig till nya förhållanden.

De åtgärder i vad gäller varven som riksdagen nu skall ta ställning till måste ovillkorligen leda till en minskning av de finansiella hindren för angelägna och oundvikliga strukturförändringar. Det måste bli fråga om omställningar i

vad gäller produktionsinriktning, teknisk uppläggning och arbetsorganisation.

Det är dock tillfredsställande att man nu ger en mer sansad bedömning av frågan om möjligheterna att åstadkomma s. k. alternativ produktion vid varven. Skall varven kunna existera i framtiden, måste det slås fast att verksamheten i huvudsak då måste omfatta båtbyggnad. Men då måste det stå helt klart att det måste vara fråga om fartyg som är så tekniskt avancerade och utvecklade att de tål konkurrensen från låglöneländerna – främst de i borte Asien. Statliga order på färjor och broar etc. innebär endast marginella tillskott och endast temporära lösningar.

Om situationen inte förändras under den nädatid som varven fått genom de statliga satsningarna, är tiden mogen för mer genomgripande och realistiska åtgärder. Sysselsättningsfrågan får då lösas på annat sätt. Det går inte i det långa loppet att slösa skattemedel på att hejda blodflödet i varvsregionerna. Företagens uppgift i en marknadsekonomi är att tillgodose den efterfrågan av produkter som existerar i verkligheten.

Med det anförda yrkar jag, herr talman, bifall till såväl arbetsmarknadsutskottets som näringsutskottets hemställan på samfliga punkter.

**Anf. 32** ERIK JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Jag har med stort intresse tagit del av Sten Svenssons inlägg och önskar kommentera det på tre punkter.

I likhet med utskottets ordförande återoppar Sten Svensson Skånes geografiska läge och de förutsättningar detta ger, och han säger ungefär så här: Det är så bra att allting nog skall ordna sig bara vi lugnar oss ett tag.

Ja, där går skiljelinjen mellan de borgerliga och oss socialdemokrater. Vi har konstaterat att den prekära situationen kräver omedelbara åtgärder, och vi har lämnat förslag till sådana vad gäller produktion, omskolning, utbildning, forskning osv. - det är på de områdena vi måste ta tag i frågan.

Friställningen vid varven som det här är fråga om är av sådan omfattning att det sätter sin prägel på hela regionen. Det är därför nödvändigt med konkreta åtgärder, och jag vill fästa uppmärksamheten på att vi från vårt parti inte har motsatt oss en omstrukturering av varven, att det till varje pris skall vara varvsarbete.

Den andra punkten gäller anställningsgarantin. Den innebär en broms för att övergå till andra företag där det föreligger behov av arbetskraft, säger Sten Svensson. Men så lätt kan man väl inte ta på det här. Vi har båda två personliga erfarenheter från arbetsmarknadsverk och arbetsförmedling. Vi vet vad det innebär för de människor som under många år har varit verksamma inom ett företag och inom ett yrke att gå över till något nytt. Många faktorer spelar in där och många fragor bör finna sin lösning, om man har som målsättning att trygga människors rätt till ett meningsfullt arbete. Vi menar att det är nödvändigt att utvärdera P 80, anställningsgarantin osv. Det behövs nya djärvare grepp.

Så var det den tredje punkten. Är Erik Johansson beredd att vara med om liknande saker på andra orter? frågar Sten Svensson. Låt mig säga att vårt parti har byggt ut arbetsmarknadspolitiken och kompletterat den med medel och åtgärder anpassade till utvecklingens krav. När det gäller varvsindustrin har vi efter noggrant övervägande och debatter kommit fram till att de förslag som vi har lagt fram är de som är bäst lämpade för att lösa de här kriserna.

**Anf. 33** STEN SVENSSON (m) replik:

Herr talman! Jag vet att min hedervärda kollega i utskottet Erik Johansson har den samhällsekonomiska situationen klar för sig. De resurser som vi förfogar över i Sverige i dag är begränsade. Om vi in-tecknar den ena miljarden efter den andra av våra totala tillgångar, vad blir då över. Erik Johansson, för de offensiva satsningar som skall föra oss ur den ekonomiska krisen? Hur skall vi kunna stärka vårt lands konkurrenskraft gentemot omvärlden i en situation där vi vet att t. ex. Japan satsar miljarder på sina investeringar för att stärka sin industris konkurrenskraft? Hur skall vi klara uppgiften att öka vår slagkraft, om vi fortsätter att satsa mer och mer av våra knappa resurser i en situation då vi får låna mer och mer pengar utifrån på en näring som redan befinner sig i utförsbacken?

Det måste vara särskilt besvärligt för socialdemokraterna att klara ut det här. Ni skall ju dessutom finansiera en rad överbud som ni har presenterat i kammaren och röstat för – det visar alla era reservationer, inte minst under innevarande vår. Dessa kostnader som ni har bundit er för kommer att läggas ovanpå alla övriga statliga åtaganden.

Vad har Erik Johansson för besked att lämna till de människor som bor i Köpmanholmen, Storfors och Hofors, för att inte tala om Karlsborg i min egen valkrets? Dessa människor är beroende av företag som praktiskt taget är ensamma på marknaden. Där finns det inte en sådan differentierad arbetsmarknad som kännetecknar Skåne och Blekinge. Men de får ingen anställningsgaranti. Hur förklarar Erik Johansson denna inkonsekvens?

**Anf. 34** ERIK JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Det är litet generande för mig att konstatera att Sten Svensson inte tillräckligt har tagit del av de förslag som vi har lagt fram i våra motioner.

Man påstår att våra bristande resurser inte räcker till och att det är vansinne att lägga ut pengar. Vi har helt kort utgått från det faktum att detta är fel. Vi har nämligen en yrkeskunnighet och en yrkestradition i det här landet. Vi har utvecklat ett system med arbetsfred på arbetsmarknaden, vilket innebär att vi kan hålla åtagna leveranstider till skillnad från många andra länder. Det är hög kvalitet på våra produkter. Vi menar att forskningen och marknadsföringen i detta läge är viktiga inslag. I varvsregionerna finns t. ex. Tekniska skolan i Lund, där man har kapacitet att utveckla nya produkter. Och ute i världen kommer behovet av sjukvård att växa – det är inget tvivel om det. Sverige ligger långt framme på det området.

Svenska privata företag har i samverkan med staten gjort hela paketförsäljningar i utlandet.

Ett annat område, där vi i Sverige har kommit långt, är arbetsmiljöns område. Vad är det som säger att industriarbetarna i tredje världen kommer att nöja sig med en dålig arbetsmiljö, när en ökad produktion där kommit i gång? Som vi har framhållit i våra motioner tror vi, Sten Svensson, att det är sådant här som vi har möjligheter att satsa på. Vår tekniska, administrativa och praktiska kunnighet kan vara ett marknadsobjekt som skapar sysselsättning. Inpassar vi detta i ett internationellt perspektiv, så har vi där framtiden. Det är den djärvheten som vi vill visa, och det är dessa tag vi vill ta för att bereda sysselsättning och få till stånd en regional utveckling. Det är för oss väsentliga och viktiga ting. Det är där vi vill sätta in åtgärder.

Den andra frågan var: Vad vill vi göra på andra orter? Ja, vi har ju ett system – vi har aldrig sagt nej. Vi har visat vår viljeinriktning när det gäller att göra insatser för att skapa sysselsättning som är anpassad till de marknads-mässiga och ekonomiska förutsättningarna. Och där har vi då dess bättre en organisation och en samverkan i vårt land, som utgör en god grund för utvecklingen. Det är detta vi vill satsa på, och det anser vi vara väl använda pengar.

**Anf. 35 STEN SVENSSON (m) replik:**

Herr talman! Visst har jag läst socialdemokraternas motion. Jag har dessutom lyssnat på socialdemokraternas inlägg i de finanspolitiska debatterna, där de har kritiserat budgetunderskottet och den stora utlandsupplåningen.

Men i en sådan situation fortsätter socialdemokraterna utan att betänka sig att satsa på en miljonrullning på varvsorterna.

Jag har ifrågasatt att det skall behöva vara så att de som bor på varvsorterna – som har en så differentierad arbetsmarknad – skall få den tryggheten och de anställningsgarantierna när samma förmåner inte kan beviljas dem som bor uppe i skogslänen. I Skåne och Blekinge finns trots allt vissa alternativa möjligheter, vilka ofta saknas i Norrland.

Hur motiverar socialdemokraterna att de anställda t. ex. vid de NCB-anläggningar som läggs ned inte garanteras fortsatt anställning med statliga medel? Sanningen, Erik Johansson, är väl den att väljarunderlaget är större i Skåne och Göteborgsregionen.

Med vår uppläggning, med det s. k. omställningsbidraget, skapas enligt vår uppfattning mera rättvisa förhållanden över hela landet.

Tredje vice talmannen anmälde att Erik Johansson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

**Anf. 36 HANS GUSTAFSSON (s):**

Herr talman! För nästan exakt ett år sedan behandlades varvsindustrins problem vid en omfattande debatt här i kammaren. Vi trodde väl alla att de beslut som riksdagen då fattade skulle innebära en omstrukturering av

varvsnäringen som, även om det inte kunde gälla för all framtid, ändå skulle ge varvsnäringen tillfälle att under några år anpassa sig till en ny situation.

Det blev inte så. Vi fann att redan några månader efter riksdagsbeslutet var det på väg att omprövas av Svenska Varvs styrelse. Omständigheterna härvid och följderna härav har redan utförligt behandlats vid dagens debatt och jag skall icke upprepa vad som redan sagts.

Det är självklart att de nya åtgärder som beslutats av Svenska Varv och som nu följts upp i propositionen har allvarliga sysselsättningspolitiska konsekvenser för varvsregionerna.

Redan de beslut som fattades i juni 1980 hade svåra konsekvenser för sysselsättningen i flera av varvsorterna. Det är självklart att förslagen till ytterligare neddragningar och nedläggningar medför betydande svårigheter för sysselsättningen i Skåne och Blekinge. Dessa förhållanden belyses utförligt i arbetsmarknadsutskottets betänkande nr 17 och har nyligen i sin helhet kommenterats av Erik Johansson. Av talarlistan kan man också dra slutsatsen att förhållandet i Skåne-regionen ytterligare kommer att belysas under den fortsatta debatten.

Jag skall därför, herr talman, inskränka mig till att behandla frågor som sammanhänger med Blekingevarven.

Sysselsättningsläget i Blekinge, är f. n. utomordentligt besvärligt. Går man till den senaste redovisningen här i kammaren av sysselsättningsläget kan man återopa arbetsmarknadsutskottets betänkande 1980/81:23.

Enligt sagda betänkande hade Blekinge 13,1 sökande till varje ledig plats. Endast Norrbotten hade fler, nämligen 16,2. I inget annat län var antalet sökande över 10 på varje ledig plats, och de flesta län låg långt därunder.

Blekinge hade tillsammans med Kalmar, Skaraborg och Gotland rikets lägsta skattekraft med 270 skattekronor per invånare mot 308 för riket i genomsnitt. Under de fem senaste åren har länet haft en befolkningsminskning på nära 2 000 personer, och denna ogynnsamma utveckling fortsätter tyvärr alltfjämt.

Jag är givetvis medveten om att många län har det besvärligt och att siffrorna inte alltid berättar hela sanningen. Men det som redovisats ger ändå vid handen att våra möjligheter att bära ytterligare kraftiga neddragningar av sysselsättningen är små, för att inte säga obefintliga.

I propositionen konstateras också följdriktigt att den föreslagna minskningen vid Karlskronavarvet med 500 personer under år 1981 tillsammans med svårigheter för annan industri – bl. a. Uddcomb AB – innebär en sådan påfrestning på arbetsmarknaden att näringslivet i kommunen måste stödjas särskilt.

Industriministern anser detta kunna ske genom att regionalpolitiskt stöd beviljas företag i Karlskrona enligt de regler som gäller för stödområde I.

Det är minst sagt förvånande att industriministern anser att de av honom själv beskrivna svåra sysselsättningsproblemen skulle kunna lösas genom de regionalpolitiska medel han velat ställa till förfogande.

**Nr 155**

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

Mot denna bakgrund är det med tillfredsställelse jag konstaterar att ett enigt arbetsmarknadsutskott föreslår riksdagen att ge regeringen till känna att insatser av regionalpolitiskt stöd icke bör knytas till bestämmelserna i stödområde 1 utan att vad som är den lämpliga subventioneringsgraden kan prövas från fall till fall. Därmed följer utskottet upp sina tidigare uttalanden och förslag när det gäller Blekinge län.

Nedläggningen av Sölvesborgsvarvet berör ca 200 personer och skapar självfallet stora sysselsättningsproblem för en kommun av Sölvesborgs storlek. För att underlätta anskaffandet av nya arbetstillfällen föreslås i propositionen, som också tillstyrkes av utskottet, att reservationsanslaget C 5. Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna, skall vid behov även få användas i Sölvesborgs kommun. Det är värdefullt att så kan ske och att medel därmed finnes att användas för de åtgärder som är helt nödvändiga om sysselsättningen i Sölvesborg skall kunna klaras. Även regionalpolitiska stödmedel kan i enlighet med riksdagens tidigare beslut komma till användning. Det är bara att hoppas att regeringen skall utöva en generös tillämpning av de regionalpolitiska medlen i länet såsom riksdagen tidigare uttalat.

Utskottsmajoriteten har inte velat biträda vårt förslag om att en s. k. sysselsättningsgaranti skall tillämpas för varven i Skåne och Blekinge. Vi beklagar detta. Det hade underlättat varvens anpassning till en ny situation och gett deras anställda möjlighet till en lugn och trygg övergång till andra jobb. Jag kan för egen del inte finna annat än att erfarenheterna från det s. k. P 80 i Göteborg i stort sett är goda. Det är svärförståeligt att utskottsmajoriteten inte velat ge samma möjligheter till en anpassning av verksamheten i Skåne och Blekinge som tidigare skett i Göteborg. Frågan har redan utförligt behandlats av Erik Johansson. Jag skall därför inte tynga kammaren med en längre redovisning i det avseendet, men jag tvingas ändå göra en kort kommentar med anledning av föregående inlägg i kammaren av Sten Svensson.

Jag lyssnade på förmiddagen med intresse till industriministern, som framhöll att han i dag hade sin vänliga dag. Det var ett något ovanligt språkbruk med tanke på vad han sedan sade.

Men när det gäller Sten Svensson kan det inte råda några tolkningssvårigheter. Han var obetingat argsint i sitt inlägg. Han betecknade den socialdemokratiska politiken som både ansvarslös och inkonsekvent. Jag vet inte vilka slutsatser han stöder det uttalandet på. Det är klart, Sten Svensson, att vi kan ha delade meningar om sysselsättningsgaranti, P 80 och annat, men att den ena linjen skulle vara mera ansvarslös än den andra tror jag är svårt att leda i bevis. Jag skulle lika gärna kunna säga att det är ansvarslöst av Sten Svensson att inte vilja vara med och ta ansvar för en hygglig övergång för dem som nu friställs vid varven i t. ex. Landskrona, Malmö och Blekinge. Att i nuvarande ekonomiska situation utlämna människor åt marknadskrafterna är en ansvarslös politik. Inte heller är det en inkonsekvent politik att ta detta arbetsgivaransvar.

Sten Svensson frågade hur det skall gå för de orter där man inte tar

motsvarande sysselsättningsansvar. Ja, det är att beklaga. Men varken människorna i Landskrona eller människorna i Karlskrona mår bättre om de lider ihop med folk på andra orter. Det är väl bra att vi gör vad vi kan där vi har möjligheter att göra någonting. Här har vi, som Sten Svensson och industriministern tidigare i dag har belyst, en bransch av osedvanligt stor omfattning som på kort tid genomgått en kraftig omstrukturering och där staten är ägare. Nog är det i det läget rimligt att staten tar ett stort ansvar för att åstadkomma en hygglig anpassning.

Sten Svensson talar om de samhällsekonomiska konsekvenserna, och i det sammanhanget vill jag säga att en enig – såvitt jag minns – sysselsättningsutredning för något år sedan konstaterade att det ur samhällsekonomisk synpunkt fördelaktigaste i alla lägen var att ha folk i arbete. Inte skulle det kosta samhället mindre att flytta ut människor som av olika anledningar har svårt att få arbete på den reguljära arbetsmarknaden och att betala dem på annat sätt. Jag tycker inte det finns underlag för uttalanden av den art som Sten Svensson här har gjort.

Sten Svensson sade också i sitt inlägg att det har satsats så mycket pengar på varven att man äventyrat alla andra satsningar av regionalpolitisk karaktär och äventyrat möjligheten att satsa på expansiv och framtidsinriktad industri. Jag kan dela den uppfattningen, men varför rikta den anmärkningen mot oss? Det är ju inte vi som haft regeringsmakten under de här åren, och det är inte vi som haft majoriteten i kammaren. Det måste gälla den politik som är utformad av de borgerliga regeringarna och genomförd av den borgerliga majoriteten i riksdagen.

Inte skall ni stå här och rikta anmärkningar mot andra – ta ert eget ansvar för det som har skett! Det är bra om ni vill pröva om och vara självkritiska på den här punkten.

Herr talman! Det är gott och väl om regionalpolitiska medel och andra åtgärder kan ställas till förfogande för att anskaffa nya arbetstillfällen i stället för dem som förloras. Men viktigast av allt är att vi får behålla dem vi har.

Sölvesborgsvarvets tid som nybyggnadsvarv är slut. Att detta är det inte mycket att göra just nu. Men det är då desto viktigare att Karlskronavarvets möjligheter att överleva icke äventyras.

Riksdagen har beslutat att Karlskronavarvet i huvudsak skall vara ett marint varv. Det betyder, som riksdagen också konstaterat, att varvet endast i ringa mån kan påverka sin egen beläggningssituation. Regeringen har därför också enligt riksdagens tidigare uttalande ett särskilt ansvar för varvets beläggning.

I propositionen har föreslagits ett medelstillskott på 100 milj. kr. för att möjliggöra ett beställningsbemyndigande för marint tonnage. På förslag därom av försvarsutskottet tillstyrker nu näringsutskottet enhälligt att detta beställningsbemyndigande utökas med ytterligare 100 milj. kr. Den avvikande mening som framförts av våra representanter i försvarsutskottet har såvitt jag förstår endast med anslagsanvisningen att göra.

Vi har anledning att uttala vår tillfredsställelse över att regering och utskott

på detta sätt vill medverka till att den beställningssvacka på varvet som under det kommande året föreligger i någon mån kan utfyllas.

Vi noterar också med intresse redovisningen i försvarsutskottets betänkande om det arbete som pågår i försvarsmakten med att ta fram underlag för ytterligare beställningar perioden 1982–1986.

Det är ytterst angeläget att detta arbete snarast kan leda fram till positiva resultat. Det skulle ge möjlighet till ansvarsfull planering av den framtida verksamheten.

Herr talman! Den redovisning av arbetsmarknadsläget i Blekinge som jag belyst med utgångspunkt från arbetsmarknadsutskottets material torde ge vid handen att vi icke tål ytterligare neddragningar vid Karlskronavarvet utöver dem som beslutades vid föregående riksmöte. Det är därför angeläget att kapaciteten bibehålls vid en miljon timmar, såsom föreslagits i vår partimotion. En kraftigare neddragning av sysselsättningen leder självfallet till att de fasta kostnaderna får fördelas på ett för litet antal driftstimmar, och det skapar organisatoriska svårigheter. Varvet bör därför få tillfälle att under ytterligare någon tid pröva möjligheterna att uppnå en beläggning som motsvarar en miljon arbetstimmar.

Varvet är av stor – för att inte säga avgörande – betydelse för oss i Blekinge. Men det borde också vara ett allmänt intresse att den unika kompetens som där finns kan tillvaratas och bibehållas.

Jag ber slutligen, herr talman, att få yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna i arbetsmarknadsutskottets betänkande nr 17.

**Anf. 37 STEN SVENSSON (m) replik:**

Herr talman! Jag påpekade i mitt anförande varför jag ansåg att den linje som socialdemokratin pläderat för är ansvarslös. Jag påvisade att det var både ekonomiskt och sakligt olämpligt att fortsätta att göra dessa satsningar.

Det ansvar som vi har tagit framgår av propositionen och av vad vi sagt i de betänkanden som redovisats under hela den period då vi diskuterade varvsfrågan.

Socialdemokratin talar om en anställningsgaranti. Jag vill till Hans Gustafsson ställa samma fråga som jag ställde till Erik Johansson men som han tyvärr inte hade möjlighet att svara på i någon replik: Hur motiverar socialdemokraterna att de anställda vid t. ex. de NCB-anläggningar som läggs ned inte garanteras fortsatt anställning med statliga medel? Varför göra denna skillnad mellan anställda i varvsorter, som ändå ligger i regioner med en hyggligt differentierad arbetsmarknad, och anställda t. ex. på bruksorter, där man är beroende av ett enda företag? Varför gör man denna skillnad, dvs. ger de förra anställningsgaranti men har inget av motsvarande art att erbjuda de senare?

**Anf. 38 ELVER JONSSON (fp) replik:**

Herr talman! Den här debatten skall ju också tjäna till att ge information till de människor som berörs, och därför blev jag mycket orolig när Hans

Gustafsson litet lättsinnigt, för att inte säga vanvördigt, sade att det innebär att man slänger ut människor, om man inte inför en anställningsgaranti enligt socialdemokratiskt mönster. Det förhåller sig inte så, Hans Gustafsson, och därför tycker jag att informationen borde förtydligas även av herr Gustafsson själv. Genom omställningsbidraget, som även socialdemokraterna ställt sig positiva till, kan man nämligen få en förlängd uppsägningstid, som tillsammans med den lagstadgade uppsägningstiden kan ge upp till tolv månaders respit vid en omställning. Det innebär att också varvsföretagen får ett mycket frikostigt stöd för att kunna gå in i ett sådant ansvarstagande och att varvsarbetaren i fråga ges rådrum för att kunna få ett annat arbete.

Därtill kommer den principiella frågan, som är så utomordentligt viktig att stryka under. Det nya omställningsbidraget, som regeringen har föreslagit och som utskottet ställt sig bakom, är rättvist. Det är nämligen tillämpligt i hela landet och i olika branscher, när sådana här situationer uppstår. Dessutom ger det betydligt större stimulans när det gäller att söka nya arbeten. Och det är ju detta det handlar om, att få människor sysselsätta i produktiva näringar.

**Anf. 39 HANS GUSTAFSSON (s) replik:**

Herr talman! Låt mig först försöka svara Sten Svensson. Vi har diskuterat detta tidigare, och han frågar nu ånyo varför vi vill ha anställningsgaranti för anställda på varven men inte för anställda i andra företag där folk blir arbetslösa.

Det grundläggande skälet är att varvsnäringen såvitt jag vet är den enda bransch som drivs på kommersiella villkor och där staten har ägaransvaret för i princip hela branschen – det som ligger utanför är i det närmaste betydelselöst. När vi nu har fått vidkännas en så väldigt snabb omstrukturering som den som skett i varven, är det ett gemensamt intresse att försöka uppnå en sådan omstrukturering att varven återfår sin konkurrenskraft och blir möjliga att driva på ett sätt som är företagsekonomiskt lönsamt, och då är det viktigt att vi kan främja det. Men det får inte ske på bekostnad av de människor som finns på varven och som skall friställas för att uppnå detta mål. I den ägarsituation och den situation i övrigt som allmänt föreligger inom varvsnäringen bör det vara i samhällets intresse att ta detta mera övergripande ansvar. Som Sten Svensson väl vet är tillämpningen av en anställningsgaranti dessutom en metod för att möjliggöra att varven i sin fortsatta verksamhet får en sådan personalsammansättning som är den lämpligaste möjliga för att fullfölja omstruktureringsplanerna.

Detta är de skäl som jag tycker föreligger för en anställningsgaranti vid varven. Det vore bra om den kunde utvidgas till att omfatta även andra företag, och Sten Svensson kan kanske arbeta för att också andra arbetsgivare lever upp till en socialt mera riktig övergång, när företag avvecklas i den omfattning det här är fråga om.

Låt mig sedan säga till Elver Jonsson att jag givetvis tycker att det är bra med omställningsbidraget. Det borde jag kanske ha framhållit tidigare, men jag har ju tillfälle att säga det nu. Det är bra att det har kommit till, och vi har

ett gemensamt intresse av det. Nackdelen med omställningsbidraget är emellertid att det är kortvarigt i sin tillämpning. Rent allmänt är det kanske ingenting att säga om detta, men i en så svår situation som det här är fråga om, med nedläggning av hela varvsenheter och – höll jag på att säga – nästan halvering av andra, räcker det inte med denna kortsiktiga medverkan för att åstadkomma en omstrukturering i socialt acceptabla former. Den räcker heller inte till för att uppnå den personalsammansättning på företagen som behövs för att dessa skall återvinna lönsamhet.

Detta är ett mycket svårt problem. Eftersom både Elver Jonsson och jag har haft tillfälle att lyssna till exempelvis redovisningen för P 80, kan vi konstatera – åtminstone kan jag göra det – att det i långa stycken inte hade varit möjligt att med tillämpning av de medel som vi nu talar om åstadkomma omplaceringar av hela den friställda personalen.

**Anf. 40 STEN SVENSSON (m) replik:**

Herr talman! Jag är verkligen förvånad över det klena svar som Hans Gustafsson presterade i den viktiga principfrågan varför man gör den här skillnaden mellan olika anställda beroende på i vilken region vederbörande är bosatt.

Jag vill påminna om, att när vi diskuterade frågan för ett år sedan, hade den socialdemokratiska riksdagsgruppen fått ett brev från Bräcke socialdemokratiska kvinnoklubb. Jag läste vid det tillfället in brevets innehåll i protokollet och ber nu att få göra det än en gång.

”Vi socialdemokratiska kvinnor i en typisk glesbygdskommun är förvånade över den generositet som socialdemokratiska riksdagsgruppen visar de så kallade varvsorterna.

Vi har förståelse för de problem som drabbar de som eventuellt blir arbetslösa på varvsorterna.

Vad vi inte kan förstå är den enorma ekonomiska satsningen partiet vill medverka till på varvsorterna, sammantaget cirka 15 miljarder sedan 1976, medan satsningen på regionalpolitiken sedan 1965 begränsar sig till cirka 4 miljarder kronor, och någon ’sysselsättningsgaranti’ har aldrig varit aktuell för arbetskraft i Norrland.

Det måste väl ändå i rimlighetens namn vara lika angeläget att satsa pengar i utsatta norrlandskommuner.

Den smygande utarmning som sker av norrlandskommunerna är politiskt mer dramatisk än problemen på varvsorterna.”

Nu har det gått ett år, och jag förmodar att den socialdemokratiska riksdagsgruppen har funderat över denna principiellt viktiga fråga. Jag frågar än en gång om Hans Gustafsson har något verkligt besked om varför man skall göra den här principiella skillnaden.

Slutligen, herr talman, vill jag ställa en fråga som jag har ställt tidigare. Om vi in-tecknar den ena miljarden efter den andra av våra totala tillgångar, vad blir det då över för de offensiva satsningar som vi måste göra på lönsamma projekt för att stärka vårt lands konkurrenskraft på världsmarknaden? Vi kan inte satsa mer och mer på en kostym som redan är flera nummer för stor.

**Anf. 41 HANS GUSTAFSSON (s)** replik:

Herr talman! Jag är ledsen om jag inte kan tillfredsställa Sten Svensson när det gäller svaret. Detta kan möjligen bero på att han inte vill förstå det. Jag har försökt att beskriva att detta är en bransch, där staten har det totala ägaransvaret och hela omstruktureringsfrågan i sin hand. Nu är det väl möjligt att vi finge samma resultat beträffande skogsindustrin, om vi vore tvungna att ha en borgerlig regering. Då är det klart att samma sysselsättningsgaranti skulle gälla för den industrin. Nu är läget emellertid inte detta. Den industri som det är fråga om, beträffande t. ex. Bräcke och NCB, är ju i huvudsak privatägd. Staten saknar därför möjligheter att totalt besluta om en omstrukturering av denna industri och totalt ta konsekvenserna av omstruktureringen. Det är det som är skillnaden. Jag tycker inte att det skulle vara så särdeles svårt att förstå detta. Sedan kan samtliga beklaga att vi inte kan ge sysselsättningsgaranti åt alla. Den bästa sysselsättningsgarantin som vi kan ge är naturligtvis att sätta ordentlig fart på vårt näringsliv, att skapa tillräckligt med arbeten, så att alla människor som efterfrågar ett arbete också kan få ett sådant.

Nu sade Sten Svensson att vi inte kan in-teckna den ena miljarden efter den andra, om vi samtidigt skall satsa på expansiv industri. Det håller jag med om. Men det är så dags att tänka på den saken nu. Ni har ju hittills satsat 60 miljarder, sägs det, på den här typen av företag. Hade det inte funnits anledning att någon gång, när det gällde Domnarvet och andra frågor, överväga om det verkligen var klok politik att göra dessa satsningar? Det hade kanske varit bättre att använda resurserna för mera framtidsinriktad och expansiv industri. Jag tycker inte, Sten Svensson, att ni borgerliga har någon anledning att rikta kritik mot andra. Ni har all anledning att rikta kritiken mot er själva. Det är dock ni som har haft regeringsmakten i landet sedan 1976, dvs. under den tid då det här har pågått. Det är också ni som har haft majoriteten i riksdagen.

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

**Anf. 42 PÄR GRANSTEDT (c):**

Herr talman! Föremålet för dagens riksdagsdebatt är ju en mycket omfattande och mycket smärtsam omställningsprocess i svenskt näringsliv. Från att ha varit en av världens ledande skeppsbyggarnationer skall vi nu anpassa oss till ett läge där det är andra stater än Sverige som svarar för huvuddelen av den här verksamheten och där den svenska produktionen är ganska blygsam.

Fragorna har tidigare kommenterats ganska utförligt. Vad vi nu har att diskutera är de arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna av omställningen – för vad det handlar om är att vi måste under ordnade former se till att ge de människor som har varit sysselsatta i varvsnäringen en chans att gå över till andra verksamheter, som har större och positivare framtidsmöjligheter.

Det är viktigt att det sker. Vi kan inte ha ett system med konstgjord

**Nr 155**

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

andning för utsatta branscher som en lösning på sådana här frågor, utan vi måste se till att de som är yrkesverksamma här i landet är det inom områden där de kan känna att de gör en positiv produktiv insats. Att bedriva verksamhet där man måste subventionera med belopp som vida överstiger lönekostnaderna kan inte vara någon rimlig åtgärd.

Det innebär dock inte, herr talman, att jag delar den uppfattning som Sten Svensson för en liten stund sedan gav uttryck åt i kammaren när han sade att vad som är företagsekonomiskt felaktigt inte kan vara samhällsekonomiskt riktigt på lång sikt. Jag tror ändå det är viktigt att vi är på det klara med att företagsekonomi och samhällsekonomi inte alltid är samma sak. En väldigt stor del av de kostnader man har för att bedriva produktiv verksamhet här i landet syns aldrig i företagens balansräkningar, utan det är kostnader som samhället får ta på sig. Därför är det viktigt att man ser till att de samhällsekonomiska hänsynen får ett verkligt genomslag. Det kan också innebära att man måste åsidosätta ett snävt företagsekonomiskt tänkande i olika sammanhang.

Men detta innebär, som sagt, inte att man kan acceptera att i längden bedriva verksamhet i så tungt subventionerade former som hittills inom varvsnäringen. Det kan inte anses vara en meningsfull sysselsättning för de anställda att gå i jobb där de egentligen producerar ett negativt mervärde – där det kostar mera att de jobbar än om de inte jobbade. Det är inte någon tillfredsställande situation för de människor som skall ha den sysselsättningen.

Varven ligger i en del av landet som i och för sig har ganska goda industriella förutsättningar. Detta har också sagts tidigare i kammaren. Men samtidigt upplever vi f. n. en industriell lågkonjunktur över hela landet, och det gör att omställningsproblemen är svåra även när de uppstår i södra och västra Sverige.

I detta sammanhang är det skäl att notera det mycket stora ansvar som de ledamöter av den här kammaren tog på sig som sköt upp nedläggningen av Öresundsvarvet. När vi senast behandlade frågan om Öresundsvarvet i kammaren rädde högkonjunktur. Hade nedläggningen företagits enligt de planer som fanns då, hade det varit förhållandevis lätt att ge de anställda ny sysselsättning. Men genom den socialdemokratiska inställningen att förlänga Öresundsvarvets och Landskronas lidande och genom avhoppet från några folkpartister sköts alltså nedläggningen upp, och vi har nu att genomföra den i en lågkonjunktur med betydligt svårare arbetsmarknadssituation. De som medverkade till det riksdagsbeslutet har tagit på sig ett stort ansvar genom att försvåra situationen för de anställda vid Öresundsvarvet.

Industriella strukturförändringar är ingenting som är unikt för varvsnäringen och varvsregionerna. Vi har fått uppleva sådana på många håll i landet och i många branscher, och vi kommer säkerligen att få uppleva sådana även i framtiden lika väl som vi gjort det i det förgångna. Det är viktigt att samhället har instrument att möta dessa svårigheter, instrument som man kan tillämpa var än i landet svårigheterna uppstår och vilka branscher de än drabbar. På samma sätt som vi måste ha likhet inför lagen måste vi ha likhet inför

samhällets stödätgärder. Att införa stödsystem och garantier som gäller vissa grupper anställda på vissa typer av företag men som inte är tillämpliga för andra anställda på andra sorters företag och i andra delar av landet är djupt diskriminerande för dem som ställs utanför.

Att som Hans Gustafsson gjorde här i kammaren försöka motivera det med att när det gäller varven är det fråga om en helstatlig bransch och att man därför skall ha anställningsgarantier, som man inte är beredd att ställa upp med i andra branscher, ekar minst sagt ihåligt. Det är faktiskt så att de här varven alla en gång var privata företag – med något undantag. Det var när varven fick svårigheter som samhället tog på sig ansvaret och gick in och köpte dem. Det var alltså redan det ett stöd som staten gav den här näringen men som man inte gett andra näringar. Det faktum att staten gått in så massivt just i den här branschen tas sedan som intäkt för att staten därutöver skall skapa garantier för de anställda i den här branschen, som man inte ger anställda i andra branscher. Det innebär bara att ett särbehandlande skapar ett annat särbehandlande av den här branschen. Det håller alltså fruktansvärt illa. Om det verkligen var så att Hans Gustafsson och socialdemokraterna ville behandla alla lika i det här landet som hamnar i en sådan här situation, måste de då gå in och förstatliga varje bransch som kommer i strukturkriser för att sedan utfärda anställningsgarantier. Men det är man inte beredd att göra, och man är också helt på det klara med att vi inte har resurser att göra det.

P 80 i Göteborg har ur många synpunkter varit positivt – det kan vi alla erkänna. Men vi får inte glömma att det har kostat ungefär 300 000 kr. per friställd. Den fråga som alla måste vara beredda att svara på är denna: Är samhället berett att satsa 300 000 kr. på varenda människa som blir friställd i det här landet, oavsett var i landet det sker? Hittills har vi inte sett någon socialdemokratisk vilja att göra den typen av satsningar i t. ex. de skogslän som ändå är så mycket sämre ställda ur sysselsättningssynpunkt än vad varvsregionerna är. Därför vill jag påstå att den socialdemokratiska politiken på det här området innebär en systematisk diskriminering av de ur sysselsättningssynpunkt svagaste delarna av det här landet.

Det gäller att samhället förbättrar sina instrument att lösa strukturkriser, instrument som kan användas över hela landet. Det omställningsbidrag som föreslås i den sysselsättningspolitiska propositionen är ett viktigt sådant instrument. Det innebär att samhället kan gå in på olika håll och förlänga omställningstiden och underlätta för de anställda att skaffa sig nya jobb under tiden. Det är också brukbart i det här fallet. Utskottet föreslår dessutom särskilda dispensmöjligheter när det gäller Kockums från kravet på att de anställda skall vara uppsagda. På det sättet underlättas strävandena att genom Kockums Resurs gå förbi en del av de problem som skapas genom förtursreglerna. Man får, trots förtursreglerna, möjlighet att behålla den mest kvalificerade arbetskraften på företagen, även om det kan röra sig om relativt sent anställda. Därmed förstärks överlevnadsmöjligheterna. Jag tycker att vi genom detta ger Kockums en bra chans. Dessutom har utskottet varit berett att ställa särskilda resurser till förfogande för att förstärka

Nr 155

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

arbetsförmedlingsinsatserna både i Malmö och i Landskrona. Jag tror att också det är väldigt viktigt. Det gäller att vi har ordentliga resurser för att smidigt kunna föra över de anställda till nya och produktiva verksamheter.

Herr talman! Blekinge län är särskilt hårt drabbat ur sysselsättningssynpunkt. Därför särbehandlade också arbetsmarknadsutskottet Blekinge vid handläggningen av den regionalpolitiska propositionen. Vi sade att Olofström skulle få ett regionalpolitiskt stöd motsvarande stödområde 4, och vi talade även i övrigt för generösa insatser i Blekinge län. Det är viktigt, vilket också följs upp i det betänkande vi nu behandlar, att sådana här regionalpolitiska insatser kan göras även om Blekinge ligger utanför stödområdet. En insats av den här typen skall inte behöva vara bunden till stödområde 1:s villkor, vilket antyddes i propositionen. Detta är viktigt inte minst med hänsyn till Karlskronas och Sölvesborgs utsatta situation i anledning av varvsnedläggelse och varvsnedskärningar på de orterna.

I Kalmar har man också fått problem i och med Kalmar Varvs konkurs. Där har dock, genom enskilda initiativ, en positiv utveckling kommit till stånd på det sättet att en hel del verksamhet har kommit i gång på Varvsholmen. Kommunen har köpt anläggningar för att bygga ut ett industrihotell på Varvsholmen. Vi har sett mycket positivt på denna utveckling från arbetsmarknadsutskottets sida, och därför har vi särskilt föreslagit att staten skall kunna gå in och stödja uppbyggnaden av industrihotellet. Jag tycker att detta är ett föredömligt exempel på lokal initiativrikedom och ett positivt exempel på hur man kan ersätta den sysselsättning som går förlorad genom varvsnedskärningen med andra aktiviteter.

Det finns en rad andra viktiga frågor som behandlas i det här betänkandet, men jag har tyckt att de frågor jag nu tagit upp har varit av den principiellt största betydelsen. Jag har också valt att inte i detalj kommentera de olika reservationer som socialdemokraterna fogat till betänkandet, men jag vill, herr talman, yrka avslag på samtliga och bifall till utskottets hemställan i dess helhet.

#### **Anf. 43 SONJA REMBO (m):**

Herr talman! Till följd av vikande efterfrågan på nya fartyg, främst tankfartyg, i världen och tillkomsten av nya varvsnationer, har de traditionella varvsländerna, till vilka Sverige hör, fått allt svårare att konkurrera. Sveriges andel av världsproduktionen har gått ner från 7 % år 1973 till ca 2,5 % år 1980.

De problem den globala överkapaciteten medfört har för Sveriges del accentuerats av ett högt kostnadsläge, vilket ytterligare förvärrades genom kostnadsexplosionen 1975 och 1976, som ett resultat av debatten om 1974 års s. k. övervinster. Därtill följer att produktiviteten vid de svenska storvarven drastiskt har försämrats. Det är naturligt att så sker under ett neddragnings-skede, men icke desto mindre förtjänar det att framhållas som en orsak till det höga kostnadsläget.

Utvecklingen vid varven visar på ett mycket påtagligt sätt den farthindring som präglade det svenska samhället alltsedan slutet av 1960-talet, då förutsättningarna för den lyckosamma ekonomiska utveckling som rätt alltsedan andra världskrigets slut började förändras. Vi var okänsliga för vad som hände i världen. Nya industrinationer, framför allt Japan, började konkurrera med hög teknologi, hög kvalitet och låga priser, och byggde snabbt upp en industrikapacitet. Framför allt gjordes vid den tiden mycket stora satsningar inom varvsnäringen.

Det hade inte heller före 1973 sänkts tecken på att situationen på oljemarknaden skulle kunna komma att förändras. Men vi levde i lycklig omedvetenhet om de hot som sakta började torna upp sig.

I stället för att ta varning av vad som hände och anpassa svensk varvsnäring efter nya förutsättningar gick staten in och satsade på ett nytt storvarv i Uddevalla för serietillverkning av supertankers för oljetransport. Så sent som 1971, då staten tillsammans med Saléns gick in i Götaverken, gjordes stora investeringar i tillverkning av seriefartyg.

Inte ens vid Eriksbergskraschen 1974 förstod den dåvarande socialdemokratiska regeringen, trots starka varningstecken, vad som höll på att hända. De dåvarande makthavarna verkade helt omedvetna om den kris som redan var ett faktum och som hårt skulle komma att drabba västvärldens varv och fartygsflotta.

Jag tror det är viktigt att vi har det historiska perspektivet klart för oss, när vi försöker bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet vid de svenska varven.

Socialdemokraterna sätter stora förhoppningar till utvecklingsplaner och alternativ produktion. I viss utsträckning kan givetvis en strukturomvandling planeras, men detta är en starkt exportberoende bransch, och förverkligandet blir avhängigt av yttre omständigheter. Kundernas och konkurrenternas agerande, orderinflödet, prisutvecklingen – sådant låter sig inte planeras.

Satsningar på nya produkter tar lång tid, mycket lång tid. Räknat från idé till lönsam produktion tar det sju till tio år. De satsningar som i dag skulle ha kunnat ge varven alternativ produktion borde således ha gjorts redan i början av 1970-talet. De satsningar som görs i dag får i allmänhet inte full genomslagskraft förrän i slutet på det här decenniet.

Beslutet förra året att stödja utvecklingsplanen för Öresundsvarvet var olyckligt. Eftersom ekonomiska förutsättningar saknades för att genomföra planen invaggades de anställda i falska förhoppningar. Ett nedläggningsbeslut då skulle ha kunnat medverka till omflyttning av en del av de anställda redan under den gynnsamma konjunktur som rått under det gångna året. Arbetsmarknadsutsikterna nu är betydligt sämre.

Socialdemokraterna liksom vänsterpartiet kommunisterna hävdar att det finns skäl för en anställningsgaranti för de anställda vid varven. De anställda i andra nedläggningsdrabbade industrier har inte lika lätt att acceptera att just de varvsanställda skall erhålla sådana garantier av skattemedel, som alla har bidragit till. Till skillnad från dem som blivit arbetslösa vid nedläggning av gruvor, stålverk och skogsindustrier finns varvsarbetarna huvudsakligen i

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

våra storstadsområden med en väl differentierad arbetsmarknad och väl utbyggd samhällsservice. Det faktum att varvsarbetarna är många kan inte rimligen vara ett skäl för särskilda åtgärder. Antalet måste sättas i relation till den arbetsmarknad som skall ta emot dem, och i det perspektivet är de varvsanställda inte i någon sämre situation än de som skall finna nytt arbete på en bruks- eller gruvort i norra eller mellersta Sverige, snarare tvärtom.

En anställningsgaranti fördröjer den nödvändiga omställningen och ger en falsk trygghetskänsla. Kostnaderna för samhället är orimliga.

Det omställningsbidrag som kommer att föreslås riksdagen vid behandlingen av arbetsmarknadsutskottets betänkande nr 21 nu på torsdag kommer att garantera en likvärdig behandling av alla som friställs på orter där den lokala arbetsmarknaden påverkas på ett avgörande sätt och där sysselsättningsproblemen inte kan lösas med sedvanliga arbetsmarknadspolitiska åtgärder och lokala arbetsförmedlingsresurser. Arbetsmarknadsutskottet föregår detta beslut och föreslår att omställningsbidraget skall kunna tillämpas vid driftsinskränkningarna på varvsorterna. Härigenom erhåller de varvsanställda en med sex månader förlängd uppsägningstid, under vilken företaget kompenseras med 75 % av lönekostnaderna.

Härutöver kommer de som under bidragsperioden erhåller annan anställning att få behålla 50 % av sin tidigare lön hela bidragsperioden ut, medan företaget behåller överskjutande 25 %, bl. a. som compensation för merkostnader.

Detta är en mycket fördelaktig konstruktion för såväl de enskilda anställda som för företaget. Den medger en mycket hög flexibilitet och utgör samtidigt ett incitament för de anställda att snabbt söka ny anställning.

Det bör således vara möjligt för den redan beslutade verksamheten vid Kockum Resurs att fullfölja sitt arbete på dessa grunder.

I motion 2130 tar Joakim Ollén även upp frågan om det kan vara rimligt att ett företags hela existens skall sättas på spel till följd av turordningsreglerna i anställningsskyddslagen. Han anser att lagen bör ses över. Anledningen till att organisationer som P 80 och Kockum Resurs har blivit aktuella vid de stora nedläggningar som det här gäller är ju att om man till punkt och pricka följde trygghetslagarna skulle strukturen på arbetsstyrkan bli sådan, att företagets framtida drift skulle komma att äventyras.

Lagen om anställningsskydd ger möjligheter att genom kollektivavtal träffa överenskommelse om annan turordning vid avskedanden än vad som stipuleras i lagen. Praktiken visar emellertid att sådana avsteg, åtminstone då det gäller större driftsinskränkningar, fordrar compensation av statliga medel. Frågan om en utvärdering av tillämpningen av turordningsreglerna har också tagits upp i en annan moderat motion som kommer att behandlas under hösten. Av den anledningen tas icke Joakim Olléns motion nr 2130 upp i detta sammanhang.

För att arbetsförmedlingen skall klara av en så stor arbetsbörda som det blir fråga om när det gäller att på ett tillfredsställande sätt handlägga omställningarna för varven i Malmö och Landskrona krävs särskilda

åtgärder. Utskottet har därför ansett att 1 milj. kr. skall få användas för att förstärka de arbetsförmedlande insatserna.

Härutöver utgår jag ifrån att AMS och länsarbetsnämnden genom omprioriteringar ställer erforderliga resurser till förfogande. Det är viktigt att tillgängliga resurser i en sådan akut situation som det här är fråga om används på effektivaste sätt. Den höga frånvaro som har rapporterats av arbetsförmedlingen i Malmöhus län borde därför kunna nedbringas. Genom att iakttäta restriktivitet med ledighet för icke absolut nödvändiga ändamål, genom att uppskjuta internutbildning etc. borde det vara möjligt att koncentrera större insatser till de båda varven. Jag är övertygad om att de anställda vid länsarbetsnämnden vill på detta sätt solidariskt ställa upp för de varvsanställda.

Verkstadsskolan vid Öresundsvarvet spelar en mycket stor roll för den yrkesförberedande utbildningen vid gymnasieskolan i Landskrona. Frågan om dess fortbestånd har också tidigare varit uppe till behandling i riksdagen. Utskottet förutsätter att frågan får en positiv lösning och hänvisar till vad förutvarande statsrådet Britt Mogård meddelat vid en frågestund i riksdagen. Vid skolstyrelsen i Landskrona har bildats en arbetsgrupp som bl. a. utreder möjligheterna till alternativ utbildning vid varvet och möjligheterna att öka kapaciteten på befintliga linjer och specialkurser. Statsrådet ansåg det angeläget att en lösning kommer till stånd som ger Landskronaregionen fortsatt hög standard inom yrkesutbildningen. Statsrådet ville dock inte ta ställning till frågan innan arbetsgruppen slutfört sitt arbete. Motsvarande bedömning gör utskottet.

Jag anser att det inte finns skäl anta att den nuvarande regeringen har någon annan inställning till frågan om fortsatt yrkesutbildning vid Öresundsvarvet.

Sysselsättningssituationen i Blekinge är bekymmersam, vilket utskottet konstaterade redan i sitt regionalpolitiska betänkande. Utskottet hänvisade då till möjligheterna att i särskilda fall ge regionalpolitiskt stöd utanför stödområdena och ansåg att undantagsregeln för Blekinges vidkommande kunde ges en generös tillämpning.

Olofströms kommun föreslogs erhålla regionalpolitiskt stöd enligt normerna för stödområde 4 intill dess att riksdagen fattat ett nytt övergripande regionalpolitiskt beslut.

Näringsutskottet har särskilt uppmärksammat den besvärliga situationen vid Karlskronavarvet och föreslår en tidigareläggning av marina beställningar för 100 milj. kr. utöver de medel som i propositionen föreslås komma Karlskronavarvet till del för sysselsättningsfrämjande åtgärder.

Dessa medel och extra åtgärder bör ge Karlskronavarvet behövlig tid för att i acceptabla former genomföra den omställning som är nödvändig.

Arbetsmarknadsutskottet föreslår med hänvisning till tidigare uttalande att det regionalpolitiska stödet till Karlskrona kommun inte skall knytas till normerna för stödområde 1 utan att regeringen skall ha frihet att från fall till fall göra en bedömning av den lämpliga subventionsgraden. Också detta skall ses som en temporär åtgärd till dess att ett nytt övergripande regionalpolitiskt

beslut fattas.

Därmed har motion 2119 tillgodosetts vad avser det regionalpolitiska stödet till Karlskrona kommun.

Slutligen föreslår utskottet att medel från det anslag som reserverats för sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna får användas för att utveckla nya industrier på Kalmar Varvs gamla område. Tidigare varvsanställda har startat egna verksamheter på området, och det är angeläget att sådana initiativ stöds. Detta anslag får också utnyttjas för åtgärder i Sölvesborg.

Varvsorterna och de varvsanställda har under en lång period levt i skuggan av den instabila situationen på varven. Människorna har påverkats, och de berörda orternas ekonomi och befolkningsstruktur har påverkats och kommer att påverkas av de ytterligare neddragningar som är nödvändiga.

I en sådan situation är det viktigt att man tar till vara de resurser som finns. Det fordras extra ansträngningar från alla berörda. I ett trängt statsfinansiellt läge är statens resurser begränsade, och de insatser som görs måste bli effektiva.

För Göteborgs- och Uddevallaregionerna konstaterar propositionen att situationen trots de senaste årens påfrestningar är förhållandevis gynnsam. För Göteborgs vidkommande har arbetsmarknaden utvecklats bättre än genomsnittet för riket. Det visar att stora regioner med en väl differentierad arbetsmarknad har bättre möjligheter att anpassa sig även till mycket stora omställningar. Även om problemen långt ifrån är övervunna, så är situationen jämförelsevis ljus.

Det är omöjligt att finna nya arbetsuppgifter eller nya arbetsplatser som kan absorbera hela den friställda arbetsstyrkan från något av storvarven. Det är de många små företagen som kan ge de arbetstillfällena som måste till. Så visar erfarenheterna från Projekt 80 att de flesta har erhållit ny anställning hos något mindre företag i Göteborg eller dess omgivning.

Det är därför anmärkningsvärt att det särskilda regionalpolitiska stöd som beviljats inom varvsregionerna har utnyttjats i så ringa grad i Malmöhus län. Medan Göteborgs och Bohus län t. o. m. förra året använt 90 % av 145 milj. kr. och därmed skapat sysselsättning för ungefär 850 personer, har Malmöhus län endast utnyttjat en mycket ringa del av anslaget.

Vid det besök arbetsmarknadsutskottet i anslutning till behandlingen av detta ärende gjorde i Malmöhus län framkom också att man där inte ansett stödet lämpligt utformat och därför inte vidtagit några aktiva åtgärder i nämnvärd utsträckning. Man såg bara svårigheter. Inställningen präglades av defeatism och bristande tilltro till den egna förmågan.

Södra Sverige har ytterligt goda förutsättningar för ett välutvecklat och starkt näringsliv: väl utbyggd infrastruktur, industriell tradition, god tillgång till högre utbildning och forskningsresurser, riklig tillgång till erfaren och välutbildad arbetskraft samt närhet till befolkningstäta och kapitalstarka marknader. Det är inte i första hand skattemedel och centralplanerade insatser som behövs för att ta till vara dessa förutsättningar. Förändring innebär möjligheter. Det behövs skaparanda och framtidstro hos de enskilda människorna och en vilja att göra en extra arbetsinsats för att nå ett gott

resultat. De egenskaperna finns. Det gäller att locka fram dem. Det gör vi genom att tala om de möjligheter som finns och de resurser som ställts till förfogande och genom att skapa tilltro till den egna förmågan. De lokala myndigheterna kan göra mycket för att skapa en sådan positiv anda.

Med de resurser som kommer att kunna disponeras inom varvsorterna ges goda möjligheter att initiera nya verksamheter. Sysselsättningsproblemen kommer att vara dominerande under lång tid, men med de insatser som görs och med användande av sedvanliga arbetsmarknadspolitiska medel bör de kunna bemästras.

Herr talman! Jag yrkar bifall till arbetsmarknadsutskottets betänkande.17 på samtliga punkter.

**Anf. 44 ERIC HOLMQVIST (s):**

Herr talman! Jag har begärt ordet för att säga några ord om sysselsättningen i Skåne i anslutning till de motioner som vi från socialdemokratiskt håll har väckt.

Innan jag går in på det skall jag emellertid i egenskap av ledamot av försvarsutskottet säga något om de marina beställningarna vid Karlskronavarvet. I varvspropositionen talas det om kontakter mellan industriministern och försvarsministern om verksamheten vid varvet. Det har också kommit fram att 100 milj. kr. har anvisats för, som det heter, sysselsättningsfrämjande åtgärder vid varvet. Det är naturligtvis värdefullt i och för sig, men det har efteråt visat sig vara helt otillräckligt.

Som mycket annat i trepartiregeringen tycks den gemensamma beredningen i denna fråga icke ha skett med det engagemang och den omsorg som hade varit motiverade i det här fallet. Man frågar sig varför inte varvspropositionen har åtföljts av ett förslag från försvarsministern om vilka åtgärder man kunde bidra med från försvarets sida.

Vid två tillfällen har vi ju här i kammaren i vår behandlat frågor om beställningsbemyndiganden för försvaret, dels i tilläggsbudget II för innevarande budgetår, dels i budgetpropositionen för 1981/82. Riksdagen beslöt då att ge tilläggsbemyndiganden med 237 milj. kr. för marina beställningar, och för nästa budgetår anvisades inte mindre än 1 641 milj. kr. i nya beställningsbemyndiganden. Detta var fullständigt i överensstämmelse med vad marinchefen hade begärt och överbefälhavaren hade tillstyrkt. Riksdagen tog det ograverat – inte ett öre prutades.

Det är självfallet så att åtskilligt av beställningarna inte berör fartyg och varvsproduktion, men det är faktiskt de marina myndigheterna som har gjort avvägningen. Jag tycker det är mycket anmärkningsvärt att ingen av de berörda parterna, däribland marinchefen, varvsledningen, materielverket, som nu ställer upp för tidigareläggning av beställningar, har varit så förutseende att man i vederbörlig ordning har tagit upp dessa projekt och sett till så att förberedelser skett i fråga om projektering och allt annat som är nödvändigt för att få i gång verksamheten.

Varför har inte industriministern och försvarsministern sett till så att alla de goda krafter som tydligen finns och som vill verka för Karlskronavarvet

verkligen har samordnats? Det har tydligen brustit på många punkter, och jag har en bestämd känsla av att det har brustit särskilt allvarligt när det gällt att samordna försvarets och varvets intressen.

Jag skall inte förlänga kammarens förhandlingar med en redogörelse för det mycket underliga sätt på vilket försvarsutskottet i dessa riksmötets allra senaste arbetsveckor har tagit initiativ till ett extra beställningsbemyndigande på 100 milj. kr. Men det bör ändå sägas att ärendet helt oväntat, åtminstone för oss socialdemokrater, kom upp på ett sammanträde i en föredragning av en departementstjänsteman vid samma tidpunkt som trepartiregeringen hade spruckit. Vi hade visserligen då fått Anders Dahlgren som försvarsminister, men på vår direkta fråga fick vi beskedet att varken den avgående eller den nytillträdde försvarsministern var underrättad. Denna tjänsteman framträdde som representant för de marina myndigheterna och materielverket.

Man ställer sig onekligen litet undrande inför vart det kan bära hän om vi i framtiden får liknande åtgärder när det gäller beställningar av lät oss säga armé- eller flygmateriel. Också på det området kan det då och då uppkomma sysselsättningsproblem, och de berörda industrierna kan ha sina speciella intressen.

I själva sakfrågan vill jag betona att vi ingenting har att invända mot beställningarna vid Karlskronavarvet. Vi har från socialdemokratiskt håll ingenting emot att man gör beställningar vid varvet och att man återkommer om så skulle behövas. Men det borde ha varit möjligt för försvarsministern och hans medarbetare att göra omprioriteringar inom de beställningsbemyndiganden som redan har givits och som är av så stor omfattning. Redan i dag finns det 1,7 miljarder kronor i beställningsbemyndiganden. Ytterligare ett lika stort belopp kommer att vara tillgängligt efter den 1 juli. Det finns också ett klart uttalande i proposition 1980/81:101, där det sägs att liksom tidigare bör det få ankomma på regeringen att ta ställning till vilka anskaffningar som bör ske inom ramen för det beställningsbemyndigande som riksdagen kommer att lämna. Det medgivandet har riksdagen redan lämnat.

Då vi socialdemokrater nu har föreslagit ett beställningsbemyndigande med ytterligare 50 milj. kr., borde det inte råda några som helst svårigheter för dem som verkligen vill utträta någonting att använda medlen för att hålla sysselsättningen i gång i Karlskrona.

Efter detta skall jag gå över till varvsfrågorna som har speciell betydelse för Skåne. I flera år har vi socialdemokrater på Skånebänken funnit anledning att i motioner uppmärksamma den negativa utveckling som kännetecknade arbetsmarknaden i Skåne. Vi har kunnat iakttä hur förhållandena har försämrats år från år.

Vi har emellertid ofta haft känslan att vi har talat för döva öron.

Den tidigare gynnsamma situationen i Skåne kastar liksom sin skugga – eller skall vi säga glans – också över bedömningen av den nuvarande sysselsättningen och arbetsmarknadssituationen. Vi har därför haft svårt att få gehör för våra synpunkter.

Men den här gången, när Öresundsväret står inför nedläggning och när

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

Kockums, ett företag som har mer än hundraåriga anor, skakas i sina grundvalar, har vi märkt ett ökat intresse här i riksdagen, även om jag tycker att alltför många av de borgerliga talarna har beklagat detta intresse för varvsorterna. Man talar om varvsnäringen osv., och det är precis som om allt stödet hade gått till Öresundsvarvet och Kockum, trots att vi vet att det är en fullständigt felaktig bedömning av vad som har förevarit.

I Skåne är vi nu i den situationen att vi verkligen känner oss oroade. Hugo Bengtsson har berört situationen i Landskrona, och jag vill gärna understryka att vi övriga skåningar, åtminstone vi socialdemokrater, med mycket stor oro har sett på utvecklingen i hans hemkommun. Vi vill med kraft vitsorda behovet av en speciell insats för Landskronaregionen när det gäller utvecklingsarbetet på olika projekt som kan främja en förnyelse av kommunens industriverksamhet, och av möjligheterna att åstadkomma nyetableringar av olika slag.

Eric Jönsson kommer om en stund att närmare utveckla förhållandena kring Kockums i Malmö, och jag skall avstå från att här närmare försöka utveckla hur de förändringar som nu ter sig nödvändiga kommer att medföra problem som inte bara berör Malmö utan som berör hela regionen.

Av de allra senaste rapporterna om sysselsättningsläget i Skåne kan man utläsa att andelen arbetslösa nu i maj månad uppgick till 2,6 %. Då kan visserligen någon säga att det är ingenting att oro sig över, eftersom siffran för hela landet är 2,4 %. Men om vi jämför med Stockholm och Göteborg visar det sig att arbetslösheten där är 1,2 resp. 1,9 %. Situationen i storstadsregionen kring Malmö är onekligen betydligt annorlunda än vad den är på de två andra platserna.

Det här visar att någonting har hänt och att det är någonting som händer i Malmöhus län f. n.

I diskussionen har vi redan pekat på orsakerna och vad som är att vänta. Nuläget, som det beskrivs i arbetsmarknadsnytt för Malmöhus län, nr 8 nu i maj, är att antalet lediga platser per 100 arbetssökande uppgår för hela länet till 26. I fjol var motsvarande siffra 116, och under 1979 uppgick antalet lediga platser per 100 sökande till 68. Särskilt besvärligt är läget på arbetsmarknaden i Lomma med 7 platser på 100 sökande, i Landskrona med 12 platser, Skurup 16, Ystad och Trelleborg 17, Malmö 20, Burlöv och Höganäs 22. Detta visar alltså att vi i många av kommunerna i Skåne nu har ett läge som vi har varit helt främmande för. Det är sannerligen inte så väl beställt med arbetstillfällena som det har talats om här under diskussionen från borgerligt håll.

Erik Johansson har som talesman för socialdemokraterna i arbetsmarknadsutskottet redan på ett utmärkt sätt pekat på vad som kan göras inom arbetsmarknadsverkets ram för att underlätta omställningen i södra Sverige och i Skåne. Vi är väl medvetna om – det vill jag gärna säga – att det inte finns möjlighet att påyrka någon stor utökning av personalen eller påyrka insatser som kan göras inom AMS-organisationen. Men det är nödvändigt att de tillgängliga resurserna disponeras på ett sådant sätt att man kan möta problemen där de anmäler sig. Jag vill verkligen uttala den förhoppningen att

- det har sagts tidigare här - denna diskussion skall leda till en sådan omprövning av resurserna att vi får förbättrade möjligheter att möta den situation som vi står inför i Skåne.

Utän tvivel måste vissa av AMS-kontoren i Skåne förstärkas. Det måste också komma till mer av arbetsmarknadsutbildning och mer av beredskapsarbeten i landets södra delar, inte minst med tanke på den fortsatta friställning som naturligtvis kommer att ske vid de företag som vi diskuterar. Organisations- och anslagsanvisningarna inom AMS har ju alltså sin prägel ifrån de goda åren. Men nu gäller det faktiskt att tänka om.

Jag vill exempelvis erinra om hur John Johnsson, när vi här förleden diskuterade vägnslaget, kunde påpeka hur liten tilldelning Skånelänet har i förhållande till övriga områden. Här finns det faktiskt behov av att någonting skall göras och, som sagt, också möjligheter att öka anslagen så att verksamheten skall komma i gång.

Tiden medger inte att jag anför flera exempel, men det finns i den motion som vi har presenterat här en lång rad uppslag som visar att det är möjligt för regeringen att vid sin prövning av anslagen tillgodose intressen på olika områden som ter sig högst berättigade när det gäller att öka sysselsättningen inom denna region.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna i de betänkanden som vi har att behandla.

#### Anf. 45 PER PETERSSON (m):

Herr talman! Det nu föreliggande betänkandet behandlar bl. a. Karlskronavarvet. För detta har statsmakterna bestämt att varvets resurser skall koncentreras till marin nybyggnad med speciell inriktning på export och i viss mån på alternativ produktion. Och för ett år sedan uttalade riksdagen att regeringen har ett särskilt ansvar för sysselsättningen vid Karlskronavarvet.

Som framgår av utskottsbetänkandet har Karlskronavarvet just nu en bekymmersam beläggningssituation. Man planerar för att dra ner sin tillverkningsvolym och att minska personalen. I det läget har regeringen föreslagit att staten skall gripa in för att förbättra varvets möjligheter att nå åtminstone den lägre tillverkningsvolymen, dvs. 750 000 årstimmar, och slippa avskeda ytterligare personal. För att finansiera sådana sysselsättningsfrämjande åtgärder föreslås i varvspropositionen att riksdagen skall ställa 100 milj. kr. till regeringens förfogande.

En av orsakerna till beläggningssituationen för Karlskronavarvet är att det har blivit en svacka i beställningarna för den svenska marinen. Minfartyget Carlskrona, det sista storbygget, blir färdigt detta år, och nästa större projekt, u-båten A 17, beräknas inte ge varvet sysselsättning förrän under senare delen av 1982. Nu är det fråga om att medverka till att sysselsättningen kan upprätthållas vid Karlskronavarvet, och att varvet skall kunna överleva med flertalet anställda. Det hjälper inte varvet i nuläget att diskutera eventuella tidigare försummelser.

Det är därför naturligt att försvarsmakten undersöker olika möjligheter att

tidigarelägga beställningar vid varvet. Förutsättningarna för detta hänger bl. a. samman med planeringen för nästa försvarsbeslut och med tillgången på medel fram till den 1 juli 1982. Försvarsutskottet har den 28 april och den 12 maj fått särskilda föredragningar om dessa undersökningar och om olika alternativ för beställningar – alternativ som överbefälhavaren ännu inte hade tagit ställning till.

Läget är alltså det att försvarsmakten gör stora ansträngningar att anpassa sin planering så att Karlskronavarvet skall kunna få beställningar som snabbt ger sysselsättning där. Utöver varvsstödet vill man använda pengar inom det militära försvarets utgiftsram för sådana beställningar.

För oss i försvarsutskottet stod det klart att man inte i maj hade tillräckligt underlag för att förorda ett visst beställningsalternativ. Däremot föreföll det finnas goda möjligheter för försvarsmakten att genom omplanering hjälpa Karlskronavarvet. Vi föreslog att regeringen borde bemyndigas att medge beställningar där, så snart undersökningar och omplanering hade slutförts. Näringsutskottets tidsplan för behandling av varvspropositionen gav inte utrymme för att vänta på detta. Det fanns inte heller tid till omfattande beredning i försvarsutskottet.

Vi fann att regeringen borde ha handlingsfrihet mellan riksmötena och räknade med att Karlskronavarvet ganska snart skulle få en beställning som är betydelsefull både för varvet och för försvaret. Så långt var vi överens i försvarsutskottet.

I yttrandet till näringsutskottet föreslår försvarsutskottets majoritet att beställningsbemyndigandet skall bestämmas till 100 milj. kr. Socialdemokraterna ville begränsa beloppet till 50 milj. kr. De ansåg och anser att ett ungefär lika stort belopp bör kunna frigöras genom omdisponeringar av bemyndiganden som riksdagen har lämnat tidigare.

Enligt de uppgifter som försvarsutskottet har fått finns bara något tiotal milj. kr. disponibla för omfördelning av tidigare lämnade bemyndiganden. Näringsutskottet har också mycket riktigt pekat på riskerna med att hänvisa till omdisponeringar. En omdisponering innebär att något annat trängs ut.

Lägg märke till att både näringsutskottets och reservanternas förslag på den här punkten innebär att pengarna för ändamålet skall tas inom utgiftsramen för det militära försvaret.

Näringsutskottet föreslår att regeringen ges ett beställningsbemyndigande om ytterligare 100 milj. kr. Jag yrkar bifall till utskottets förslag i denna del.

**Anf. 46 ERIC HOLMQUIST (s) replik:**

Herr talman! Jag är något förvånad över att Per Petersson tycks vara tillfreds med denna ordning. I mitt yttrande avsåg jag att klargöra hur det faktiskt ligger till. Jag tycker det skett en grov försummelse från kanslihusets sida när det gäller att behandla denna fråga och bereda den på ett sådant sätt att riksdagen kan på ett meningsfullt sätt behandla ärendet. Jag tycker icke att det är tillfredsställande att agera på muntlig föredragning, utan tillgång till

ett papper, utan att över huvud taget ha haft möjlighet att orientera sig i frågan. Och hade det inte gällt en sak som vi uppfattar som angelägen, nämligen sysselsättningen i Karlskrona, skulle vi självfallet inte ha medverkat till ett sådant här bemyndigande.

Jag hoppas för min del att detta inte skall bli en ordning för framtiden. Det vore nämligen allvarligt, inte minst för riksdagen, om man skulle vara beredd att arbeta på detta sätt.

**Anf. 47 PER PETERSSON (m) replik:**

Herr talman! Ingen är naturligtvis nöjd med att ett utskott måste arbeta under tidsnöd. Men så var fallet i detta läge, om vi skulle anpassa vårt arbete till näringsutskottets tidsplan. Det gällde för oss att komma med förslag som kunde hjälpa Karlskronavarvet i en besvärlig tid. I det läget fyllde det inte någon funktion att diskutera tidigare eventuella försummelse.

Det gällde således att komma med förslag som kunde hjälpa Karlskronavarvet att överleva. Det har både vi i försvarsutskottets majoritet och socialdemokraterna i försvarsutskottet insett. Vi har velat satsa 100 milj. kr. i beställningsbemyndigande. Ni har velat satsa 50 milj. kr. i beställningsbemyndigande plus 50 milj. kr. i omdisponeringar. Men gör man omdisponeringar, måste det drabba någonting annat.

**Anf. 48 ERIC HOLMQVIST (s) replik:**

Herr talman! Tillåt mig bara konstatera att jag tolkar Per Peterssons inlägg så, att inte heller han egentligen är tillfreds med denna ordning. Men han vill inte göra ett sådant direkt uttalande med hänsyn till att det var en partikamrat till honom som har ansvaret, för rimligen borde väl försvarsministern ha kommit till riksdagen och försvarsutskottet med förslag av denna innebörd.

**Anf. 49 PER PETERSSON (m) replik:**

Herr talman! Som har framgått av försvarsutskottets vice ordförandes tidigare uttalanden hade vi när vi behandlade denna fråga ingen moderat försvarsminister att tillfråga. Och jag vill inte gå in på eventuella tidigare försummelse, eftersom jag inte har haft tid och tillfälle att granska om sådana har ägt rum. Jag konstaterar bara att i det läge som försvarsutskottet då befann sig gällde det att komma med förslag som kunde hjälpa Karlskronavarvet att överleva.

**Anf. 50 ERIC JÖNSSON (s):**

Herr talman! Sommaren har börjat, och som vanligt vid denna tid på året kommer varvsfrågorna upp till behandling i riksdagen. Trots att det under åren som gått har satsats mycket pengar på varven, är det svårt att se några påtagliga resultat i form av stabilisering. Oftast är det så att tillbakagången fortsätter. I varje fall är det så för Skånevarven. Och jag tycker att man har rätt att fråga sig: Vad är det som sker mellan riksdagsbesluten? Vad gör egentligen regering, industridepartementet och Svenska Varv för att främja

en gynnsam utveckling för varvsnäringsen?

En otäck känsla tränger sig på, och man kan undra om Svenska Varv och dess ägare staten avser att utöver Landskronavarvet också lägga ner Kockums varv. Och efter att ha lyssnat på industriministern tidigare i debatten drar jag slutsatsen att Kockums tydligen ganska snart står på tur för nedläggning. Jag vill för min del livligt protestera mot detta. En nedläggning får inte ske. Det är hög tid för regeringen att ta krafttag för att förbättra situationen vid Kockums varv.

Jag säger detta därför att jag tycker att regeringen inte har ansträngt sig för att försöka skapa förutsättningar för varven att leva vidare. För min del tror jag – liksom de anställda vid Kockums – att det är hög tid att alla överger den hittillsvarande passiva nedläggningsinriktade varvspolitiken.

Situationen vid Kockums varv är just nu utomordentligt allvarlig, varför det är nödvändigt att resurser sätts in för att man skall kunna hitta vägar som tryggar en långsiktig fortlevnad av varvet. Regeringen måste aktivt medverka i försöken att finna bärkraftiga lösningar på varvets problem.

Vad som behövs för att rädda Kockums är en konkret preciserad aktionsplan, som inte enbart är inriktad på företagsekonomiska bedömningar och resultat. I aktionsplanen måste vägas in de samlade samhällsekonomiska kostnaderna, och det måste också tas sociala hänsyn.

I motion 821 om sysselsättningen i Malmöregionen tar vi därför upp frågan om anställningsgaranti för de anställda vid varven. Ett huvudsyfte med anställningsgarantin är att undvika otrygghet, utslagning och svåra sociala problem. I den framtida planeringen måste också ingå en ökad marknadsföring, därför att fartygsbeställningarna naturligtvis inte kommer av sig själva.

Projektet Kockum Resurs har redan nämnts i debatten. Projektet har utarbetats vid Kockums, och jag menar att det kan bli en fin bas för anställningsgarantin.

Projektet Kockum Resurs innebär att man skapar en särskild avdelning inom Kockums där den personal som inte utnyttjas inom fartygsproduktionen sysselsätts i annan verksamhet. Det gäller bl. a. försäljning av tjänster och utveckling av nya produktidéer.

Det är ett fint och värdefullt initiativ som har tagits av Kockums. Projektet kan medverka till att det utomordentliga kunnande som finns kan bevaras. Och med tanke på vad jag sade inledningsvis om passivitet mellan riksdagsbesluten, vill jag särskilt understryka att detta projekt inte får misslyckas. En förutsättning för att Kockum Resurs skall ge önskat resultat är att erforderliga medel ställs till förfogande. Kostnaden för projektet har beräknats till 100 milj. kr. för en tvåårsperiod.

Jag beklagar för min del att utskottsmajoriteten inte har velat ställa upp för Kockums i den utsträckning som jag hade önskat. Därför går mitt hopp till de borgerliga riksdagsledamöterna från Malmö och dess närhet, och jag hoppas att det är någon borgerlig riksdagsledamot som vill stödja reservation 1 i arbetsmarknadsutskottets betänkande nr 17.

Kockums verkstadsklubb höll den 26 maj ett representantskapsmöte, där

Nr 155

Tisdagen den  
2 juni 1981

Vissa varvsfrågor,  
m. m.

man diskuterade den förtvivlade situationen vid varvet. Man beslöt att sända ut en vädjan till de borgerliga riksdagsledamöterna i Malmöregionen om stöd för kravet på anställningsgaranti vid varven och anslag till Kockum Resurs. Denna vädjan slutar med orden: "Det gäller tusentals varvsarbetare och deras familjers framtid. Det gäller anställda hos underleverantörer, i servicenäringen och kommunens framtid."

Jag hoppas för min del att det är någon borgerlig riksdagsledamot som tar denna förtvivlade vädjan på allvar och ställer upp för Kockums.

I motion 821 tar vi utöver de direkta varvsfrågorna också upp andra sysselsättningsvärigheter som vi har i Malmöregionen. Men naturligtvis hänger det i ganska stor utsträckning ihop med situationen vid Kockums. I dag har Malmöhus län en av de svåraste arbetsmarknadssituationerna i landet, som har nämnts här tidigare. Vid mars månads utgång var inte mindre än 11 000 arbetslösa. Siffran 10 000 har nämnts tidigare, men den är inte riktig. Det var siffran för 1980, och under första kvartalet 1981 har den stigit till 11 000. Nära 9 000 personer är föremål för arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

Om jag inte minns fel är det endast fyra län i Norrland som har högre arbetslöshet än Malmöhus län. Under första kvartalet i år uppgick den relativa arbetslösheten i hela landet till 2,4 %, mot 2,6 % i Malmöhus län. I Malmö kommun är den ännu besvärligare, där vi har en relativ arbetslöshet på 3,6 %. Den har stigit betydligt i förhållande till förra året, när vi senast diskuterade sysselsättningen i kammaren.

Därför är det litet underligt att man från industridepartementet i varvspropositionen – vissa talare har också gjort sådana uttalanden här i dag – betraktar arbetsmarknadsläget i Malmöhus län som ganska gott. Vi som bor i Malmö och Malmöhus län har svårt att förstå denna inställning. Vi vet att arbetsmarknadssituationen är svår. Men vi vet också att Malmöregionen är en region som är rik på möjligheter och har goda förutsättningar att vidareutvecklas.

Men för att Malmöregionen skall kunna ta till vara dessa fördelar och ges möjligheter att utvecklas måste regeringen, i stället för att som nu bara passivt se hur regionen utarmas, aktivt medverka i arbetet med att vända den nuvarande negativa utvecklingen. Sådana insatser skulle inte enbart gagna regionen, utan de skulle gagna landet som helhet.

Vi har i vår motion 821, avlämnad av de socialdemokratiska riksdagsledamöterna från Malmö, föreslagit att det inrättas en särskild sysselsättningsdelegation för Malmöområdet med uppgift att överväga de åtgärder som kan erfordras för att förbättra sysselsättningen både på kort och på lång sikt. Eftersom arbetsmarknadsutskottet nu helt kallsinnigt avstyrker vår motion i denna del, vill de socialdemokratiska riksdagsledamöterna från Malmö vädja till regeringen att göra någonting för Malmöregionen, och vi säger: Gör någonting och gör det omedelbart!

**Anf. 51 SVEN MUNKE (m):**

Herr talman! De flesta talarna har här i dag anknutit till fjolårets varvsdebatt, och det är i och för sig inte märkvärdigt, när man har sett hur utvecklingen har varit sedan dess. Jag skall emellertid redan från början konstatera att det vid fjolårets behandling och under tiden dessförinnan rådde en infekterad stämning i sakfrågan, och det var inte minst massmedia som underströk den stämningen. I år är det litet annorlunda.

I fjol uttryckte jag i mitt huvudanförande i kammardebatten en viss förvåning över att mer än 10 % av kammarens ledamöter var varvsexperter. Det var nämligen så många som 40 som deltog i debatten. Trots att det inte har skett något större utbyte av riksdagsledamöter sedan den tidpunkten, kan man konstatera att experternas antal nu har sjunkit betydligt. De har i alla fall inte engagerat sig med samma frenesi som i fjol. De tomma bänkarna här i kammaren tyder på att intresset inte heller är särskilt överdrivet.

Det står helt klart att det riksdagsbeslut som fattades av majoriteten i fjol var ett dåligt beslut. Det var olyckligt för Landskrona kommun, där jag har min hemort. Hade man i stället följt fjolårets varvsproposition till alla delar, speciellt de som handlade om tryggheten, hade många av dagens problem varit eliminerade. Ersättningssystemet hade kunnat vara i gång. De varvsanställdas oro och ängslan hade inte heller haft dagens dimensioner.

Med andra ord: Majoriteten av riksdagen röstade bort tryggheten för närmare 3 000 varvsanställda i Landskrona. Det är ett faktum som de anställda nu själva har kommit underfund med. Det ligger nära till hands att vifta bort ett sådant här påstående från min sida och säga att det är lätt när man har facit i hand. Det får inte glömmas bort att man i fjolårets varvsdebatt varnade för den utveckling som sedan har skett.

Industriministern konstaterade ju både i fjol i varvsdebatten och nu i dagens debatt att man måste enas om konstruktiva insatser i stället för att hänge sig åt en näringslivsstruktur i Landskrona som inte har några som helst utsikter att bli framgångsrik.

Jag citerar ett annat uttalande av industriministern från i fjol: "Marknaden för fartyg kommer enligt alla tecken att döma att åka berg- och dalbana och inte ge den trygghet för de anställda som alla borde eftersträva."

Om man hade följt den propositionen, så hade läget – som jag redan har nämnt – varit annorlunda i dag. Regeringen har nu på nytt lagt fram en proposition om vissa varvsfrågor. Den här gången är man mera överens om att fortsatt varvsproduktion vid t. ex. Öresundsvarvet inte är möjlig. Propositionen anger en planlagd avvecklingsperiod fram till mars månad 1983. En snabbare nedläggning hade varit möjlig – och det står också i propositionen – men man har valt att följa Svenska Varvs egen plan, som vid beräkningen av medelsbehov utgått från att orderstocken skall fullföljas och att avvecklingen därför skall ske i relativt långsam takt. I det avvecklingsalternativ som förordas räknar företaget med att den naturliga avgången skall omfatta 400-500 personer innevarande år men att den därefter kommer att minska betydligt.

Företaget bedömer vidare att varsel om avskedanden måste utfärdas för ca

**Nr 155**

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

Vissa varvsfrågor,  
m. m.

100 personer i år, för drygt 700 personer under 1982 och för 650 personer under 1983. Verksamheten skall därmed upphöra i början av 1983. Så långt regeringens proposition som har följt riktlinjerna för avvecklingen enligt Svenska Varvs egen plan.

Andra talare har gjort samma påpekande tidigare i dag. Det är därför med mycket stor förvåning som man konstaterar att Svenska Varv AB och ledningen för Öresundsvarvet inlett förhandlingar med de fackliga organisationerna om en förkortning av avvecklingstiden med sex månader.

Det torde, herr talman, enligt min uppfattning strida inte bara mot intentionerna i propositionen utan också helt klart mot det beslut vi har att fatta här i dag. Jag vill i detta sammanhang hänvisa till vad industriministern säger i propositionen: "Genom den successiva avvecklingen av Öresundsvarvet skapas rådrum för att lösa de problem som uppstår för dem som berörs av nedläggningarna av varvet." Eftersom propositionen är klar på den här punkten och herr Asling i dag ytterligare har poängterat att varsel skall verkställas under de olika aktuella åren i enlighet med vad som skrivits i propositionen, så är det angeläget att slå fast att om företaget inte följer denna plan så bryter man uppenbarligen mot det riksdagsbeslut som skall fattas i dag.

Herr talman! Jag är angelägen om att detta kommer med i protokollet, mot bakgrund av att verkställande direktören vid Öresundsvarvet i företagets tidning Talröret, som kom ut häromdagen, klart deklarerar att man kommer att varsla samtliga anställda efter riksdagsbeslutet den 2 juni, alltså tvärt emot propositionens intentioner när det gäller att skapa ett visst rådrum.

När det gäller alternativ produktion har fartygsreparationsverksamheten kommit i förgrunden. I fjolårets varvsproposition skrevs uttryckligen att man måste ta hänsyn till att produktionsinriktningen inte skall skada andra enheter inom koncernen eller inom övrig svensk industri. Det uttalandet finns inte med i år. Men visa av skadan har Åke Persson och jag i motion 2120 utvecklat förutsättningarna för en sådan här reparationsverksamhet. Enligt min medmotionär och mig är det i blott mycket ringa utsträckning som den kommer att konkurrera med de övriga varven. Öresund är ett av de mest befarna farvatten vi har i världen, och i det området gäller det oftast småreparationer. Då söker man sig i stor utsträckning till Danmark och till Burmeister & Wain, och det blir alltså reparationsverksamheten där som man kommer att konkurrera med.

Näringsutskottet har varit mycket positivt till motionen, men det förekommer en formulering som har fått en sådan utformning att den kan – jag understryker ordet *kan* – ge upphov till tolkningsproblem. Man kan nämligen tolka betänkandet så att det är Svenska Varv som i framtiden avgör om det skall bli någon sådan verksamhet eller ej. Men eftersom Svenska Varv säljer Öresundsvarvets anläggning till Landskrona Finans menar jag att det är det sistnämnda bolaget som måste fatta beslut om hur anläggningarna skall användas. I motsatt fall kan Svenska Varv utöva en etableringskontroll som skulle kunna bli mycket olycklig. För att näringsutskottets betänkande inte skall misstolkas yrkar jag därför, herr talman, att riksdagen med anledning av

motion 1980/81:2120 beslutar göra följande uttalande:

Landskrona Finans AB har bildats för att skapa ny sysselsättning i Landskronaregionen. För ett symboliskt pris kommer finansbolaget att överta Öresundsvarvets mark, byggnader och anläggningar.

F. n. prövas förutsättningarna för fortsatt fartygsreparationsverksamhet i Landskrona av bl. a. Svenska Varv. Samhället bör inte genom konkurrens-hämmande restriktioner hindra en kommersiellt motiverad verksamhet oavsett i vilken företagsform den bedrivs. Vid det kommande ställningstagandet till en eventuell reparationsverksamhet vid Öresundsvarvet i Landskrona bör Landskrona Finans AB ha ett avgörande inflytande.

Herr talman! I övrigt yrkar jag bifall till hemställan i näringsutskottets och arbetsmarknadsutskottets betänkanden på samtliga punkter.

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

**Anf. 52 RALF LINDSTRÖM (s):**

Herr talman! Jag skall i mitt anförande endast ta upp några frågeställningar kring Blekingevarven. Mycket är redan sagt, och jag skall försöka att så gott det går undvika upprepningar.

När vi för ganska precis ett år sedan diskuterade problemen vid de svenska varven var de optimistiska tongångarna sällsynta här i talarstolen. Någon större optimism kan inte heller i dag skönjas. För oss riksdagsledamöter från Blekinge var det bittert att konstatera hur nära företagsdöden våra två varv var.

Sölvesborgsvarvet gick med förlust, orderstocken var mager, och regeringen ville lägga ned ganska omedelbart. Men riksdagen gav ändå varvet en frist och en chans att visa lönsamhet fram till någon gång 1982.

Det här gav de anställda vid varvet hopp och litet optimism inför framtiden och beträffande jobben.

Men inte alla verkade bry sig så värst mycket om riksdagens beslut. Varvsledningen och regeringen arbetade oförtrutet vidare med förberedelserna för nedläggning av varvsrörelsen.

Första dagarna i februari i år godtog fackföreningarna vid Sölvesborgsvarvet en plan där varvet läggs ned i augusti-september i år.

Att bemärka här är dock att när man godtog detta beslut hade man getts löften om att arbetstillfällena torde kunna erbjudas samtliga anställda vid varvet, antingen i Sölvesborg eller i närbelägna Karlshamn.

160 arbetstillfällen skulle tillkomma vid Blackstone, 40 vid Götaverken Ångteknik i Sölvesborg och 40 i Karlshamn.

Nu börjar nedläggningstidpunkten närma sig, och man kan konstatera att de föräbadade 240 arbetstillfällena blir omkring 60. I början av september i år kommer ett hundratal av varvsarbetarna i Sölvesborg tillika med ett antal tjänstemän att kastas ut i arbetslöshet.

Jag vill inte påstå att varvsledningen och bakom den regeringen lurade de fackliga representanterna vid varvet, men man skall heller inte bli förvånad

**Nr 155**

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

över att sådana tankar framförts bland de berörda, bland dem som de fackliga förtroendevalda representerar.

När det gäller Karlskronavarvet är situationen mer komplicerad. Det företaget anser tydligen även de borgerliga regeringarna att det är värt att något värna om. Motivet är förmodligen inte alls omtanken om de anställda utan beredskapssynpunkter. I Karlskrona noterar vi med glädje detta regeringens intresse, oavsett motiven, och beredskapsmotivet är skäl nog.

När vi för ett år sedan debatterade Karlskronavarvets framtid, grundade sig debatten på en av Svenska Varv utarbetad strukturplan, som innebar att sysselsättningen skulle hållas vid omkring 1 miljon produktionstimmar per år. Riksdagen gav då regeringen ett speciellt ansvar för sysselsättningen vid Karlskronavarvet. Detta beslut borde ha givit de anställda en känsla av tillfredsställelse och trygghet, men så blev inte alls fallet. Erfarenheten av fyra borgerliga regeringsår har gjort att människorna numera har svårt att sätta tilltro till regeringsmakten.

Den proposition från regeringen som dagens debatt grundar sig på ger också belägg för det berättigade i dessa tvivel. Inte har regeringen vid utformandet av denna proposition tagit något speciellt ansvar för Karlskronavarvet. Regeringen har helt accepterat varvets styrelses beslut att sänka kapaciteten vid varvet från strukturplanens 1 miljon timmar, som redan det var en kraftig nedskärning, till 750 000 timmar. Detta var alltså regeringens intentioner, när propositionen lades på riksdagens bord de sista dagarna i mars i år.

Två månader senare, för två tre veckor sedan, när försvarsutskottet behandlade en remiss till näringsutskottet gällande varvspropositionen, ramlade det någonstans ifrån plötsligt fram ytterligare 100 miljoner att satsas på produktion vid Karlskronavarvet. Från Karlskronahåll är vi tacksamma för alla medel som ställs till förfogande som stöd till den fortsatta produktionen vid Karlskronavarvet. Men, herr talman, nog har man anledning att förundra sig över planeringsnivån och långsiktigheten i regeringens åtgöranden.

I det sammanhanget finns det också anledning att förvåna sig över de uppgifter som TT gått ut med under den gångna helgen. Att man i utsändning efter utsändning i radio och TV felaktigt uppger att de socialdemokratiska ledamöterna i försvarsutskottet reserverat sig för att satsa 50 miljoner mindre än majoriteten på sysselsättningen vid Karlskronavarvet är minst sagt anmärkningsvärt. Verkligheten är ju att vi från socialdemokratiskt håll vill skaffa fram medlen på annat sätt än majoriteten föreslagit. Slutsumman blir precis densamma. Att sedan de borgerliga tidningarna – och tyvärr även socialdemokratiska tidningar – i stora uppslag vidarebefordrat dessa lögnar gör inte saken bättre.

Man får en bestämd känsla av att valrörelsen redan har inletts. Den känslan förstärks, när man läser den motion som de borgerliga riksdagsledamöterna från Blekinge lagt fram med anledning av varvspropositionen. I den motionen har man på två trycksidor sagt en massa positiva saker utan att ha kommit fram till något annat konkret förslag än krav på monopol för

Karlskronavarvet när det gäller marina beställningar och reparationer.

Jag är inte speciellt förvånad över att folkpartisten Margot Håkansson kan stå bakom motionen men jag förundrar mig verkligen över att den nuvarande kommunikationsministern har ansett sig kunna skriva under ett förslag om sådant monopol. Tänker möjligen Claes Elmstedt arbeta vidare på detta förslag i regeringsställning? Förmodligen inte, men förslaget låter vackert och kan vara politiskt matnyttigt. Att det är orealistiskt betyder mindre.

Herr talman! Jag yrkar bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

**Anf. 53 MARGOT HÅKANSSON (fp):**

Herr talman! Ralf Lindström sade att man kan tro att valrörelsen redan har inletts. Jag tycker att vi dagligen kan känna det så. Så eländig som man varje dag säger att den borgerliga regeringen är i alla stycken kan man nästan tala om en ständig valrörelse.

Jag skall bemöta Ralf Lindström litet senare. Först vill jag något beröra den motion som Ralf Lindström i sitt korta anförande hann nedvärdera. Den nedvärderingen gällde f. ö. både min person och motionen.

I de två betänkanden, från arbetsmarknadsutskottet och näringsutskottet, som vi nu debatterar behandlas en motion som med anledning av proposition 1980/81:131 väckts av mig och övriga borgerliga riksdagsledamöter från Blekinge. Det finns två yrkanden i motionen, varav det första – som i princip helt överensstämmer med yrkandet i den socialdemokratiska motionen, Ralf Lindström har tydligen betygsatt även den motionen – har fått en mycket positiv behandling i arbetsmarknadsutskottets betänkande.

I motionen har vi framhållit de stora bekymmer som finns i Karlskrona. Läget på arbetsmarknaden liknar läget i Olofström, liksom på annat håll i Blekinge. I Olofström sätts nu stödåtgärder in, som berättigar till stöd enligt vad som gäller för stödregion 4.

Eftersom Karlskronavarvet enligt tidigare riksdagsbeslut och även enligt den proposition som vi i dag behandlar, 1980/81:131, skall inriktas på produktion för den svenska marinen, export av marina fartyg samt utveckling av vindkrafts- och plastskrovsteknologi, är det nödvändigt att det finns medel för marina beställningar. Det är inte realistiskt att bestämma mål och inriktning för Karlskronavarvets verksamhet och sedan inte ställa resurser till förfogande.

Dess bättre delar nu arbetsmarknadsutskottet den uppfattning som vi har framfört i motionen om en mer generös bedömning av Karlskrona kommuns behov av stöd. Regeringen bör enligt utskottets skrivning ha frihet att från fall till fall göra en bedömning av den lämpliga subventionsgraden. Detta är en betydande förstärkning av de åtgärder som kan sättas in och väger betydligt tyngre än en inplacering i stödområdesregion 1, vilket föreslogs i propositionen.

För Sölvesborgs kommun kommer nu också medel av reservationsanslaget c 5 i statsbudgeten för budgetåret 1978/79 att ställas till förfogande för bidrag

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

Vissa varvsfrågor,  
m. m.

till sysselsättningsåtgärder.

Näringsutskottet har behandlat yrkande 2 i motionen, som innebär att framtida marina beställningar och reparationer bör placeras vid Karlskronavarvet. Denna restriktion anser näringsutskottet ej motiverad för försvarets upphandling.

Det är dock enligt vår mening nödvändigt att samla de marina nya beställningarna och reparationerna vid ett varv som har fått sin inriktning och produktion fastlagd av riksdagen till att gälla just detta område. Även om vi inte har fått gehör för denna vår bedömning har näringsutskottet, liksom också försvarsutskottet, haft förståelse för det problem som Karlskrona kommun står inför. Näringsutskottet har därför anslutit sig till försvarsutskottets förslag om sysselsättningsfrämjande åtgärder vid Karlskronavarvet. Det tillskott på 100 milj. kr. som nu föreslås lämnas på tilläggsbudget under anslaget Marinförband: Materielanskaffning. Detta innebär att regeringen under sommaren 1981 kan medge inledande beställningar vid varvet om sammanlagt 200 milj. kr.

Försvarsutskottet säger också i sitt svar till näringsutskottet att detta ligger i linje med önskemålen, bl. a. i vår motion 2119, som jag här har redogjort för. Det är, herr talman, mycket märkligt att socialdemokraterna – för en stund sedan Eric Holmqvist och nu Ralf Lindström – inte kan ansluta sig till det här förslaget utan vill minska beloppet till 50 milj. kr. Den resterande halvan vill de ta från tidigare medel som anvisats till försvarets budget. Detta är, herr talman, ett högst märkligt och dubbelbottnat agerande, när man samtidigt i sina tidigare motioner rörande försvaret har velat minska försvarsbudgeten med 500 milj. kr. per år. Hur tror Ralf Lindström att det skall kunna vara lättare att fördela försvarsanslag, om man vill ge försvaret 500 milj. kr. mindre varje år under en femårsperiod? Tala om det för mig! Jag skall gärna lyssna.

Sedan tycker jag väldigt illa om betygsättande av det slag som Ralf Lindström har ägnat sig åt i sitt anförande, där han ville göra gällande att försvarsutskottet och den borgerliga majoriteten i näringsutskottet inte bryr sig om att människorna skall sysselsättas utan att det uteslutande är försvarspolitiska skäl som får vara avgörande. Jag tycker att detta sätter betyg på Ralf Lindström själv i hög grad.

Jag skall bara säga ett par ord om omställningsbidrag. Det har talats ganska mycket om den sysselsättningsgaranti man på socialdemokratiskt håll nu tycker att man skall ha vid Karlskronavarvet och de övriga varven, vid Kockums och i Landskrona. Det är rätt märkligt att man inte kan se det positiva i det förslag till omställningsbidrag som kommer nu på torsdag. Jag skall inte utveckla detta närmare, men det finns väldigt mycket positivt i förslaget. Det kan också medföra åtskilliga pengar för att de människor som blir friställda vid Karlskronavarvet skall kunna få annan sysselsättning. Den som varit anställd där och som får en annan anställning kan under resterande del av bidragsperioden få behålla 50 % av sin lön och företaget får behålla 25 %. Varför inte se på alla de positiva bitarna?

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till arbetsmarknadsutskottets och

näringsutskottets betänkanden på samtliga punkter, vilket jag också tycker på vissa punkter innebär klart positiva beslut för Karlskronavarvet och för Blekinge.

**Anf. 54** RALF LINDSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Jo, visst har Margot Håkansson utvecklat en hel del frågor i sin motion, men jag har inte kunnat finna några andra konkreta förslag där än att man vill att uteslutande Karlskronavarvet skall få marina beställningar och få göra reparationer. Det står en hel del om vad man kanske önskar, men något konkret förslag har jag inte kunnat finna i motionen.

Jag har inte försökt betygsätta, utan jag har försökt att tolka och se motiven bakom det som sker. Jag har varit tacksam för vad som till slut kommit fram av det här, men jag tycker ändå att det har varit ett ganska underligt spel kring de 100 miljonerna. Att ledamöterna i försvarsutskottet – där jag tillfälligtvis kom med i sista minuten – ansåg att man kunde ta de pengarna från andra beställningsbemyndiganden är ju bevis för att det finns pengar att ta av och att det, om det skulle behövas fler beställningsbemyndiganden, inte är omöjligt att komma tillbaka till riksdagen och begära sådana. Det är ju inte helt nödvändigt att generalerna och de personer som står kring dem skall ha vilka möjligheter som helst att ta pengar. De har samma möjligheter som andra att komma till riksdagen och begära medel när dessa direkt behövs. Vi vet att det finns åtskilliga miljoner i beställningsbemyndiganden som ligger hos dem.

**Anf. 55** MARGOT HÅKANSSON (fp) replik:

Herr talman! Det är ju litet besvärligt när man säger för mycket. Det kommer att stå i protokollet i morgon, och då kan Ralf Lindström, om han nu inte kommer ihåg vad han sagt, själv läsa att han betygsatt både mig och hela den borgerliga gruppen här i riksdagen: Vi har ingen omsorg om sysselsättningen, utan vi anser att det är enbart försvarspolitiska skäl som talar för att vi nu ser till att man kan fortsätta att tillverka båtar och skapa möjligheter att beställa båtar tidigare på Karlskronavarvet i den sysselsättningssvacka som man har på Karlskronavarvet.

Ralf Lindström kan då också roa sig med att läsa att han inte var förvånad över att folkpartisten Margot Håkansson stod bakom den här motionen men att han förundrade sig över att Claes Elmstedt stod bakom den. Jag kan upplysa om att också Hans Wachtmeister, som sitter framför Ralf Lindström, undertecknat den motionen. Vi tycker att det är väldigt viktigt att man får den övervägande delen av de marina beställningarna till Karlskrona. Om vi då går ut ultimativt här är det blygsamt mot vad man gör i många socialdemokratiska motioner.

Sedan skall jag läsa högt för Ralf Lindström. I yrkande 1 i vår motion står "att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om regionalpolitiska åtgärder i Karlskrona kommun". I den socialdemokratiska motionen hemställs i yrkande 3 att riksdagen "som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande

**Nr 155**

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

Tisdagen den  
2 juni 1981

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

regionalpolitiskt stöd i Blekinge län”.

Tala nu om för mig vad det är för skillnad på det konkreta i dessa båda yrkanden!

I sitt yttrande till näringsutskottet skriver försvarsutskottet - Ralf Lindström kan slå upp det på s. 21 i näringsutskottets betänkande - att om riksdagen ger regeringen denna möjlighet, dvs. att ge Karlskronavarvet dessa ytterligare 100 miljoner, så ligger detta helt i linje med önskemalen i de båda motionerna.

Sedan skulle jag nog vilja ha litet klarare besked från Ralf Lindström - han gled behändigt undan detta - om hur man lättare skall kunna fördela försvarspolitiska anslag. Om de socialdemokratiska förslagen när det gäller försvaret hade gått igenom, hade försvaret fått 500 milj. kr. mindre varje år under fem år. Tala nu om för mig hur det skulle gynna Blekinge och Karlskronavarvet och i viss mån också Sölvesborgsavarvet om socialdemokraternas motion hade fått stöd i riksdagen!

**Anf. 56 RALF LINDSTRÖM (s) replik:**

Herr talman! Det här är tydligen ganska känsligt för Margot Håkansson, eftersom hon personligt tar så illa upp.

När det gäller motionerna är det kanske så att det står ungefär likadant i att-satserna i den socialdemokratiska och i den av Margot Håkansson underskrivna motionen. Avgörande är naturligtvis vad som står i texten och vad man hänvisar till. Jag kan just nu på rak arm inte ange den skillnaden, men var så övertygad om att det är en väsentlig skillnad.

När det gäller försvarsmiljonerna tycker jag inte att vi skall ta den debatten i dag. Vi tycker att man i dessa tider när Sverige har det så dåligt ställt satsar litet för mycket på försvaret. Vi anser att man måste hålla igen även på detta område när man håller igen på alla andra områden. Det är bakgrunden till att vi från socialdemokratiskt håll på ett annat sätt försöker hålla tummarna på generalerna så att de inte slösar bort pengarna. Även de skall försöka pruta för att hålla igen på kostnaderna.

**Anf. 57 MARGOT HÅKANSSON (fp) replik:**

Herr talman! Jag förstår att det är svårt att försvara en sak som är sjuk. Det märks att Ralf Lindström har väldigt svårt att försvara kravet på mer pengar till båtar från ett försvarsanslag som blir 500 milj. kr. mindre för varje år under fem år. Ralf Lindström försöker också krypa ifrån de fula angrepp han gör. Det är inte jag som har börjat med personangreppen, men jag vill försvara den motion som vi tre borgerliga riksdagsledamöter har skrivit tillsammans och står bakom. Försök inte att skilja på oss och sätta den ene före den andre! Vi står bakom motionen alla tre. Om Ralf Lindström är förvånad över inslagen i motionen får han vara det på alla tres bekostnad.

Det går heller inte att krypa ifrån att det var just yrkandet det var fel på. Mycket var sagt i texten. Ralf Lindström, men det var yrkandet det var fel på. När jag pavisar att yrkandena är desamma i den socialdemokratiska

motionen och i vår motion, när det gäller den del som gått till arbetsmarknadsutskottet, och att försvarsutskottet säger att båda motionerna i viss mån har biträtt genom den skrivning de fått och de 100 miljoner som tillstyrkts, då säger herr Lindström att det är texten det är fel på. Nu måste Ralf Lindström bestämma sig. Vilket är det fel på, yrkandet eller motionstexten?

Andre vice talmannen anmälde att Ralf Lindström anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

**Anf. 58 JOAKIM OLLÉN (m):**

Herr talman! Det har blivit något av en vana att riksdagen i slutet av varje vårsession och varje höstsession behandlar en proposition med anknytning till varvsproblemen. Det är en dålig vana. Den visar att regering och riksdag hittills inte lyckats föra en effektiv och långsiktig varvspolitik. Fortfarande är varvsfrågan en av de tyngsta posterna på riksdagens bord. Strävan borde vara att snarast avföra dessa frågor från arbetsordningen i kanslihus och riksdag. Strävan borde vara att skapa en varvsnäring som kan stå på egna ben, klara sig själv och skapa varaktig sysselsättning.

Att så ännu inte skett är – milt uttryckt – uppenbart. Under Svenska Varvs fyraåriga levnad har smått fantastiska förlustsiffror noterats. För det första året var förlusten ca 2,3 miljarder kronor. Det året fick skattebetalarna punga ut med 200 milj. kr. i månaden för att hålla Svenska Varvs-koncernen i gång. Under åren 1978 och 1979 var förlusten sammantaget ungefär 2,7 miljarder, och för 1980 steg förlusten till 1,8 miljarder kronor. Hur vi än hade burit oss åt hade vi naturligtvis inte helt kunnat undvika de här kostnaderna. Ändå är det naturligt att fundera över vad som kunde ha utträttats med de resurser som bokstavligen slängts i sjön genom de omfattande satsningar på varvsnäringen som vi gjort.

Det har varit en defensiv varvspolitik som bedrivits. Men även en defensiv politik kan vara framgångsrik. Även en reträtt kan utformas på ett klokt sätt. Sådan har emellertid inte den varvspolitiska defensiven varit. I stället för att snabbt dra ner verksamhet som inte hade haft någon framtid och satsa helhjärtat på de enheter eller den produktion som kunde bedömas ha en verklig framtid och förutsättningar att efter en initialperiod stå på egna ben har politikerna styrts av kortsiktiga intressen, av inriktningen att så litet som möjligt förändra den rådande strukturen i syfte att skydda sysselsättningen. Något verkligt skydd för sysselsättningen har emellertid varvspolitiken icke inneburit. Våldsamma neddragningar av antalet anställda har faktiskt skett. Och de som i dag fortfarande är engagerade i varvsnäringen har en ytterst osäker framtid, skulle jag vilja påstå. Det är inte säkert att deras framtid hade behövt vara fullt så oviss om en mera effektiv, mera slagkraftig, mera offensivt inriktad defensiv – låt mig uttrycka det så – hade präglat politiken i ett tidigare skede. Den förda politiken kan närmast karakteriseras med följande ord: fruktansvärt dyr och fruktansvärt misslyckad.

Herr talman! Man skall vara försiktig med att använda uttrycket Vad var

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

det vi sade? Men nog känner man som moderat anledning att säga: Vad var det vi sade? och peka på den partimotion som lades fram med anledning av den stora varvspropositionen på våren 1979. Där pekade vi på att för att uppnå "den nödvändiga kapacitetsnedskärningen måste driften vid två storvarv på sikt upphöra. En neddragning av kapaciteten på samtliga storvarv och ett bibehållande av dem alla är inte företagsekonomiskt försvarbart. Det är också angeläget att anpassningsprocessen inte fördröjs."

Vi förordade vid det tillfället att en nedtrappning av kapaciteten vid nybyggnadsvarven till 6 miljoner direkta arbetstimmar så fort som möjligt skulle åstadkommas.

Också i ett annat hänseende gav den moderata partimotionen uttryck för framsynthet. I motionen föreslogs att Svenska Varv skulle delas upp i ett Västvarv och ett Sydvarv. En sådan uppdelning av de statsägda varven skulle ha underlättat såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska överväganden inom ramen för den nu förda varvspolitiken. Det är naturligtvis svårt att veta, men jag skulle vilja påstå att det inte är uteslutet – ja, det kanske t. o. m. är sannolikt – att situationen för de två stora varv i Sydsverige, Öresundsvarvet och Kockums, som står i fokus i dagens debatt hade sett anorlunda ut, om andra partier än moderata samlingspartiet hade gått in för en uppdelning av Svenska Varv på det sätt jag här har angivit.

Härigenom kommer man närmare de konkreta frågor som är uppe till behandling i dag. Beträffande den nedläggning av Öresundsvarvet som är huvudämnet för såväl propositionen som de två utskottsbetänkanden som behandlas finns inget att tillägga. Loppet är kört för Öresundsvarvet, och det har nu en riksdagsmajoritet insett. Den intressanta frågan är i dag snarare denna: Är loppet också kört för Kockums, det varv som av en rad nationella och internationella experter bedöms som det bästa av de svenska storvarven? Trots allt ser framtiden dyster ut också för Malmö storvarv. En förlust för 1980 på över 600 milj. kr. talar sitt tydliga språk. Förlustsiffran kan visserligen nedbringas något 1981, om en försäljning av de redan avskrivna LNG-fartygen kan komma till stånd. Någon långsiktig förbättring innebär dock självfallet inte en försäljning av dessa två fartyg. LNG-marknaden har rusat i väg framåt i tiden och befinner sig nu på ett kanske större tidsmässigt avstånd från dagsläget än som har varit fallet någon gång tidigare sedan Kockums skaffat sig sitt kunnande på LNG-området. Vad det gäller för Kockums är nu att så snabbt som över huvud taget är möjligt åstadkomma en omstrukturering med siktet inställt på återupprättad lönsamhet. Det sämsta som kan hända Kockums är att ingenting händer. Den nedbantning av varvets kapacitet som måste till bör åstadkommas så fort det går. Att förhålla, att MBL-förhandla och införa anställningsgarantier, att bevara den nuvarande strukturen, att hoppas att allting skall ordna sig är inte en hållbar politik.

Herr talman! I motion 2130 har framhållits vikten av att Kockums nu snabbt genomför den nedbantning med ca 1 500 man som bedöms som nödvändig för att varvet skall ha möjligheter att överleva. Vi motionärer har i

den motionen också berört frågan om Kockum Resurs, den speciella enhet som Kockums inrättat och som flera talare här tidigare berört. Avsikten är att den skall kunna medverka till att den nödvändiga neddragningen sker utan att en olämplig personalstruktur uppkommer. Vi menar att instiftandet av Kockum Resurs är en rimlig och riktig åtgärd med hänsyn till de regler om turordning vid uppsägning som nu finns i anställningsskyddslagen. Men vi menar också att det förhållandet att dessa regler tvingar fram lösningar av typ Kockum Resurs, som till sin karaktär är en arbetsmarknadspolitisk åtgärd och ett substitut för friställning, bör föranleda en översyn av turordningsreglerna i anställningsskyddslagen. Det är inte rimligt att dessa regler skall kunna framtvunga en ekonomisk kris i ett företag och kanske därmed åtföljande nedläggelse med allt vad det innebär för sysselsättningen i form av olika sociala konsekvenser.

Det finns de som inser att de nuvarande reglerna i anställningsskyddslagen kan innebära knäcken för företag som annars hade kunnat överleva. I en stort uppslagen artikel på första sidan i dagens nummer av Sydsvenska Dagbladet berättas om hur företagsledning och fack gemensamt på Malmöföretaget Ferrosan har gått in för att rädda företaget bl. a. genom att ett tjugotal äldre anställda frivilligt låtit sig varslas om uppsägning för att de yngre skall kunna jobba kvar. En av de äldre anställda säger: "Det är alltid trist när något sådant här inträffar men det är ju svårt för dom yngre att få jobb. Vi tycker det är bättre att vi äldre går än att kanske hela företaget måste läggas ner." Och det sista tycker jag är en nyckelmening. Det finns förvisso förnuftigt folk på väldigt många företag som kan klara av kriser av det här slaget. Men det är ändå betänkligt att lagstiftningen, de av riksdagen instiftade reglerna, är så utformade att de faktiskt kan leda till, om man inte kringgår dem, att ett företag tvingas till nedläggelse.

Arbetsmarknadsutskottet har valt att inte behandla den här motionen, som utskottet uttrycker saken. Jag vet inte riktigt vad som därmed skall förstås. Det vore intressant att från någon representant för arbetsmarknadsutskottet få höra om arbetsmarknadsutskottet avser att ta upp denna fråga senare med anledning av motionen. Man har alltså avstyrkt motionen, samtidigt som man säger att man inte har behandlat första yrkandet i motionen – ett något märkligt beteende från ett utskotts sida, måste jag säga.

Herr talman! I motionen framhålls att med givna regler får projektet Kockum Resurs betraktas som en rimlig utväg för Kockums. Det vore emellertid inte rimligt om samhället, som socialdemokraterna har begärt, skulle ställa upp med 100 milj. kr. ytterligare i varvsstöd för att finansiera Kockum Resurs. Kockum Resurs är en arbetsmarknadspolitisk åtgärd och bör behandlas som en sådan. Det stöd som samhället kan ge till detta projekt bör alltså ligga inom ramen för de arbetsmarknadspolitiska resurser som finns tillgängliga. I viss utsträckning kommer så också att ske.

Av arbetsmarknadsutskottets betänkande framgår att man tänker sig att omställningsbidrag skall kunna utgå till den berörda personalen. Detta är i så fall ett utomordentligt sätt att just inom ramen för tillgängliga arbetsmark-

nadspolitiska medel stödja detta Kockumsprojekt.

Herr talman! I socialdemokraternas första reservation krävs anställningsgaranti vid storvarven och att Kockum Resurs får anslag för att täcka sina kostnader. Med viss förvåning har vi som står bakom motion 2130 noterat att socialdemokraterna anser att våra krav blir tillgodosedda genom den hemställan som socialdemokraterna förordar. De tänker sig väl att vi därigenom skall rösta på reservationen. Men av vad jag har sagt i detta anförande och av vad som står i motionen torde med all önskvärd tydlighet framgå att så inte är fallet. Vi kan inte – vilket socialdemokraternas alternativ leder till – fortsätta att föra en varvspolitik som innebär ett fastläsande av de strukturer som nu finns. Vi kan inte fortsätta att lägga miljard till miljard i den gigantiska hög av stödpengar som redan kommit varven till del. För landets, för ekonomins och inte minst för sysselsättningens skull i ett litet längre perspektiv måste vi i stället medverka till att den nödvändiga omstruktureringen av varven nu kommer till stånd så snabbt som möjligt och på ett sådant sätt att riksdagen så småningom skall kunna avbryta den dåliga vanan att varje halvår tvingas debattera och besluta om anslag till förlustbringande varvsenheter.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

**Anf. 59 KERSTIN EKMAN (fp):**

Herr talman! Under den allmänna motionstiden i år väckte jag tillsammans med Georg Åberg, Jens Eriksson och Margot Håkansson en motion, 1980/81:593, som rörde förnyelse av den svenska fiskeflottan. Den motionen har behandlats i samband med regeringens proposition om vissa varvsfrågor.

Jag har i denna motion försökt fästa uppmärksamheten på tre saker, nämligen nödvändig förnyelse av den svenska fiskeflottan, marinens minröjningsorganisation, där behovet av hjälpfartyg är och kommer att bli stort, samt sysselsättningsfrämjande åtgärder för Karlskronavarvet.

Behovet av att förnya vår fiskeflotta är stort. I en rapport som lämnades förra året från fiskefartygsutredningen med anledning av regeringens uppdrag 1978 konstateras att medelåldern bland fartygen i den svenska fiskeflottan är hög och att en förnyelse är nödvändig. Man konstaterar också att anskaffning av fiskefartyg i önskvärd storlek är förenad med stora kostnader och svår att klara för de enskilda fiskelagen.

Det finns om möjligt ett än större problem inom marinen. Vi har en minröjningsorganisation som måste fungera vid eventuell ofred. 85 % av det minsveparbestånd som ingår i krigsorganisationen består av fiskeskepp av trä. Sedan 1968 har inget nytt fartyg kunnat tas ut, och man beräknar att om 15–20 år finns inga användbara fiskeskepp kvar i organisationen. Om man skall klara av minröjningen i krig med stamminsvepare kommer endast några korta delar av den svenska kusten att kunna svepas.

Det tredje problemet som finns med i resonemanget är behovet av beställningar av nybyggnation vid Karlskronavarvet. Målsättningen är att varvet skall kunna bibehållas, både av sysselsättnings- och beredskapsskäl.

bl. a. som reparations- och nybyggnadsvarv för marinen. Vid varvet finns en avancerad teknik framtagen för konstruktion av plastfartyg. Marinen har genom den för sju år sedan vid varvet byggda fiskeminsveparen Viksten skaffat sig erfarenhet av bl. a. underhållsfrågorna.

Det borde därför vara naturligt att vid förnyelse av den svenska fiskeflottan marinens intresse av omagnetiska skrov tillgodosågs. Genom fortsatt utveckling av plastfiskeskepp kan detta ske. Det finns redan ett samarbete genom att en enskild fiskare har ett avtal om byggande av ett fiskefartyg, som skall levereras av Karlskronavarvet under detta år.

De tankar och förslag som förs fram i motionen har som bekant väckt stort intresse hos massmedia och fått ett gott mottagande bland företrädare för såväl fiskets organisationer, marina myndigheter som för Karlskronavarvets ledning. Det var därför jag med intresse tog del av det betänkande från näringsutskottet där min motion behandlades. Jag kan inte säga att det var någon uppmanande läsning. Sanningen att säga blev jag upprörd.

Motionen avslås med motivering att syftet delvis blivit tillgodosett genom att staten inom en ram av 1 milj. kr. lämnar bidrag för kondemnering av äldre fiskeskepp. Genom att de äldsta fiskeskeppen då kan skrotas, säger man, kommer behov av nybygge att finnas. I betänkandet finns inte en rad om hur man ser på möjligheten att vid sådana nybyggen få ett samutnyttjande av resurser. Inga yttranden från försvarets sida, inga besked om att man skall vidare undersöka intresse och möjligheter att lösa två akuta problem.

Enligt min mening har vi inte råd att lämna denna möjlighet oprövad – inte minst eftersom de berörda parterna visat ett stort intresse för motionsförslagen.

Herr talman! Jag tänker inte yrka bifall till min motion. Kammarens ledamöter har efter den bristande sakbehandling min motion fått i betänkandet knappast fått tillräckligt underlag för ett ställningstagande.

Jag avser däremot att vid första möjliga tillfälle återkomma och hoppas då på en seriös behandling. Vi har inte råd, för vare sig vår fiskenärings skull, vår framtida minröjning eller Karlskronavarvets fortlevnad i vad gäller plasttillverkning, att avstå från de praktiska lösningar jag anvisat i motionen.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

**Anf. 60 SIGVARD PERSSON (c):**

Herr talman! Så här mot slutet av debatten är kanske det mesta sagt i detta ärende. Jag skall därför i detta anförande i huvudsak begränsa mig till att belysa situationen för verkstadsskolan vid Öresundsvarvet. Flera talare har redan kort berört frågan, men jag vill ändå belysa den något närmare.

Yrkesutbildningen vid Öresundsvarvet i Landskrona har bedrivits sedan 1951, först i varvets egen regi och sedan 1971 som inbyggd utbildning under gymnasieskolan. Utbildningen har haft formen av treåriga specialkurser för skeppsbyggnad inom plåt-, verkstads-, el- och VVS-sektorerna – alltså en mångsidig utbildning.

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

Efter utbildningen har eleverna till övervägande del stannat kvar inom företaget, men utbildningen har också berett många tillträde till anställningar utanför varvet. Verksamheten har av skolöverstyrelsen bedömts som en av de bästa i landet. Jag vill kraftigt understryka att den har mycket stor betydelse för näringslivet i Landskronaregionen.

Nedläggningen av Öresundsvarvet har skapat ovisshet om denna utbildnings fortsättning. Efter upprepade kontakter och överläggningar slöts en överenskommelse den 15 maj 1981 mellan skolstyrelsen och ledningen för Öresundsvarvet AB, vilken i korthet innebär att 48 elever får påbörja inbyggd utbildning genom varvets försorg enligt planerna. Avtalet gäller för årskurs ett. Om varvet ej kan genomföra årskurs två på grund av avvecklingen, har skolstyrelsen rätt att disponera vissa lokaler för att i egen regi genomföra den.

Den nämnda överenskommelsen är av stor betydelse. Skolstyrelsen anser nämligen att det inte är möjligt att f. n. planera en nybyggnad av yrkesutbildningslokaler i Landskrona. På grund av varvskrisen finns det inget utrymme i kommunens långtidsbudget för sådana investeringar. Inte heller kan det i dag avgöras vilka utbildningslinjer som under de närmaste åren kan komma att bli aktuella för Landskronaregionens vidkommande. Det är i stället skolstyrelsens uppfattning att en upprustning av befintliga lokaler och inventarier vid Öresundsvarvets utbildningsavdelning bör genomföras för att skapa en central för framtida inbyggd yrkesutbildning såväl för ungdomar inom gymnasieskolan som för äldre inom den kommunala vuxenutbildningen och arbetsmarknadsutbildningen.

Jag är övertygad om att det med hjälp av det nybildade Landskrona Finans AB kommer nya industrier till varvsområdet, och dessa blir givetvis i behov av hjälp med utbildning av sin personal liksom redan befintliga industrier i Landskrona är. Genom att ordna ett centrum för företagsförlagd utbildning skapas för framtiden den flexibilitet som har blivit nödvändig i en tid av ständiga strukturförändringar. Utbildningen blir också enligt de senaste intentionerna mer verklighetsbetonad genom att praktiska moment förläggs till vederbörande företag.

I proposition 1980/81:131 uttalar departementschefen bl. a.: "Jag finner efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet det angeläget att den kompetens som finns inom verkstadsskolan även i fortsättningen tas till vara. Det rådum som nu har skapats bör utnyttjas för att finna en lösning som syftar till att ge Landskronaregionen fortsatt hög standard i fråga om yrkesutbildning."

Arbetsmarknadsutskottet förutsätter också att frågan får en positiv lösning och hänvisar till dels den arbetsgrupp inom skolstyrelsen i Landskrona som arbetar med en översyn av yrkesutbildningens organisation, dels förra statsrådet Britt Mogårds uppfattning att arbetsgruppens resultat bör avvaktas innan ytterligare initiativ tas i frågan.

Det kan noteras att skolstyrelsen i Landskrona har beretts tillfälle till en uppvaktning för skolminister Ulla Tillander den 11 juni. Med hänsyn till den positiva inställning som på många håll har visats för denna form av

yrkesutbildning har jag välgrundad anledning tro att frågan får en positiv lösning.

De frågor som vi nu skall fatta beslut om enligt föreliggande betänkande är av stor betydelse för berörda varvsregioner. Det är sedan oerhört viktigt att riksdagens beslut respekteras fullt ut. Inget beslut här i riksdagen kan emellertid lösa alla de verkställighetsproblem som kommer att uppstå vid omstrukturering eller nedläggning. Detta gäller i särskilt hög grad situationen i Landskronaregionen. Det kommer att behövas en god samarbetsvilja och ett effektivt utnyttjande av de olika instrument och resurser som riksdag och regering ställer till förfogande.

Jag skall inte nu i debattens sena skede gå in på de olika delfrågorna i övrigt. Jag vill endast anmäla att jag vid voteringen kommer att rösta för det särskilda yrkande till näringsutskottets betänkande 1980/81:63 mom. 5 b som Sven Munke har framställt under överläggningarna. Yrkandet understryker kravet på att Landskrona Finans AB får ett avgörande inflytande vid kommande ställningstagande till fortsatt reparationsverksamhet vid Öresundsvarvet i Landskrona.

Herr talman! På övriga punkter i näringsutskottets betänkande nr 63 yrkar jag bifall till utskottets hemställan. Jag yrkar vidare bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter i arbetsmarknadsutskottets betänkande nr 17.

**Anf. 61 ÅKE PERSSON (fp):**

Herr talman! I samband med behandlingen av här aktuella betänkanden finner jag angeläget att redovisa en del personliga synpunkter. Jag håller mig till Öresundsvarvet, men först några allmänna kommentarer.

I samband med debatten om den ekonomiska krisen hör man ofta markeringar beträffande nödvändigheten av en ökad industriproduktion och framför allt av ökad export. Beträffande industripolitiken redovisas den uppfattningen att ett övergripande mål för 1980-talet måste vara att öka industriproduktionen och att öka antalet anställda inom industrin. För min del instämmer jag gärna i dessa mål, men verkligheten talar inte precis för att en sådan utveckling är trolig eller ens möjlig.

Vi kan konstatera att trots mycket stora insatser inom industripolitiken sedan mitten av 1970-talet minskade antalet sysselsatta inom industrin med ca 80 000 personer under hela 1970-talet. Detta har krävt stora arbetsmarknadspolitiska och socialpolitiska insatser. Många människor har förtidspensionerats eller långtidssjukskrivits på grund av att svårigheterna att få plats har varit alltför stora.

Människor som egentligen betraktas som utslagna skulle behöva komma tillbaka till arbetslivet, både för sin egen skull och för samhällets skull. Men i stället ligger våra industriproblem kvar på en mycket hög nivå, inte bara på grund av konjunkturläget, och detta försvårar givetvis situationen.

Beslutet att lägga ner Öresundsvarvet innebär utöver mycket annat negativt att Landskrona kommun och en stor del av dess invånare står inför mycket svåra samhälleliga och personliga problem under de närmaste åren.

**Nr 155**

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

problem som utan tvivel kräver en statlig medverkan långt utöver vad vi i dag kan se exempel på i form av konkreta förslag och politisk vilja. En nedläggning av ett så stort företag i en relativt liten kommun kommer inte att kunna kompenseras helt, men det är nödvändigt och rimligt att vår industriminister och vårt industridepartement arbetar för industrictablering resp. lokalisering av statlig verksamhet till Landskrona.

De åtgärder som finns angivna i propositionen och i berörda utskottsbetänkanden är i sig positiva men klart otillräckliga.

Arbetsmarknadsutskottet har i sitt betänkande gjort vissa tillägg till propositionen. Man hänvisar till möjligheterna att förlänga uppsägningstiden med hjälp av det s. k. omställningsbidraget som föreslås i proposition 1980/81:126. Avsikten är att ett bidrag på 75 % av lönekostnaden skall kunna utgå under sex månader som förläggs till första delen av den på detta sätt förlängda uppsägningstiden. Detta skapar rådrum och en förlängning av den tid som behövs för ett aktivt samarbete mellan företag och arbetsmarknadsmyndigheterna.

Utskottet föreslår en viss justering av bidragsvillkoren för att underlätta användandet av denna stödförm vid varven. Utskottet uttalar också att behovet av insatser under kommande år får bedömas sedan det gått någon tid och läget bättre kan överblickas.

När det gäller möjligheten att hinna skapa nya arbetstillfällen samt minimera problemen för samhället och för enskilda människor är det självfallet så att avvecklingsperioden för Öresundsvarvet måste användas på ett sätt som inte bara tar hänsyn till företagsekonomi. Ledningen för Öresundsvarvet och Svenska Varv har också ett stort gemensamt socialt ansvar för dem som är anställda på Öresundsvarvet. Detta ansvar blir inte mindre för att staten står som ägare till Svenska Varv. Industriministern har tidigare i dag i debatten bekräftat denna uppfattning.

Såväl regeringens proposition som de berörda utskottsbetänkandena redovisar en planerad avvecklingsperiod som sträcker sig en bit in på 1983.

Dessa förutsättningar ligger till grund för såväl avvecklingskostnaderna som nu föreliggande förslag till arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

En total avveckling av Öresundsvarvet som företag måste ske under socialt acceptabla former. Den totala sluträkningen kommer inte att bli dyrare för detta – tvärtom. De åtgärder som föreslås i regeringens proposition och i de berörda utskottens betänkanden är, som jag nämnt, inte tillräckliga men måste självfallet användas maximalt för att möjliggöra en mildare behandling av de människor som berörs av omställningen.

Det måste ligga i allas intresse att utnyttja befintliga möjligheter. Det finns som jag ser det anledning till att man följer arbetet med avvecklingen av Öresundsvarvet, så att denna sker enligt regeringens uttalade ambitioner och att även utskottens synpunkter beaktas.

Det finns vissa enstaka konstruktiva inslag i allt eländet. Ett sådant är regeringens åtgärder för att underlätta bildandet av Landskrona Finans AB, som är ett etableringsbolag. Enligt regeringens proposition är avsikten att

Landskrona Finans AB skall få disponera Öresundsvarvets mark och byggnader samt 100 milj. kr. av de medel som riksdagen tidigare har anvisat för alternativ produktion vid Öresundsvarvet.

Det är också positivt att regeringens företrädare har varit lyhörda för lokala önskemål beträffande val av ordförande i styrelsen för finansbolaget. Näringsutskottet kommer i sin redovisning in på dessa förutsättningar och konstaterar att det pågår seriösa strävanden att utnyttja Öresundsvarvets resurser för fortsatt verksamhet av olika slag. Och näringsutskottet understryker i sitt betänkande betydelsen av att dessa intentioner fullföljs.

Jag ser det som mycket väsentligt att Landskrona Finans ges alla möjligheter att få i gång en sysselsättningsskapande verksamhet omgående, så att man har största möjliga effekt vid den tidpunkt då Öresundsvarvet är helt borta som företag. Sysselsättningssvackan kommer att bli betydande, och allt måste göras i syfte att minimera problemen. Ansvaret för detta måste tas av både samhället och involverade företag.

Herr talman! Jag har inget särskilt yrkande.

#### **Näringsutskottets betänkande 1980/81:63**

##### *Mom. 2* (långsiktigt utvecklingsprogram för varvsindustrin)

I en förberedande votering biträddes reservation 1 av Ingvar Svanberg m. fl. med 145 röster mot 15 för motion 2124 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del. 155 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 159 röster mot 157 för reservation 1 av Ingvar Svanberg m. fl.

##### *Mom. 3* (ny koncernledning för Svenska Varv AB)

Utskottets hemställan bifölls med 299 röster mot 15 för motion 2124 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

##### *Mom. 4* (nedläggning av Öresundsvarvet AB)

###### Hemställan

Utskottets hemställan bifölls med 301 röster mot 15 för hemställan i motion 2124 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

###### Motivering

Utskottets motivering godkändes med 159 röster mot 157 för den i reservation 2 av Ingvar Svanberg m. fl. anförda motiveringen.

##### *Mom. 5 a* (fortsatt verksamhet vid Öresundsvarvets anläggningar)

Utskottets hemställan bifölls med 300 röster mot 15 för utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 2124 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

*Mom. 5 b* (ny sysselsättning i Landskronaregionen)

Utskottets hemställan bifölls med 260 röster mot 55 för det av Sven Munke under överläggningen framställda yrkandet.

*Mom. 7* (marina beställningar vid Karlskronavarvet AB)

Utskottets hemställan bifölls med 159 röster mot 157 för reservation 3 av Ingvar Svanberg m. fl.

*Mom. 8* (sysselsättningsskapande åtgärder vid Karlskronavarvet AB)

Utskottets hemställan bifölls med 158 röster mot 157 för reservation 4 av Ingvar Svanberg m. fl.

*Mom. 10* (Götaverken Sölvesborg AB)

Utskottets hemställan bifölls med 299 röster mot 17 för motion 2124 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

**Arbetsmarknadsutskottets betänkande 1980/81:17**

*Mom. 1* (redovisning av det s. k. Projekt 80 i Göteborg)

Utskottets hemställan bifölls med 159 röster mot 157 för reservation 1 av Anna-Greta Leijon m. fl. i motsvarande del.

*Mom. 2* (fortsatt anställningsgaranti vid varven)

I en förberedande votering biträdde reservation 1 av Anna-Greta Leijon m. fl. i motsvarande del med 148 röster mot 15 för det av Alexander Chrisopoulos under överläggningen framställda yrkandet. 153 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 159 röster mot 157 för reservation 1 av Anna-Greta Leijon m. fl. i motsvarande del.

*Mom. 3* (Kockum Resurs m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 159 röster mot 157 för reservation 1 av Anna-Greta Leijon m. fl. i motsvarande del.

*Mom. 5* (arbetsmarknadspolitiska insatser i övrigt)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering bifölls med 159 röster mot 157 för utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 2 av Anna-Greta Leijon m. fl. anförda motiveringen.

*Mom. 6* (åtgärdsprogram för Skåne m. m.)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering bifölls med 159 röster mot 157 för utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering med den ändring däri som föreslagits i reservation 3 av Anna-Greta Leijon m. fl.

*Mom. 8* (verkstadsskolan vid Öresundsvarvet)

Utskottets hemställan bifölls med 159 röster mot 157 för reservation 4 av Anna-Greta Leijon m. fl.

*Mom. 9* (statlig ersättning för täckande av hyresförluster i Landskrona kommun)

Utskottets hemställan bifölls med 159 röster mot 157 för reservation 5 av Anna-Greta Leijon m. fl.

*Mom. 12* (begäran om nya förslag till sysselsättningskapande åtgärder i varvsorterna)

Utskottets hemställan bifölls med 159 röster mot 157 för reservation 6 av Anna-Greta Leijon m. fl.

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

**5 §** Kammarerna beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

**6 § Anf. 62 TALMANNEN:**

Jag får meddela att på morgondagens föredragningslista uppförs dels utbildningsutskottets betänkanden 37 och 38 samt lagutskottets betänkande 33 i nu angiven ordning främst bland två gånger bordlagda ärenden, dels civilutskottets betänkanden 40, 41 och 43 närmast efter finansutskottets betänkande 42.

**7 §** Anmäldes och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkande

1980/81:27 om uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Socialförsäkringsutskottets betänkande

1980/81:28 om förenklade regler för socialförsäkringsavgifter, m. m. (prop. 1980/81:178 och förs. 1980/81:7)

Utbildningsutskottets betänkanden

1980/81:39 om ändringar i reglerna för tillträde till högskoleutbildning m. m. (prop. 1980/81:184)

1980/81:41 om ett tillfälligt stimulansbidrag till viss yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan m. m.

Näringsutskottets betänkanden

1980/81:37 om krav på legitimation vid användande av kontokort

1980/81:50 om vissa anslag inom handelsdepartementets område (konsumtionsfrågor m. m.) (prop. 1980/81:100)

**Nr 155**

Tisdagen den  
2 juni 1981

---

*Vissa varvsfrågor,  
m. m.*

Arbetsmarknadsutskottets betänkanden

1980/81:21 om arbetsmarknadspolitiken (prop. 1980/81:100, 1980/81:126,  
1980/81:145 och 1980/81:150)

1980/81:26 om uppskov med behandlingen av vissa ärenden

**8 §** Kammaren åtskildes kl. 16.56.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Solveig Gemert*

## Förteckning över talare

(Siffrorna avser sida i protokollet)

1980/81:155

### Tisdagen den 2 juni

Talmannen 4, 101  
Andersson, Sven (fp) 27, 30  
Bengtsson, Hugo (s) 31, 37, 41, 42  
Chrisopoulos, Alexander (vpk) 48  
Ekman, Kerstin (fp) 94  
Granstedt, Pär (c) 67  
Gustafsson, Hans (s) 60, 65, 67  
Holmqvist, Eric (s) 75, 79, 80  
Häkansson, Margot (fp) 87, 89, 90  
Johansson, Erik (s) 43, 51, 53, 58, 59  
Jonsson, Elver (fp) 48, 52, 53, 64  
Jönsson, Eric (s) 80  
Lindström, Ralf (s) 85, 89, 90  
Munke, Sven (m) 83  
Ollén, Joakim (m) 91  
Persson, Sigvard (c) 95  
Persson, Åke (fp) 97  
Peterson, Thage (s) 4, 21, 24, 29, 30  
Petersson, Per (m) 78, 80  
Rembo, Sonja (m) 70  
Svensson, Jörn (vpk) 11, 22, 25, 35  
Svensson, Sten (m) 54, 59, 60, 64, 66  
Westerberg, Per (m) 37, 42, 43  
Åsling, Nils, industriminister 15, 23, 25, 36

