

Regeringens proposition

1982/83: 147

om vissa varvsfrågor, m. m.

beslutad den 17 mars 1983.

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

På regeringens vägnar

OLOF PALME

ROINE CARLSSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås åtgärder för att underlätta en anpassning av kapaciteten vid Kockums AB och Uddevallavarvet AB till efterfrågan. Svenska Varv AB föreslås få finansiellt stöd med sammanlagt 2 155 milj. kr. Zenit Shipping AB skiljs från Svenska Varv och får enligt förslag i propositionen 3 000 milj. kr. i finansiellt tillskott.

Förslag läggs vidare fram om ett fortsatt men begränsat stöd till den svenska varvsindustrin. Avskrivningslån om sammanlagt 465 milj. kr. föreslås för åren 1984–1985. Räntestöd föreslås kunna lämnas för fartygsorder som tecknas före utgången av år 1986.

I propositionen föreslås att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att t. o. m. år 1986 ikläda staten garantier avseende den svenska varvsindustrins produktion – inkl. redan lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 30 000 milj. kr.

Vidare föreslås i propositionen vissa åtgärder inom arbetsmarknadspolitikens område såsom tillfälligt förstärkta arbetsförmedlingsinsatser, ytterligare medel till arbetsmarknadsutbildning, medel till särskilda insatser för övertalig varvspersonal samt ytterligare medel till yrkesinriktad rehabilitering.

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringsammansammanträde
1983-03-17

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Petersson, Andersson, Rainer, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström.

Föredragande: statsråden Leijon och R. Carlsson

Proposition om vissa varvsfrågor, m. m.

Statsråden Leijon och R. Carlsson anmäler sina förslag. Anförandena och förslagen redovisas i underprotokollen för arbetsmarknads- resp. industridepartementet.

Statsrådet R. Carlsson anför:

Jag hemställer att regeringen i en proposition föreslår riksdagen att antaga de förslag som jag och statsrådet Leijon har lagt fram. Ärendet bör behandlas under innevarande riksmöte.

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

Regeringen beslutar att de anföranden och förslag som redovisas i underprotokollen skall bifogas propositionen som *bilagorna 1 och 2*.

Utdrag
ARBETSMARKNADSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
Vid regeringssammanträde
1983-03-17

Föredragande: statsrådet Leijon

Anmälan till proposition om vissa varvsfrågor, m. m.

1 Inledning

Statsrådet R. Carlsson kommer senare idag att närmare redovisa Svenska Varvs planer för de kommande åren. Som han kommer att närmare utveckla innebär Svenska Varvs plan för att minska fartygsproduktionen att antalet sysselsatta vid Kockums och Uddevallavarvet minskar med ca 900 resp. ca 400 under åren 1983–1984.

Varvsindustrin har stor betydelse för sysselsättningen i Malmö och Uddevalla. Tillverkningsindustrin i Malmö kommun sysselsätter ca 30 000 personer varav nästan 15% är sysselsatta vid Kockums. Varvet har därigenom en väsentlig betydelse för industrisysselsättningen. I kommunen finns totalt ca 136 000 sysselsatta varav ca 45% i tjänstesektorn, ca 22% i tillverkningssektorn och ca 17% i varuhandeln. Resterande 15% av de sysselsatta finns inom jord- och skogsbruk, byggnadsverksamhet samt samfärdsel. Enligt länsstyrelsens senaste prognos väntas antalet sysselsatta i tjänstesektorn öka till år 1990 medan sysselsättningen inom industri-sektorn förväntas minska. Den totala sysselsättningsökningen fram till år 1990 beräknas bli ca 3 000 personer. När prognosen upprättades var dock inte neddragningen vid Kockums känd.

I Malmö storstadsområde som utöver Malmö också innefattar kommunerna Staffanstorps, Burlöv, Vellinge, Kävlinge, Lomma, Svedala och Lund uppgick befolkningen till ca 419 000 innevånare år 1982. Befolkningen har inte ökat sedan år 1976. Sedan år 1976 har dock antalet sysselsatta i storstadsområdet ökat med ca 3% och uppgår nu till ca 212 000 personer. Denna ökning hänför sig till offentlig förvaltning och tjänster. Sysselsättningen inom tillverkningsindustrin har under samma period minskat med ca 10%.

Arbetslösheten i Malmö kommun har under den senaste femårsperioden legat på en högre nivå än vad som har gällt både för länet i övrigt och för riket i genomsnitt. Under år 1982 var den genomsnittliga arbetslösheten i Malmö kommun 5% medan den för länet uppgick till 3,6% och för riket till 3,1%.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har i skrivelse den 8 februari 1983 hemställt om åtgärder för att minska arbetslösheten i länet. Länsarbetsnämnden har i skrivelse till arbetsmarknadsstyrelsen hemställt om ytterligare medel till vissa arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

I Uddevalla kommun är ca hälften av de anställda inom tillverkningsindustrin sysselsatta vid Uddevallavarvet. Detta innebär att varvet i Uddevalla är av särskilt stor betydelse för sysselsättningen i kommunen. Av de sysselsatta i kommunen är ca 45 % i tjänstesektorn, 25 % i tillverkningsindustri, 12 % inom varuhandel och resterande ca 18 % i jord- och skogsbruk, byggnadsverksamhet och samfärdsel. Fram till år 1990 förväntas enligt länsstyrelsens senaste prognos den totala sysselsättningen öka något. Även för Uddevalla kommun hänför sig ökningen till tjänstesektorn medan industrisektorn förväntas minska.

Befolkningen i Uddevalla har minskat något under perioden 1975–1980. Fram till år 1990 beräknas dock befolkningen öka något. Även denna prognos är gjord utan att neddragningen vid Uddevallavarvet var känd. Befolkningen i Trestadsområdet, Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg uppgår till ca 130 000 personer. Antalet sysselsatta uppgår till ca 85 000 personer, vilket är en ökning med ca 4 % sedan år 1975. Hela ökningen hänför sig till tjänstesektorn medan antalet sysselsatta inom tillverkningsindustrin klart minskat under samma period.

Arbetslösheten i Uddevalla kommun har under den senaste femårsperioden legat på en något lägre nivå än vad som gäller för länet och riket i genomsnitt. Under år 1982 uppgick arbetslösheten till 2,5 % i genomsnitt mot 3,0 % i länet och 3,1 % i riket.

För att underlätta omställningen i dessa båda kommuner i samband med neddragningen vid Kockums och Uddevallavarvet kommer jag i det följande att föreslå att särskilda åtgärder vidtas. Jag vill emellertid först erinra om vissa befintliga arbetsmarknadspolitiska åtgärder som vid behov kan komma här berörda kommuner till del.

Sedan budgetåret 1981/82 kan bidrag utgå till omställning vid driftinskränkning enligt förordningen (1981: 549) om försöksverksamhet med bidrag till omställning vid driftinskränkningar.

Arbetsmarknadsutbildningen har en stor roll i en pågående strukturomvandling genom att den kan underlätta omställningar på arbetsmarknaden. Vidare är ekonomiskt stöd vid flyttning en åtgärd som förbättrar möjligheten till ny anställning på annan ort. Det är också angeläget att tillfälligt lösa de arbetslösas problem genom att utnyttja beredskapsarbeten. Det gäller inte minst ungdomar för vilka situationen kan försämrats genom en ökning av sökande med yrkeskunnande och erfarenhet.

Erfarenheterna visar att äldre och arbetshandikappade ofta möter särskilt stora svårigheter att få nytt arbete vid företagsnedläggelser och driftinskränkningar. Det är angeläget att de arbetsmarknadspolitiska åtgärderna används på ett kraftfullt sätt så att dessa arbetstagare inte slås ut från

arbetsmarknaden. Så bör t. ex. de möjligheter som finns att lämna bidrag till arbetshjälpmedel och annan anpassning av arbetsmiljön utnyttjas, när det behövs, för att en person med arbetshandikapp skall kunna få arbete. För dem som har nedsatt arbetsförmåga bör lönebidrag kunna lämnas för att vederbörande skall kunna få anställning. Jag vill också erinra om de möjligheter som finns i vissa fall att lämna bidrag och lån – näringshjälp – till start av verksamhet som egen företagare.

Jag övergår nu till att behandla särskilda åtgärder i Uddevalla och Malmö kommuner för att underlätta omställningen i dessa båda kommuner. Jag vill också erinra om att statsrådet R. Carlsson senare i dag kommer att ta upp frågan om åtgärder för Landskrona Produktion AB (La Pro).

2 Förstärkt arbetsförmedling

Personalneddragningar vid varven i fråga ställer ökade krav på insatser från arbetsförmedlingens sida. Det är viktigt att sådana insatser kommer till stånd och att lämplig personal i tillräckligt antal avdelas för ändamålet. I samband med personalneddragningarna vid varven i Malmö och Landskrona erhöll arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) sådana resurser. Erfarenheterna av detta är mycket goda. Jag föreslår därför att AMS får sammantaget för den period personalneddragningen vid varven i Malmö och Uddevalla sker 2,1 milj. kr. för att tillfälligt förstärka arbetsförmedlingen. Detta beräknas motsvara högst tio arbetsförmedlare i Malmö och högst fem arbetsförmedlare i Uddevalla jämte vissa kringkostnader under nästa budgetår. Den personalrekrytering som sker för dessa tillfälliga förstärkningar bör avse anställning för viss tid.

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

att till *Arbetsmarknadsservice* under tionde huvudtiteln för budgetåret 1983/84 utöver i prop. 1982/83: 100 bil. 12 och prop. 1982/83: 120 bil. 4 upptagna medel anvisa ytterligare 2 100 000 kr.

3 Arbetsmarknadsutbildning

Arbetsmarknadsutbildningen i Malmöhus län har nyligen varit föremål för en översyn. AMS har som ett resultat av denna översyn föreslagit att ett nytt AMU-center skall byggas i Malmö samtidigt som vissa delar av nuvarande lokaler och övriga resurser skall bibehållas. Frågan om nybyggnad av AMU-center prövas f. n. av byggnadsstyrelsen.

På grund av det ansträngda arbetsmarknadsläget i länet utnyttjas arbetsmarknadsutbildningen f. n. maximalt. Eftersom de nuvarande resurserna för arbetsmarknadsutbildningen i Malmöhus län är relativt begränsade i jämförelse med andra län kan arbetsmarknadsutbildning inte erbjudas arbetslösa i samma utsträckning som i riket i övrigt.

För att utöka möjligheterna till arbetsmarknadsutbildning förordar jag, i avvaktan på att frågan om utbyggnad av arbetsmarknadsutbildningen i Malmöhus län får en permanent lösning, att länsarbetsnämnden i länet via AMS tillfälligt får tillföras 10 milj. kr. för köp av utbildning i företag och av andra utbildningsanordnare fram t. o. m. den 31 december 1984. Jag räknar då med att utbildningskapaciteten i Malmöhus län ökar med ca 500 platser utöver vad som beräknats i årets budgetproposition.

Regeringen har i årets budgetproposition föreslagit att till Arbetsmarknadsutbildning för budgetåret 1983/84 skall anvisas ett reservationsanslag av 1 911 592 000 kr.

Vidare har regeringen i prop. 1982/83: 120 om utvecklingen i Norrbotten samt prop. 1982/83: 130 om åtgärder för tekoindustrin därutöver föreslagit att ytterligare 9 750 000 kr. skall anvisas ovannämnda anslag.

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

att till *Arbetsmarknadsutbildning* under tionde huvudtiteln för budgetåret 1983/84 utöver i prop. 1982/83: 100 bil. 12, prop. 1982/83: 120 bil. 4 och prop. 1982/83: 130 bil. 5 upptagna medel anvisa ytterligare 10 000 000 kr.

4 Sysselsättningskapande åtgärder

För att i samband med övertaligheten vid här berörda varv hjälpa enskilda personer att erhålla ett nytt arbete genom t. ex. löneutfyllnad under viss tid eller ersättning med del av lön eller hel lön till företag som anställer personer från Kockums och Uddevallavarvet bör enligt min mening särskilda medel tillfälligt avsättas. Medel för motsvarande ändamål disponerades av den särskilda övertalighetsorganisationen som bildades i samband med personalneddragningen vid Öresundsvarvet i Landskrona. Erfarenheterna av dessa medels användning är mycket goda. Jag föreslår därför att särskilda medel för detta ändamål får användas av AMS i syfte att ytterligare lindra omställningarna för den övertaliga personalen. Jag förordar att sammanlagt för den period neddragningen sker 10 milj. kr. får avsättas för detta ändamål ur anslaget B 4. Sysselsättningskapande åtgärder.

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

att godkänna vad jag anfört om utnyttjandet av anslaget *Sysselsättningskapande åtgärder* under tionde huvudtiteln.

5 Yrkesinriktad rehabilitering

Arbetsförmedlingens service för sökande kompletteras av insatser från arbetsmarknadsinstitutet (Ami), som bedriver utredande, vägledande och arbetsförberedande verksamhet, bl. a. för sökande i svåra omställningssituationer.

Genom Ami kan en sökande få ökad kunskap om arbetsmarknaden och ett bättre underlag för val av arbete eller utbildning, bl. a. genom att praktiskt pröva olika arbeten. Inom Ami-verksamheten finns också metodik för och erfarenheter av särskilda insatser för arbetstagare som förlorat sina anställningar i samband med företagsnedläggelse eller större personalinskränkningar.

Med hänsyn till svårigheterna för varvsanställda som blir arbetslösa finns det enligt min mening starka skäl att tillfälligt förstärka Ami-organisationen såväl i Malmöhus län som i Göteborgs och Bohus län.

I Malmöhus län finns tre arbetsmarknadsinstitut med sammanlagt 13 arbetslag. Dessutom finns två institut med särskilda resurser för synskadade resp. för psykiskt arbetshandikappade. Genom omfördelning av resurser har AMS dessutom tilldelat länet en tillfällig förstärkning av Ami-verksamheten fram till den 1 juli 1983. Jag föreslår att verksamheten under budgetåren 1983/84 och 1984/85 förstärks med två arbetslag, främst för insatser för dem som friställs från varvsindustrin.

I Göteborgs och Bohus län finns fem arbetsmarknadsinstitut med sammanlagt 16 arbetslag, varav ett i Uddevalla med tre arbetslag. Därutöver finns fyra institut med särskilda resurser för olika handikappgrupper.

Jag föreslår att Ami-verksamheten i Göteborgs och Bohus län förstärks med ett extra Ami-lag under budgetåren 1983/84 och 1984/85.

Den personalrekrytering som sker för dessa tillfälliga förstärkningar bör avse anställning för viss tid.

Jag beräknar kostnaderna för den tillfälliga förstärkningen till 2,5 milj. under budgetåret 1983/84.

Jag vill i sammanhanget erinra om att jag i prop. 1983/84: 120 föreslagit vissa tillfälliga förstärkningar av Ami-verksamheten i Norrbottens län.

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

att till *Yrkesinriktad rehabilitering* under tionde huvudtiteln för budgetåret 1983/84 utöver i prop. 1982/83: 100 bil. 12 och prop. 1982/83: 120 bil. 4 upptagna medel anvisa ytterligare 2 500 000 kr.

INDUSTRIDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1983-03-17

Föredragande: statsrådet R. Carlsson.

Anmälan till proposition om vissa varvsfrågor, m. m.**1 Inledning**

I samband med regeringens beslut om budgetproposition 1983 (prop. 1982/83: 100 bil. 14 punkt G 6.) förutskickade jag, i anslutning till ett förslag om räntestöd till varvsindustrin, att jag skulle återkomma med ett förslag till åtgärder för den svenska varvsindustrin. Jag anhåller nu om att få ta upp hithörande frågor.

Frågan om den svenska varvsindustrins kapacitet behandlades av riksdagen senast i juni 1980 och i juni 1981 (prop. 1979/80: 165, NU 69, rskr 405 och prop. 1980/81: 131, NU 63, AU 17, rskr 393 och 394). Riksdagen beslöt därvid bl. a. om olika åtgärder som syftade till att skapa förutsättningar för den svenska varvsindustrin att öka sin konkurrenskraft. En minskning av kapaciteten hos de olika statliga nybyggnadsvarven i enlighet med den strukturplan som Svenska Varv AB:s styrelse hade beslutat i början av år 1980 bedömdes nödvändig. Beträffande *Öresundsvarvet AB* beslöt riksdagen i juni 1981 att anvisa medel för att täcka kostnaderna för varvets avveckling.

Svenska Varv AB:s styrelse har den 9 februari och den 7 mars 1983 fastställt riktlinjer för koncernens verksamhet under perioden 1983–1985. Bolaget har med skrivelser den 11 februari och den 17 mars 1983 överlämnat de underlag som legat till grund för styrelsens beslut till industridepartementet och samtidigt hemställt att staten tillskjuter kapital för planens genomförande.

Inom industridepartementet har olika arbetsgrupper – delvis med anlåtande av utomstående konsulter samt sakkunskap från nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) och Svenska Varv AB – analyserat frågor om varven.

En arbetsgrupp har haft till uppgift bl. a. att jämföra de mindre och medelstora varvens utveckling under åren 1980–1982 med den bedömning

kommissionen för de mindre och medelstora varven (I 1979: 03) har gjort i sitt betänkande (Ds I 1979: 16). Vidare har arbetsgruppen bedömt de mindre och medelstora varvens utvecklingspotential samt behovet och lämpligheten av speciellt riktade statliga åtgärder för varven. Arbetsgruppens rapport härom bör fogas till protokollet i detta ärende som *underbilaga 1*.

En annan arbetsgrupp har utvärderat befintliga former av stöd (garantier, räntesubvention och branschsubvention) samt, mot bakgrund av bl. a. detta, lämnat förslag till teknisk utformning av erforderligt stöd. En rapport från denna arbetsgrupp bör fogas till protokollet i detta ärende som *underbilaga 2*.

Staten har den 16 mars 1983 träffat avtal med Svenska Varv AB om förvärv av bolagets aktier i Zenit Shipping AB. Avtalet bör fogas till protokollet i detta ärende som *underbilaga 3*.

Därutöver har kommit in skrivelser från länsstyrelser, FKN, kommuner och företag, fackliga och andra organisationer samt enskilda personer, vilka berört olika varvsfrågor.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Varvsindustrins marknadssituation

Den låga ekonomiska aktiviteten i världsekonomin har under år 1982 resulterat i att världshandeln minskat i volym enligt preliminära beräkningar med ca 10% mätt i transportarbete. För oljetransporter har efterfrågan relativt sett minskat mer eller med knappt en tredjedel sedan år 1979. Till detta har bidragit bl. a. ökad produktion av olja utanför de s. k. OPEC-länderna och ökad användning av Suezkanalen och pipelines. Leveransvolymen mätt i s. k. kompenserade bruttoregisterton (kbrt), ett mått på den varvskapacitet som erfordras för att producera fartyg, steg med ca 10% jämfört med år 1981. Den minskade efterfrågan av fartygstjänster kombinerat med relativt omfattande leveranser av fartyg ledde till extremt låga fraktnivåer för flertalet fartygstyper.

Jämfört med nivån vid början av år 1981 har fraktnivåerna under år 1982 i många fall halverats. I vissa fall har fraktnivåerna sjunkit med uppåt 90%. Fraktnivåerna för bulktransporter täcker därmed driftkostnaderna men ger inget eller obetydliga bidrag för att täcka fartygens kapitalkostnader. Uppläggningen av fartyg har följaktligen ökat och uppgick i början av år 1983 till drygt 80 milj. ton dödsvikt (dwt) jämfört med drygt 20 milj. dwt i början av år 1980. Det seglande tonnageets transportkapacitet utnyttjas inte effektivt bl. a. beroende på att farten sänkts för att spara olja. Tonnageöverskottet motsvarar ca 20% av världens handelsflotta. För tankfartyg utnyttjades endast ca två tredjedelar av den totala transportkapaciteten.

Andrahandspriserna för fartyg har sjunkit mycket kraftigt. Minskningar med mer än 50% har förekommit på flera fartygstyper jämfört med nivån år 1980.

Fraktmarknaderna kan sammanfattningsvis bedömas vara sämre nu än de låga nivåer som uppnåddes åren 1977–1978. Ett positivt inslag i den i övrigt mycket besvärliga situationen är dock enligt min mening den mycket omfattande skrotningen av särskilt tankfartyg under år 1982. Skrotningen uppgick till ca 25 milj. dwt, vilket medförde att tankflottan minskade från ca 320 milj. dwt till ca 300 milj. dwt. Detta bör på sikt bidra till att förbättra fraktnivåerna.

För varven har den av mig beskrivna utvecklingen medfört att orderingen har sjunkit väsentligt. Under år 1982 kontrakterades vid världens varv ca 12 milj. dwt, jämfört med 25 milj. dwt under år 1981. För år 1983 kan en ytterligare minskning förutses. Genom att leveranserna av fartyg väsentligt översteg orderingen har orderstockarna vid varven sjunkit med inmot en tredjedel och uppgick vid början av år 1983 till ca 40 milj. dwt. Av orderstocken kommer ca 60% att levereras under innevarande år. Normalt fordras mellan ett till två år från kontraktsteckning till leverans av ett fartyg. Detta innebär att varvsindustrin under andra hälften av år 1984 kommer att väsentligt minska sitt kapacitetsutnyttjande. Orderläget har lett till en intensiv konkurrens om de order som placeras. Nybyggnadspri- serna har till följd härav minskat med i storleksordningen en tredjedel jämfört med nivån år 1981. Till följd av den försämrade fartygsmarknaden har det statliga stödet till varvsindustrin utomlands förlängts och ökar i vissa fall i omfattning. Jag återkommer i det följande mer utförligt till denna fråga.

Utvecklingen på längre sikt för varvsindustrin är självfallet svår att bedöma med någon större grad av säkerhet. Avgörande blir i vilken utsträckning industriproduktion och handel kan öka under återstoden av 1980-talet. De bedömningar som nu finns tillgängliga pekar på att orderingen kommer att öka under andra hälften av 1980-talet. En rimlig uppskattning kan vara att fartygsleveranserna kommer att uppgå till ca 15 milj. kbrt, dvs. den nivå som rådde år 1981.

Bedömningen av efterfrågan på fartygsnybyggen måste jämföras med kapaciteten inom varvsindustrin. Denna har minskat under slutet av 1970-talet och början av 1980-talet. Medan den tillgängliga kapaciteten kan uppskattas till drygt 22 milj. kbrt år 1976 uppgick den år 1982 till ca 19 milj. kbrt. Härav används ca 5% för produktion av offshore-produkter. Minskningen av kapaciteten är helt hänförlig till Västeuropa och Japan medan vissa andra länder, främst Republiken Korea, har byggt upp sin varvsindustri under perioden.

Det finns sålunda en kraftig obalans mellan dagens tillgängliga varvskapacitet och det bedömda framtida behovet av leveranser. Problemen inom varvsindustrin kommer följaktligen att vara stora åtminstone under de närmaste åren. Även långsiktigt måste emellertid varvskapaciteten sannolikt minska för att balans mellan efterfrågan och utbud skall åstadkommas.

Erfarenheterna från 1970-talet tyder dock på att reduktionen av varvsin-

dustrins kapacitet kommer att ske med en betydande fördröjning av bl. a. sysselsättningsskäl. Tendenser finns dessutom att i Japan sysselsätta den egna varvskapaciteten med beställningar till inhemska rederier. Syftet är bl. a. att bibehålla en tillräcklig storlek på den inhemska varvsindustrin för att svara mot olika industri- och handelspolitiska mål. Vidare finns utbyggnadsplaner för varvsindustrin i länder som Republiken Korea. Någon kraftig reduktion av varvsindustrins kapacitet kan därför inte förväntas, åtminstone inte på kort sikt.

Jag vill i detta sammanhang notera att kapacitetsminskningen i Sverige har relativt sett varit större än i flertalet andra länder. F. n. uppgår produktionskapaciteten för fartyg till ca en fjärdedel av nivån vid mitten av 1970-talet om hänsyn också tas till minskat utnyttjande av entreprenadarbetare. Minskningen är en följd av nedläggningarna av Eriksbergs Mekaniska Verkstad och Öresundsvarvet, minskad kapacitet vid Kockums och Uddevallavarvet samt den ändrade produktionsinriktningen vid Götaverken Arendal. Även de mindre och medelstora varven har genomfört kraftiga kapacitetsreduktioner.

Jag vill även något beröra marknadsutvecklingen för offshore-industrin som är av ökande betydelse för svensk varvsindustri. Offshore använder jag som ett samlande begrepp för alla aktiviteter som är förknippade, direkt eller indirekt, med att söka efter och utvinna olja och gas till havs.

Till följd av bl. a. oljeprishöjningen under 1970-talet skapades ekonomiska förutsättningar för ökad utvinning av olja och gas från kontinentalsocklarna. Under 1970-talet steg oljeproduktionen från offshore-fält för att år 1982 uppgå till ca 20%. En fortsatt ökning av andelen olja producerad till havs till uppemot hälften vid nästa sekelskifte kan förväntas. För svensk del är självfallet utvecklingen i våra närmarknader på Nordsjön av störst intresse, särskilt då utvecklingen i Storbritannien och Norge. I dessa länder har oljeproduktionen från oljekällor till havs stigit från några milj. ton i mitten av 1970-talet till ca 125 milj. ton f. n.

De engelska och norska regeringarnas planer för de fortsatta investeringarna inom prospektering och utbyggnad av olje- och gasfyndigheter pekar på en årlig genomsnittlig investeringsvolym om ca 55–70 miljarder kronor under den närmaste femårsperioden. Huvuddelen, eller ca två tredjedelar, avser investeringar i produktionsutrustning. Återstående tredjedel avser investeringar under prospekteringsfasen samt service och underhåll av produktionsplattformar. För de närmaste åren är dessa investeringar redan igångsatta eller beslutade. På längre sikt är dock utvecklingen av oljepriset av stor betydelse för möjligheten att förverkliga planerna.

För de olika slag av flyttbara offshore-anläggningar som används vid prospektering efter olja och gas ökade kontrakteringarna kraftigt under åren 1979–1981. Under år 1982 ökade därför utbudet på sådana anläggningar avsevärt mer än efterfrågan, vilket medförde sjunkande fraktrater och lägre andrahandspriser. Fraktraterna för exempelvis flytande halvt

nedsänkbara, s. k. semisubmersibla riggar har mer än halverats och andrahandspriserna har sjunkit i motsvarande mån. Under år 1983 kommer ett stort antal nya riggar att levereras. Antalsmässigt kommer flottan – t. ex. borrhälsplattformar – att öka med ca 20% under år 1983. Någon förbättring av fraktrater eller andrahandspriser kan därför inte väntas inom åtminstone det närmaste året.

Efterfrågan på mobila enheter kan därför inte förväntas stiga förrän möjligen år 1986. Tidpunkten för en återhämtning är naturligtvis starkt beroende av oljeprisets utveckling och därmed intresset från oljebolagens sida för prospektering till havs.

Enligt min mening måste Sverige ta aktiv del i utvecklingen inom offshore-industrin. Varvsindustrin kan här spela en betydelsefull roll i samarbete med dels svenska underleverantörer, dels med svenska rederier som gått in som entreprenörer för olika specialområden. Jag återkommer i det följande med vissa förslag som syftar till att skapa bättre förutsättningar härför.

Sedan mitten av 1970-talet har reparationsmarknaden på grund av bl. a. oljekrisen och sjöfartsnedgången kännetecknats av en kraftigt minskad efterfrågan på fartygsreparationstjänster. Till detta kommer den ökning av kapaciteten som inträffade under 1960-talet och i början av 1970-talet förorsakad av en kraftigt utbyggnad av dockor såväl internationellt som regionalt. Utbyggnadsplaner för att ta nya dockor i bruk finns även under 1980-talet framför allt från s. k. lågkostnadsländer. Således är det i dag på reparationsmarknaden en stor differens mellan tillgänglig kapacitet och efterfrågan på fartygsreparationstjänster. För att belysa detta kan nämnas att kapacitetsutnyttjandet för de stora dockorna, mätt i dockningsvolym, år 1981 enbart var ca 40%, innebärande en överkapacitet på fartygsreparationstjänster i storleksordningen 60%. Många reparationsvarv har försökt kompensera den svaga reparationsmarknaden genom att ta order på fartygsombyggnader.

2.2 Svenska Varv-koncernen

Svenska Varvs styrelse fastställde i början av år 1980 en strukturplan för koncernen omfattande åren 1980–1984. Planen redovisades utförligt i prop. 1979/80: 165. Jag begränsar därför redovisningen till de delar av planen som är av betydelse för ställningstagandet till de förslag jag avser att lägga fram.

Strukturplanens mål är att koncernen senast år 1985 skall vara lönsam. Verksamheter vilka inte bedöms nå detta mål skall avvecklas. Koncernens verksamhet delades från styrningssynpunkt upp i en kommersiell sektor bestående av företag vilkas verksamhet var företagsekonomiskt motiverad, en omstruktureringssektor vari ingick företag vilka efter omstrukturering bedömdes bli lönsamma och en sysselsättningspolitisk sektor

bestående av företag vilka skulle avvecklas men där verksamheten drevs vidare temporärt mot statlig ersättning.

I den kommersiella sektorn ingick gruppens industriföretag Calor-Celsius AB, Götaverken Ångteknik AB och Götaverken Aluminium AB.

Omstruktureringssektorn omfattade de tre nybyggnadsvarven Uddevalvarvet AB, Götaverken Arendal AB och Kockums AB samt reparationsvarven Cityvarvet AB, Karlskronavarvet AB, Finnbooda Varf och Götaverken Sölvesborg AB samt Götaverken Motor AB.

Till den sysselsättningspolitiska sektorn hänfördes Projekt 80 AB i Göteborg och efter beslut i riksdagen år 1981 Öresundsvarvet AB.

Till koncernen hörde också rederiet Zenit Shipping AB.

Under åren 1980–1982 har flera väsentliga förändringar inträffat inom koncernen. Götaverken Arendal har förts över till den kommersiella sektorn. Götaverken Aluminium har avyttrats. Götaverken Sölvesborg och Öresundsvarvet har lagts ned och verksamheten inom Projekt 80 har avslutats.

Koncernens verksamhet är numera koncentrerad till i huvudsak fyra affärsområden, offshore, energi, fartygsreparation och fartygsproduktion. Av koncernens försäljning under år 1982 svarar offshore för ungefär 30 %, energi för ca 12 %, fartygsreparationer för knappt 10 % och fartygsproduktion för drygt 30 %. Resterande försäljning är huvudsakligen hänförlig till Calor-Celsius.

2.2.1 Offshore

Svenska Varvs offshore-verksamhet bedrivs i huvudsak inom Götaverken Arendal. Bolaget fick i strukturplanen det primära ansvaret för att bearbeta detta affärsområde. Bolaget har under åren 1978–1982 levererat offshore-anläggningar för bostads- och borrhningsändamål till ett sammanlagt värde av ca 4 500 milj. kr. Antalet anställda är f. n. drygt 3 000.

Varvets genombrott på offshore-marknaden har underlättats av de investeringar inom offshore-området som svenska företag genomförde under slutet av 1970-talet och de mycket gynnsamma marknadsförutsättningarna särskilt under åren 1980–1981. Huvudsakligen är det dock resultatet av produktutveckling och ett målmedvetet arbete att förbättra teknik och effektivitet. Till att börja med byggde företaget riggar på licens från utomstående konstruktionsfirmor, men numera har varvet utvecklat en serie egna konstruktioner av semisubmersibla riggar.

Som jag tidigare har nämnt har beställningar av riggar nu i det närmaste upphört. Efterfrågan är begränsad till tekniskt avancerade riggar för arbete under svåra väderleksbetingelser. Götaverken Arendal försöker möta den försämrade marknadssituationen genom att bredda sitt produktområde. Exempel härpå är ombyggnaden av riggar, delleranser till produktionsplattformar samt produktion av service- och dykerienheter. Vidare försöker Arendalsvarvet öka samarbetet med företag i bl. a. Storbritannien,

Norge och Canada för att tillmötesgå de krav på lokal tillverkning som reses i dessa länder. I vissa fall kan det visa sig lämpligt att förvärva företag inom offshore-området. Sålunda förvärvades år 1981 det brittiska företaget Sea & Land Pipe Lines Ltd.

Götaverken Arendals genombrott på offshore-området har varit till stor fördel för den svenska offshore-industrin. Drygt hälften av varvets försäljning motsvaras av inköp från olika underleverantörer. Härav svarar svenska leverantörer för ca två tredjedelar.

2.2.2 Energi m. m.

Sedan våren 1980 har Svenska Varv-koncernen ökat sina satsningar inom energiområdet. Svenska Varvs styrelse beslöt hösten 1982 att samordna koncernens verksamhet inom affärsområdet energiomvandling. Götaverken Ångteknik fick huvudansvaret för affärsområdet. Inom detta område arbetar i dag även Götaverken Motor AB, Svenska Varvs Vindenergi AB och till viss del även Calor-Celsius AB. Svenska Varv Vindenergi bildades år 1981 för koncernens satsningar på vindenergiområdet.

En aktiv energipolitik ställer krav på omfattande investeringar. I enlighet med riksdagens beslut (prop. 1980/81: 90, NU 60, rskr 381) skall oljeberoendet minskas och förutsättningar skapas för en avveckling av kärnkraften. En utveckling skall ske mot ett energisystem i huvudsak baserat på varaktiga, helst förnybara och inhemska, energikällor med minsta möjliga miljöpåverkan. Omfattande energiinvesteringar lägger också en väsentlig grund för en långsiktig utveckling mot ökad produktion och ökad sysselsättning.

Mot denna bakgrund har riksdagen enligt regeringens förslag i den ekonomiska-politiska propositionen beslutat om olika energipolitiska satsningar (prop. 1982/83: 50, NU 18, rskr 111) för att få till stånd strategiskt betydelsefulla energiinvesteringar. För att intensifiera fjärrvärmeutbyggnaden i den utsträckning som är önskvärt beslutade riksdagen om ett tillfälligt statligt stöd på högst 10% till investeringar i fjärrvärmedistributionsanläggningar. För att öka investeringarna i torveldade förbränningsanläggningar beslutades att ett bidrag på högst 25% skall kunna erhållas till anläggningar som beställs under år 1983. Vidare beslutades om ett tillfälligt bidrag till vissa energibesparande åtgärder i befintliga byggnader. I enlighet med den ekonomiska-politiska propositionen beslutade riksdagen också ett anslag om 700 milj. kr. till stöd för åtgärder i samband med upphandling inom energiområdet som bl. a. syftar till att komplettera nuvarande stödformer inom energiområdet och till att undanröja de hinder som kan finnas hos industrin när det gäller att leverera utrustning avsedd för energiområdet.

Götaverken Ångteknik är en av världens ledande leverantörer av återvinningsutrustning till cellulosaindustrin med en dominerande ställning i bl. a. Skandinavien. Även inom energiförsörjnings- och värmeåtervin-

ningsområdet har företaget uppnått en stark ställning. Den fakturerade försäljningen år 1982 uppgick till ca 785 milj. kr. och antalet anställda uppgick till ca 1300.

Götaverken Ångtekniks traditionella marknad – den skandinaviska cellosaindustrin – har hittills under 1980-talet präglats av en mycket svag investeringsvilja. Detta har delvis kompensrats genom en ökad satsning på andra marknader, bl. a. den nordamerikanska. Affärsgenombrott har under perioden 1980–1983 uppnåtts på denna marknad vilket medfört att några större order kunnat tecknas. Vidare har kapacitet och kompetens inom engineeringområdet byggts ut.

Produktionsresurserna har anpassats till marknadssituationen bl. a. genom att kapacitet och kompetens inom engineeringområdet har byggts ut. Detta kan illustreras genom att förhållandet mellan antalet verkstadstimmar och ingenjörstimmar som år 1980 var ca 2,5 nu har minskat till ca 1,5.

Olika affärsmässiga och organisatoriska åtgärder bedöms, tillsammans med effekterna av inriktningen av verksamheten mot energiområdet, ge Götaverken Ångteknik förutsättningar för en tillfredsställande resultatutveckling de närmaste åren.

I strukturplanen konstaterades att *Götaverken Motors* starka beroende av motorleveranser till koncernens varv måste minska. Ett omfattande program för att diversifiera verksamheten har genomförts men merparten av de nya verksamheterna har medfört betydande förluster. Den fakturerade försäljningen år 1982 uppgick till ca 390 milj. kr. och antalet anställda uppgick till ca 600.

År 1982 inleddes en sanering av produktprogrammet och en reduktion av verksamhetsvolymen till följd av den sviktande sjöfartskonjunkturen. Reduktionen beräknas vara slutförd under år 1983. Den fortsatta verksamheten kommer att inriktas på värmepumpar, dieselmotorer och reservdelar till dieselmotorer.

Calor-Celsius är Skandinavien största och ett av Europas ledande rörinstallationsföretag med ett stort antal filialer och dotterbolag i Skandinavien. Den fakturerade försäljningen år 1982 uppgick till ca 1440 milj. kr. och antalet anställda till ca 4000.

Under de senaste åren har inriktningen mot rörverksamhet ytterligare stärkts genom att elverksamheten avvecklats. Lönsamheten inom rörverksamheten har varit god. Vidare har en påtaglig förskjutning från värme, ventilation och sanitet (VVS) till industriinstallationer skett samtidigt som ordena blivit större och mer långsiktiga. Företagets lönsamhet kommer även i fortsättningen att vara starkt beroende av utvecklingen inom den svenska byggmarknaden.

Vindkraftsteknologin är ett av de utvecklingsområden som prioriterats inom Svenska Varv-koncernen. Intresset för vindkraft har enligt koncernen ökat. Goda förutsättningar finns för ett kommersiellt genombrott på den amerikanska marknaden enligt Svenska Varvs bedömningar. *Svenska*

Varv Vindenergis affärsidé är att utveckla och marknadsföra energiproducerande system med tyngdpunkt på vindkraft. Företaget är ett renodlat marknadsförings- och engineeringföretag och har ingen egen tillverkning. Tillverkningen sker dock i huvudsak inom övriga företag inom Svenska Varv-koncernen. Vindenergi har levererat världens f. n. största vindkraft-aggregat till Medicine Bow i USA.

Svenska Varv Utvecklings AB har främst inriktat sig på och kommit längst med utvecklingen av prefabricerade metanol- och urea/ammoniakfabriker. Något kontrakt inom dessa områden har ännu inte slutits. Målet är att under år 1983 uppnå affärsgenombrott. Regeringen har genom skilda beslut senast den 23 februari 1983 utfäst sig att senare under vissa villkor lämna kreditgarantier för en av tre urea/ammoniakfabriker till Thailand, Bangladesh och Tanzania.

Det är givetvis väsentligt att ett målmedvetet utvecklingsarbete sker inom koncernen för att minska koncernens beroende av fartygsproduktion. Självfallet måste omfattningen av detta arbete anpassas till de ekonomiska resurser som finns att disponera inom koncernen. Om de utvecklingsprojekt som bedrivs inte snart bedöms leda till kommersiella genombrott torde övervägande skäl tala för en avveckling av utvecklingsinsatserna för sådana projekt. Det bör ankomma på Svenska Varv att ansvara för omfattning och inriktning av utvecklingsinsatserna.

2.2.3 Fartygsreparation

Av Svenska Varvs olika varvsenheter med reparationsverksamhet är Cityvarvet AB helt dominerande. Mindre reparationsverksamhet finns vid AB Finnboda Varv och marint fartygsunderhåll vid Karlskronavarvet AB. Cityvarvet är ett stort specialiserat och internationellt inriktat reparationsvarv. Cityvarvet konkurrerar främst med reparationsvarv i bl. a. Danmark, Förbundsrepubliken Tyskland och Storbritannien. Fartygsreparationer och ombyggnader svarar för ca 75 % av Cityvarvets totala verksamhetsvolym.

Enligt Svenska Varvs strukturplan skulle Cityvarvet omstruktureras till ett reparationsvarv som i huvudsak tillgodoser den regionala marknaden. Cityvarvet kan därigenom erhålla bättre priser och därmed uppnå lönsamhet. En ekonomisk ram gavs för verksamheten. Senast år 1982 skulle Cityvarvet vara lönsamt, då pågående ansträngningar att minska omkostnaderna och öka effektiviteten skulle fullföljas. Cityvarvet beräknades minska antalet sysselsatta från 1950 till ca 1340 under åren 1981–1984. Produktionsvolymen beräknades uppgå till ca 1,4 milj. arbetstimmar per år.

Cityvarvet har i syfte att nå målet i strukturplanen reducerat verksamheten, dock inte helt i den omfattning som förutsattes enligt planen. Vidare har resultatansvaret decentraliserats och produktiviteten och kostnadseffektiviteten har successivt förbättrats. Marknadsansträngningarna har för-

stärkts inom Cityvarvets samtliga produktområden. I Landskrona, Malmö och Sölvesborg har mindre reparationsstationer etablerats som ett led i Cityvarvets affärsstrategi att tillgodose den regionala marknaden. Vid utgången av år 1982 uppgick antalet anställda till ca 1850. I början av år 1983 beslöt bolaget att ytterligare minska antalet sysselsatta med ca 200.

Trots en negativ inverkan av den f. n. svaga fraktmarknaden och svår internationell konkurrens har Cityvarvet lyckats uppnå en resultatutveckling i nivå med den som förutsågs i strukturplanen.

För de närmaste åren förutses en fortsatt svag fraktmarknad vilket medför en låg efterfrågan på reparations- och underhållsarbeten. Cityvarvets konkurrenskraft har dock stärkts genom devalveringen samtidigt som den svaga marknaden åsamkat flera konkurrerande reparationsvarv stora förluster. Detta kan medföra en reduktion av reparationskapaciteten i Västeuropa. För de närmaste åren bedömer Svenska Varv att Cityvarvets resultat successivt kan förbättras.

Åtgärder har vidtagits för att anpassa Cityvarvet till rådande marknad vilket också medfört ett förbättrat resultat. Enligt strukturplanen skulle omstruktureringen av Cityvarvet ske på ett sådant sätt att varvet senast år 1982 skulle ha placerats i koncernens kommersiella sektor. Enligt min mening är det väsentligt att produktionskapaciteten anpassas till möjligheterna att er hålla lönsam produktion.

Finnboda Varf har sedan senaste riksdagsbeslut våren 1980 genomgått en kraftig kapacitetsminskning. Verksamhetsvolymen har anpassats till den marknad som bedöms tillgänglig lokalt. Den fortsatta verksamheten vid Finnboda Varf inriktas mot fartygsreparationer och ombyggnader samt viss industriproduktion. Trots en svag marknad förväntas Finnboda Varf visa en positiv resultatutveckling under de närmaste åren.

2.2.4 Fartygsproduktion

Fartygsproduktion bedrivs f. n. inom Svenska Varv-koncernen vid Kockums, Uddevallavarvet och Karlskronavarvet.

En av de centrala tankegångarna i tidigare nämnd strukturplan var att koncentrera varvens resurser till ett begränsat antal områden och att ge ett varv huvudansvaret för utvecklingsarbetet inom varje särskilt område.

Kockums AB inriktades mot gas/kemikaliefartyg, färjor samt prefabricerade industrianläggningar. Vid behov kunde varvet arbeta inom områdena tank-, bulk- och enhetslastfartyg för att finna överbryggnadsproduktion. Produktionsvolymen fick inte överstiga 1980 års volym om ca 3,5 milj. produktionstimmar.

Kockums tänkta produktionsinriktning har i begränsad omfattning kunnat fullföljas. Huvuddelen av försäljningen har avsett enhetslastfartyg. Antalet anställda uppgår f. n. till ca 4000.

Uddevallavarvet AB inriktades mot bulk-, tank- och enhetslastfartyg.

Produktionsvolymen fick inte överstiga 1980 års volym om ca 2,2 milj. produktionstimmar.

Riktlinjerna – i vad avser inriktning och produktionsvolym – har i huvudsak följts av Uddevallavarvet under åren 1980–1982. Varvet har producerat tank- och kombinerade fartyg. Antalet anställda uppgår f. n. till ca 3 000.

Som jag nyss har nämnt krävdes enligt strukturplanen lönsamhet vid varven senast år 1985. Omstruktureringen skulle avbrytas så snart som detta mål inte bedömdes kunna uppnås. Som framhölls i prop. 1979/80: 165 kunde konkurrensen inom samtliga affärsområden förväntas bli utomordentligt hård och följaktligen var riskerna att misslyckas mycket stora. De förutsättningar som måste uppfyllas för att lönsamhetsmålet skulle nås angavs vara att utvecklingsarbetet på nya fartygstyper inom de utvalda affärsområdena bedrevs framgångsrikt, att effektiviteten vid varven förbättrades väsentligt och att efterfrågan på fartyg måste bli tillräckligt stor.

Dessa förutsättningar har bara delvis uppfyllts. Nya fartygskonstruktioner som rönt stort intresse hos varvens kunder har tagits fram samtidigt som effektiviteten förbättrats både vad avser den direkta produktionen och genom att administrationskostnaderna har minskat. Som jag tidigare har redogjort för är dock marknadsförutsättningarna sådana att lönsamhetsmålet inte bedöms kunna nås år 1985. Svenska Varvs ledning har följaktligen informerat mig om att både Kockums och Uddevallavarvet bör läggas ned om riktlinjerna i strukturplanen skall fullföljas. Jag delar för egen del denna bedömning.

En nedläggning av de båda varven är förknippad med mycket stora sociala och samhällsekonomiska kostnader. Uddevallavarvet svarar t. ex. för ca 50% av industrisysselsättningen i Uddevalla kommun och har även stor betydelse för omkringliggande kommuners sysselsättning. Kockums svarar för ca 15% av industrisysselsättningen i Malmö kommun. En nedläggning skulle även i betydande omfattning minska sysselsättningen hos varvens underleverantörer. Möjligheterna till alternativ sysselsättning är begränsade. Malmöregionen har t. ex. en arbetslöshet som avsevärt överstiger genomsnittet i Sverige. De samhällsekonomiska kostnaderna för en nedläggning uppgår till omkring 2 000 milj. kr. för såväl Uddevallavarvet som Kockums. Härav svarar företagsekonomiska kostnader för hälften.

Avgörande för om varven skall läggas ned eller inte måste dock vara deras möjligheter att på längre sikt uppnå varaktig lönsamhet. Härom kan f. n. inte några säkra bedömningar göras. De förutsättningar som måste uppfyllas för att uppnå lönsamhet är förbättrad efterfrågan på fartyg vilket i sin tur förutsätter en ekonomisk expansion av världsekonomin. Vidare måste varvens återvunna konkurrenskraft gentemot västeuropeiska och japanska varv bibehållas genom ett kontinuerligt arbete att både utveckla bättre fartygskonstruktioner och öka den inre effektiviteten.

Jag anser för egen del att beslut inte bör tas om nedläggning av varvspro-

duktionen vid Kockums och Uddevallavarvet. Möjligheterna att driva varven vidare i minskad omfattning bör prövas.

Som jag tidigare har redovisat har fartygspriserna det senaste året minskat till följd av lägre efterfrågan på fartyg och rådande konkurrens. Någon nämnvärd förbättring av fartygspriserna kan inte förutses den närmaste tiden – åtminstone inte under år 1983. Det erfordras alltså betydande ekonomiska tillskott från staten för varje order som Kockums och Uddevallavarvet erhåller. Därtill kommer kostnader för räntesubventioner för fartygsfinansiering.

Med hänsyn till den marknadssituation för varven som jag tidigare har redogjort för och den ansträngda statsfinansiella situationen har regeringen bedömt det nödvändigt att begränsa stödet till Svenska Varvs fartygsproduktion till 200 milj. kr. per år t. o. m. år 1985. Därtill kommer det räntestöd som lämnas för fartygsorder. Dessa stöd torde skapa förutsättningar för fortsatt fartygsproduktion vid Kockums och Uddevallavarvet, även om det inte ger finansiellt utrymme att teckna order som motsvarar den nuvarande kapaciteten.

Med hänsyn till detta stöd till varven har Svenska Varvs styrelse funnit det möjligt att fortsätta verksamheten vid Kockums och Uddevallavarvet om än i minskad omfattning.

De analyser som tidigare har gjorts inom Svenska Varv – bl. a. i samband med utarbetandet av 1980 års strukturplan – visade att ytterligare proportionella volymreduktioner vid storvarven skulle ge ökade styckekostnader vid bibehållen produktionsinriktning. De erfarenheter som har vunnits från kapacitetsneddragningar inom olika delar av koncernen under de senaste två åren visar emellertid att produktionskostnaderna genom kraftfulla åtgärder i flertalet fall kunnat hållas på acceptabel nivå. Inom vissa områden som t. ex. inom försäljnings-, projekt- och konstruktionsavdelningarna kan och bör inte kapaciteten minska i relation till varvens produktionsvolym enligt Svenska Varvs bedömning.

Svenska Varv har tillsammans med de båda företagen utarbetat planer för hur denna minskning av kapacitet skall genomföras. Enligt planerna skall verksamheten vid Kockums och Uddevallavarvet ha anpassats till en nivå om 3,5 milj. direkta produktionstimmar vid utgången av år 1984. Av kapaciteten svarar vardera varvet för ungefär hälften.

Enligt styrelsens mening medför denna minskning av kapaciteten att de båda varvens konkurrenskraft i stort sett kan bevaras samtidigt som koncernens fartygsproduktion minskar med drygt 25 %. Enligt min mening är det av synnerlig vikt att kapacitetsreduktionen kombineras med konkreta och kraftfulla åtgärder bl. a. vad avser administrationskostnader så att produktionskostnaden och effektiviteten i företagen kan hållas på en acceptabel nivå. Sådana åtgärder kommer att ställa stora krav på berörda företagsledning, anställda och fackliga organisationer.

Kapaciteten vid Uddevallavarvet och Kockums bör enligt min mening

även framgent, i enlighet med riktlinjerna i koncernens strukturplan, anpassas till marknadsförutsättningarna. Det innebär att i den mån varven med tillgängligt stöd inte kan teckna order till priser som täcker produktionskostnaderna måste deras kapacitet minska ytterligare. De riktlinjer för verksamheten som jag har angett innebär att koncernens strukturplan för de båda varven kan fullföljas med undantag av att lönsamhetsmålet skall uppnås senast år 1986 i stället för år 1985.

Vad avser storvarven inom Svenska Varv-koncernen är det av stor betydelse för iakttagandet av nyss nämnda ekonomiska ramar att kostnads kalkyler för fartygsproduktion kan hållas och att kreditförluster inte uppstår. Av skilda skäl kom kostnads kalkylerna inom särskilt Kockums och Karlskronavarvet att väsentligt överskridas i början av den tidsrymd som strukturplanen omfattade. Numera har dock förbättringar skett och f. n. hålls kalkylerna mycket väl. Kreditförluster har i relativt stor utsträckning drabbat Svenska Varv-koncernen. Jag är medveten om att detta delvis får ses mot bakgrund av den mycket svåra och långvariga kris som har drabbat varvens kunder. Ett visst, om än begränsat risktagande, är med hänsyn till marknadssituationen ofrånkomligt vid de kommande årens fartygsförsäljningar. I resultatavräkningen vid leverans av fartyg måste självfallet erforderliga reserveringar göras för sådana risker. Jag finner det angeläget att bedömningen av riskerna baseras på en försiktig värdering av fraktnivån och andra faktorer som påverkar beställarnas betalningsförmåga. Varven kan annars riskera att överskatta sitt resultat och därmed överskrida den ekonomiska ram för den fortsatta omstruktureringen som regeringen har bedömt lämplig. En annan faktor som är väsentlig för att de ekonomiska ramarna inte skall överskridas är att stödet fördelas i stort sett lika över perioden.

Karlskronavarvet AB, som ingår i Svenska Varv-koncernen, har i enlighet med Svenska Varvs strukturplan omstrukturerats under åren 1981 och 1982. Produktionskapaciteten har därmed anpassats till marknadsförutsättningarna. Den förlustbringande produktionen av handelsfartyg har avvecklats och ansvaret för vindkraftengagemanget har överförs till annat bolag inom Svenska Varv-koncernen. Företagets inriktning är nu produktion, modernisering och underhåll av örlogsfartyg för den svenska marinen samt export av örlogs- och kustbevakningsfartyg. Företaget har f. n. ca 1 100 anställda, vilket innebär en minskning sedan år 1979 med 600 anställda.

Den nya strategiska inriktningen innebär att den svenska marinen är den dominerande kunden, vilket begränsar varvets egna möjligheter att påverka försäljningsvolymen.

I marinens nyanskaffningsplaner, som omfattas av 1982 års försvarsbeslut, ingår en fortsatt planerad anskaffning av utbåtar, robot- och minröjningsfartyg. Anskaffningarna är emellertid i tidshänseende inlagda så, att vissa ojämnheter i beläggningen kan uppstå. Den i förhållande till 1982 års

försvarsbeslut reducerade ramen kan innebära att beläggningen vid varvet minskar ytterligare.

Omfattningen av underhållsarbeten för den svenska marinen vid Karlskronavarvet har under en lång tid successivt minskat. Detta sammanhänger med en successiv övergång till mindre underhållskrävande fartyg.

Jag anser att statsmakterna har ett särskilt ansvar för att tillförsäkra en rimlig beläggningssituation på Karlskronavarvet.

2.2.5 Svenska Varvs fartygsinnehav

Svenska Varv-koncernen kom vid bildandet år 1977 att äga ett betydande fartygsinnehav genom att koncernens varv ägde egna fartygsandelar. Även därefter har koncernen förvärvat fartyg eller fartygsandelar, t. ex. på grund av avbeställningar av kontrakt eller därför att köpare av fartyg från koncernens varv i vissa fall inte kunnat fullfölja sina betalningar. Varvet har i sådana fall övertagit ägandet av fartygen eller på annat sätt kontrollerat dem. Engagemanget nådde sin maximala omfattning år 1978 och uppgick då till 71 fartyg eller fartygsandelar. Ca två tredjedelar av engagemanget bestod av tankfartyg och en tredjedel av kombinerat- och bulktonnage.

Under perioden fram till början av år 1982 såldes ett drygt 40-tal av fartygen. De avyttrade fartygen omfattade huvuddelen av det kombinerade tonnaget, bulkfartygen och produkttankfartygen samt vissa tankfartyg. Under senare delen av år 1982 har innehavet ånyo ökat och uppgår f. n. till drygt 50 fartyg och fartygsandelar.

Huvuddelen av koncernens fartygsengagemang hanteras av dotterbolaget Zenit Shipping AB. Zenit Shipping förvaltar och driver fartygen i samarbete med ett flertal olika rederier, huvudsakligen norska och svenska. Befraktning och markandsföring sköts normalt inte av Zenit. Genom samseglingspooler och i vissa fall direkt inbefraktar Zenit Shipping fartyg. Bolaget har f. n. befraktningsavtal för tolv fartyg.

Enligt strukturplanen har Zenit Shipping två huvudsakliga uppgifter. Bolaget skall på bästa sätt avveckla koncernens fartygsinnehav och tillhandahålla resurser och kompetens att ta hand om eventuella nya kundfallismang. Vidare skall bolaget genom nära marknadskontakt och befraktningskunnande underlätta utvecklingen av nya transportlösningar och på så vis bidra till att ge de fartygsproducerande varven en prisfördel.

Vad gäller den sistnämnda uppgiften kan konstateras att den i stort sett inte har kunnat uppfyllas bl. a. med hänsyn till varvens marknadsinriktning.

Zenits resultat är starkt avhängigt av kraftigt fluktuerande fraktrater och andrahandspriserna för tank- och bulkfartyg. Skillnaden i resultat på några års sikt vid en positiv utveckling av fraktrater och andrahandspriser resp. en negativ sådan rör sig om flera miljarder kronor. De ekonomiska tillskott som är nödvändiga för att fullfölja avvecklingen kan därför komma att variera starkt.

Med hänsyn till vad jag tidigare har redovisat om betydelsen av att Svenska Varvs fortsatta omstrukturering kan hållas inom en given ekonomisk ram är det nödvändigt att hantera tillskotten till Zenit separat från denna ram. Ett sådant förfarande skulle underlättas om Zenit organisatoriskt avskildes från Svenska Varv. Jag anser det vidare lämpligt att eventuella nya kundfallissemang hanteras direkt av berört varv. Varvet får därigenom bära det fulla ekonomiska ansvaret för sina affärer.

Som ett led i förverkligandet av dessa principer har staten träffat ett avtal med Svenska Varv AB om förvärv av bolagets aktier i Zenit Shipping AB (*underbilaga 3*). Jag återkommer i det följande med en redovisning av de ekonomiska följderna av avtalet.

2.3 Mindre och medelstora varv

De mindre och medelstora varven i Sverige, med huvudsaklig inriktning mot produktion, reparation etc. av handelsfartyg eller fartyg för statliga myndigheter, omfattar f. n. elva företag med sammanlagt ca 3 300 anställda. I denna varvsgrupp finns både privatägda företag och företag som ingår i den statliga varvskoncernen Svenska Varv AB. De privatägda företag som ingår i gruppen mindre och medelstora varv är Djupviks Varv AB, Falkenbergs Varv AB, Fartygsentreprenader AB (Marstrands Varv), Kalmar Fartygsreparationer AB, Lunde Varv och Verkstads AB, Marinteknik Verkstads AB, AB Nicoverken, AB Nya Oskarshamns Varv och AB Åsiverken. I gruppen ingår också Svenska Varvs dotterbolag AB Finnboda Varf och Karlskronavarvet AB. Som jag tidigare redovisat är Karlskronavarvet numera helt inriktat på produktion och underhåll av marina fartyg samt bevakningsfartyg. Företagens storlek varierar kraftigt från Karlskronavarvet med ca 1 100 anställda till Djupviks Varv med ca 60 anställda. De mindre och medelstora varven svarar för ca 18% av det totala antalet anställda inom varvsindustrin. Den sammanlagda omsättningen uppgick år 1981 till ca 800 milj. kr., varav reparationer och övrig verksamhet svarade för 243 milj. kr.

Efterfrågan på de fartygstyper som den nämnda gruppen av företag tillverkar har minskat under perioden 1980–1982 jämfört med de närmast föregående åren. Kapaciteten har samtidigt minskat. Jag vill här peka på att Karlskronavarvet har upphört med produktion av civila fartyg, att nybyggnadsverksamheten har avvecklats vid Götaverken Sölvesborg och Finnboda Varf samt att verksamhetsvolymen vid Kalmar Fartygsreparationer (tidigare Kalmar Varv AB) och AB Nya Oskarshamns Varv (tidigare AB Oskarshamns Varv) har minskat kraftigt.

De mindre och medelstora varven är starkt hemmamarknadsorienterade. F. n. utgörs deras orderstock huvudsakligen av leveranser till svenska rederier. Utöver de svenska rederierna består varvens kunder främst av statliga myndigheter och verk. Av avgörande betydelse för varvens mark-

nadsutsikter är därför dels omfattningen av de statliga myndigheternas beställningar hos svenska varv och dels marknadsutvecklingen inom de områden där svenska rederier opererar.

Betällningsvolymen från svenska rederier är huvudsakligen beroende av fraktmarknadsutvecklingen på tank-, bulk- och ro/ro-transporter inom de trafikområden där rederierna opererar samt utvecklingen av den mindre svenska närsjöfarten och passagerartrafiken. Som jag tidigare har nämnt råder f. n. internationellt sett en mycket pressad fraktmarknad. Beställningsintresset är därför påfallande lågt. För den svenska närsjöfarten och passagerartrafiken kan eventuellt vissa nybeställningar av fartyg komma att göras dels för att ersätta befintliga fartyg, dels för nya transportobjekt.

Även om orderingången har minskat hos de mindre och medelstora varven står det klart att minskningen skulle ha blivit ännu kraftigare om varven inte hade kunnat erbjuda svenska rederier relativt fördelaktiga finansieringsvillkor. Enligt min mening är det nödvändigt för att över huvud taget nybyggnader från svenska rederier skall komma till stånd vid varven att likartade finansieringsvillkor även fortsättningsvis kan erbjudas de svenska rederierna.

Jag återkommer i det följande med förslag till stödåtgärder för de mindre och medelstora varven under perioden 1984–1986.

Beställningar från utländska rederier synes även fortsättningsvis bli av begränsad omfattning. Utländska beställare av mindre fartyg placerar i stor utsträckning sina order vid varv i det egna landet samtidigt som beställningsintresset är litet på grund av marknadssituationen. En bidragande orsak till hemmavarvsbeställningarna är att stödet till inhemska rederier ligger på en mycket hög nivå i många länder, speciellt i Västeuropa, som är den mest närliggande exportmarknaden för de svenska mindre och medelstora varven. För vissa typer av specialfartyg bör trots detta även fortsättningsvis vissa exportmöjligheter föreligga. Jag anser det angeläget att dessa exportmöjligheter tas till vara.

Statliga myndigheter har varit stora beställare av fartygsnybyggnader vid de mindre och medelstora varven. Under de närmast föregående åren har ett flertal beställningar från statliga verk tidigare lagts efter särskilt bemyndigande från regeringen för att förbättra sysselsättningsmöjligheterna vid varven. De beslutade statliga beställningarna för budgetåren 1982/83 och 1983/84 är dock mycket låga i förhållande till tidigare produktionsbeläggning vid de mindre och medelstora varven.

Som jag tidigare nämnt är flera av de mindre och medelstora varven helt eller delvis beroende av statliga beställningar. Mot denna bakgrund anser jag att ett intresse av att följa utläggningen av statliga beställningar föreligger. Det bör därför i samband med upphandlingen av statliga beställningar ankomma på FKN att i samråd med aktuella verk och myndigheter verka för att lämplig tidpunkt och lämpligt varv väljs för den aktuella beställningen. Det ankommer på regeringen att inom ramen för gällande upphandlingsregler bestämma hur ett sådant samordningssystem skall utformas.

Enligt den analys av marknadsutvecklingen som framgår av underbilaga 1, avsnitt 5 framgår att ett betydande överskott på kapacitet föreligger och att överskottet väntas öka under perioden 1983–1985 för de mindre och medelstora varven. Mot bakgrund härav anser jag att någon expansion med hjälp av statligt stöd inte bör tillåtas under perioden. Detta bör gälla också andra statliga stödformer än varvsstöd. Det bör ankomma på FKN att kontinuerligt följa kapacitetsutvecklingen vid de mindre och medelstora varven. Om vid något varv en kapacitetsökning konstateras jämfört med den av FKN godkända kapacitetsplanen för år 1982 bör enligt min mening stöd i form av kreditgarantier, räntestöd och avskrivningslån inte utgå till varvet för denna kapacitetsökning.

Viss kritik har riktats mot Svenska Varv-koncernen från de privatägda mindre och medelstora varven. Kritiken ha gått ut på att de statliga storvarven genom indirekta subventioner har kunnat offerera lägre priser som lett till att dessa kan konkurrera på andra villkor inom de mindre varvens marknader.

Å andra sidan drivs Cityvarvet och Finnboda Varf – de företag inom Svenska Varvskoncernen som främst konkurrerar med de privatägda mindre och medelstora varven – helt utan statliga stödinsatser, vilket innebär att de på ombyggnadsarbeten konkurrerar på något sämre villkor än de privatägda varven.

Jag anser att strävan måste vara att konkurrensen mellan de olika varven skall bedrivas på lika villkor och enligt företagsekonomiskt riktiga principer. Den framförda kritiken utgör skäl för att särskild uppmärksamhet ägnas åt denna fråga vid stödgivningen. Som jag har nämnt återkommer jag till stödfrågorna.

I fråga om Marinvarvet i Fårösund, som i huvudsaklig utsträckning arbetar med statliga order, vill jag anföra följande.

Verkstadsenheten vid Gotlands Kustartilleriförsvar, det s. k. Marinvarvet, är en helt militär enhet. Antalet anställda vid varvet uppgår till ca 60 personer. Ny modern plåtslageriverkstad togs i bruk under hösten 1982 och i övrigt finns utrustning anpassad till marinens behov. Huvudsaklig verksamhet är underhåll av marinens fartyg. Dessutom har nybyggnation av aluminiumfartyg till marinen och andra statliga myndigheter skett. Varvet har också en viss verksamhet inom det privata området genom reparation och nybyggnad av i första hand fiskefartyg.

Verksamheten är intäktsfinansierad och kostnaderna – exkl. kapital- och räntekostnader – täcks i sin helhet enligt marinens kalkyleringsprinciper. För varje budgetår fastställs varvets omkostnader varefter omkostnadspålägget för varje direkt produktionstimme bestäms. Härutöver görs ett tillägg på ca 2 kr. per timme för täckning av kostnaden för rörelsekapital. I övrigt ingår i Marinvarvets kostnader inte några kapital- eller räntekostnader. Likvida medel för verksamheten erhålls genom avrop från central myndighet. Marinvarvet har inte möjlighet att balansera vinstmedel från verksamheten på den statliga och privata sidan.

Inom försvarsdepartementet pågår en översyn avseende kalkyleringsprinciper för ränte- och kapitalkostnader för bl. a. Marinvarvet.

I fråga om vad jag har anfört om Marinvarvet har jag samrått med chefen för försvarsdepartementet.

2.4 Stöd till varvsindustrin

Regeringen har i budgetpropositionen 1983 (prop. 1982/83:100 bil. 1 s. 23) presenterat ett program för att minska subventionerna till näringslivet. Skälet till detta är bl. a. att sådant stöd kan försvåra den långsiktigt nödvändiga omvandlingen av näringslivets struktur till internationellt konkurrenskraftig verksamhet. Vidare ger den kraftiga nedskrivningen av den svenska kronans värde svensk industri starkt förbättrad konkurrenskraft varför möjligheter nu skapas för att avveckla den omfattande subventionering av näringslivet som under den senaste sexårsperioden bidragit till att allvarligt försvaga statsbudgeten.

En utgångspunkt för det statliga stödet till varvsindustrin är därför att skapa förutsättningar för varven att efter en övergångsperiod överleva och utvecklas utan behov av statliga stödåtgärder. Normalt bör ett sådant stöd till en näringsgren lämnas endast under en förhållandevis kort period och ha karaktären av överbrygningshjälp. Denna princip är naturlig då ett stöd som permanentas alltid medför risk för skadeverkningar. Detta bör även gälla stödet till varvsindustrin. Varvsstödet har efter hand kommit att bli en tung kostnadspost i statsbudgeten. Så t. ex. är det exportkreditstöd som enligt internationella överenskommelser ges till varvsindustrin betydligt mer långtgående än motsvarande stöd till annan kapitalvaruexport. Stråvan måste därför vara att såväl internationellt som nationellt minska stödet till varvsindustrin. Detta gäller särskilt i rådande ansträngda statsfinansiella läge där utrymmet för stöd till industrin är mycket begränsat, varför avvägningen av stödinsatserna till olika branscher och till olika ändamål är särskilt viktig.

För varvsindustrin gäller dock i ett kortsiktigt perspektiv särskilda förhållanden. Detta gäller särskilt med hänsyn till den internationella utvecklingen i fråga om stöd till varvsindustrin.

Statliga stödåtgärder har under en längre tid spelat en framträdande roll i den internationella varvskonkurrensen. Samtliga Sveriges viktigaste konkurrentländer har i dag ett omfattande statligt stöd till den inhemska varvsindustrin. Inget av dessa länder synes ha för avsikt att avveckla detta stöd inom den närmaste tiden.

Att göra en rättvisande bedömning av de statliga stöden i våra viktigaste konkurrentländer är förenat med betydande svårigheter. Bedömningarna måste i stor utsträckning baseras på vad som är officiellt redovisat stöd. Indirekt stöd förekommer i form av att beställningar på olika sätt styrs till inhemska varv. Vidare ändras stöden med relativt korta mellanrum.

För att få en uppfattning om de statliga stödåtgärdernas omfattning i dessa länder har subventionsgraden beräknats. För samtliga länder kan först konstateras att statligt stöd till varvsindustrin förekommer i en eller annan form. Utöver redovisat statligt stöd lämnar många länder ytterligare statligt stöd för enskilda order. Vid inhemska beställningar varierar subventionsgraden enligt officiellt redovisat stöd från 0% i Finland till 38% i Frankrike. Med undantag för Finland kan länderna i stort indelas i två grupper. En grupp där subventionsgraden varierar mellan 24% och 38% som omfattar länderna Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Storbritannien och Holland. En annan grupp där subventionsgraden varierar mellan 13% och 20% omfattar länderna Norge, Republiken Korea, Danmark, Spanien, Brasilien, Japan och Sverige. För Sverige är subventionsgraden 16%. Vid utländska beställningar motsvarar en finansiering enligt de lägsta räntesatser som har överenskommit internationellt inom Organisationen för Ekonomiskt Samarbete och Utveckling (OECD) en subventionsnivå om ca 12% vid dagens räntenivåer. Detta stöd lämnas av alla varvsnationer med undantag av Sverige. Vissa länder har stöd utöver enbart OECD-villkoren, t. ex. direkt varvsstöd och redovisar därför något högre subventionsgrad. Dessa länder är Norge, Holland och Sverige. Det är dock i praktiken knappast möjligt att göra en klar gränsdragning mellan det stöd som lämnas för inhemska beställningar och för exportorder.

Enligt vad jag erfarit från bl. a. arbetet inom OECD har de flesta varvsländer inte för avsikt att avveckla det statliga stödet till varvsindustrin. Tvärtom har flera länder utvidgat eller temporärt förlängt tidigare stöd. Som exempel på detta kan nämnas att EG-kommissionen har konstaterat att statsstödet till varvsindustrin inom EG inte kunde avbrytas vid utgången av år 1982 som hade planerats utan har förlängts ytterligare tre år. Vidare har Canada meddelat att det statliga stödet till varven förlängs till mitten av år 1985.

En minskning och på sikt en avveckling av de statliga stöden till varvsindustrin bör enligt min mening ligga i alla varvsländers intresse. Jag anser därför att man från svensk sida bör fortsätta arbetet inom OECD på att minska detta stöd.

Frågan om en avveckling av statligt stöd till varvsindustrin och en återgång till normala konkurrensförutsättningar är nära sammankopplad med åtgärder för att anpassa varvsindustrins kapacitet till efterfrågan. Jag vill därför erinra om att Sverige var det första land som beslöt om kapacitetsminskning av varvsindustrin i syfte att anpassa de svenska varvens kapacitet till rådande efterfrågan. Riksdagen har vid olika tillfällen mellan åren 1976–1980 beslutat om minskningar av den svenska varvskapaciteten. Som en följd härav har antalet anställda vid svenska varv minskat från ca 31 500 år 1975 till ca 14 800 år 1982. Inom OECD har sedan många år arbete pågått för att anpassa världens varvsindustri till marknadsutvecklingen. Vissa kapacitetsminskningar har genomförts i Västeuropa och Ja-

pan. I andra länder såsom Republiken Korea har kapaciteten byggts ut. Sverige har vad gäller kapacitetsanpassningen av varven medverkat mer än flertalet andra länder till att uppfylla OECD:s målsättning inom detta område.

De bedömningar som låg till grund för riksdagens senaste beslut om statliga stödåtgärder till varvsindustrin (prop. 1979/80:165, NU 69, rskr 405) baserades huvudsakligen på att skillnaden mellan världsmarknadspri-set för olika fartygstyper och de svenska självkostnaderna hade minskat under år 1979 och att de statliga subventionerna i flertalet konkurrerande varvsländer skulle avvecklas. En ytterligare förbättring av marknadsläget och en kraftfull satsning från varvens sida för att minska sina produktionskostnader var dock nödvändig för att varven skulle kunna konkurrera om order av egen kraft. Riksdagen beslöt att statligt stöd skulle utgå ytterligare i några år. Direkta statliga subventioner skulle upphöra i och med utgången av år 1983. Den förräntade avveckling av de statliga stöden i andra länder som bl. a. låg till grund för Sveriges beslut att avveckla vårt stöd har dock inte kommit till stånd.

Jag anser därför att svensk varvsindustri under kommande år genom fortsatt statligt stöd bör ges rimliga förutsättningar att konkurrera om befintliga order. Jag anser dock att omfattningen av stödet bör minska.

Jag vill erinra om vad som anfördes i budgetpropositionen 1983 (prop. 1982/83:100 bil. 14 s. 264), nämligen att stödet till varvsindustrin torde begränsas till en eller några få stödformer. Jag kommer därför i det följande föreslå att statliga stödåtgärder för svensk varvsindustri begränsas till kreditgarantier, räntestöd och avskrivningslån.

2.4.1 Kreditgarantier

Våren 1980 bemyndigade riksdagen fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år 1983 iklåda staten garantier till svensk varvsindustri – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 23 665 milj. kr. för finansiering i anslutning till produktion vid varven (prop. 1979/80:165, NU 69, rskr 405). Villkoren för garantierna finns angivna i 1 kap. förordningen (1980:561) om statligt stöd till varvsföretag m. m. För svenska beställare innebär villkoren bl. a. att garantin får motsvara högst 90% av kontraktspri-set och att lånet som garantin avser skall återbetalas inom 12 år med rak amortering. För utländska beställare gäller de villkor för fartygsexport som har överenskommit inom OECD innebärande bl. a. att garantin får motsvara högst 80% av kontraktspri-set och att lånet skall återbetalas inom 8,5 år.

Under åren 1980–1982 har ca 110 beställningar av fartyg och offshore-anläggningar finansierats med hjälp av kreditgarantier. Av kreditgarantiramen på 23 665 milj. kr. hade den 31 december 1982 22 019 milj. kr. in-språktagits i form av utestående garantier, varav 11 433 milj. kr. avser Svenska Varv, 283 milj. kr. privata varv och 10 303 milj. kr. beställares lån.

Statliga kreditgarantier har enligt min mening, alltsedan de infördes år 1963, visat sig fungera relativt tillfredsställande. Syftet med stödet är att underlätta finansieringen av dels varvens produktion under byggnadstiden, dels beställarnas förvärv av fartyg och annan varvsproduktion. Fortsatta möjligheter att erhålla kreditgarantier är enligt min bedömning en förutsättning för varven att kunna finansiera sin produktion. Statliga kreditgarantier bör därför kunna lämnas för order som tecknas före utgången av år 1986 enligt i huvudsak de regler som f. n. gäller för sådana garantier. Vissa ändringar bör dock genomföras av nu gällande regler.

Nämnden för fartygskreditgarantier och fullmäktige i riksgäldskontoret har som praxis att, i de fall kreditgarantier lämnas för beställares lån enligt förordningen (1980: 561) om statligt stöd till varvsföretag m. m. (ändrad senast 1982: 564), kräva borgen från det varvsföretag, där det fartyg som garantin avser, har beställts. Motivet för denna praxis är att myndigheterna anser det från principiell synpunkt vara väsentligt att varvsföretagen har ett direkt ekonomiskt ansvar för sina kundengagemang. I vissa fall begärs borgen från varvets moderföretag för hela det statliga åtagandet.

Regeringen lämnade den 15 november 1979 en skrivelse från den dåvarande kommissionen för de mindre och medelstora varven beträffande reducering av varvens borgensåtagande utan åtgärd. Såväl kommissionen som FKN ansåg en reducering till 10% av vid varje tillfälle utestående kreditgaranti som positiv för varvsföretagen och FKN ansåg det vidare möjligt att genomföra en sådan förändring utan att statens riskposition på något avgörande sätt försämrades. Fullmäktige i riksgäldskontoret menade dock att det var principiellt betänkligt att på detta sätt förändra ett naturligt företagaransvar för varven som statens övertagande av en större eller mindre del av varvsföretagens kundrisk skulle innebära.

Sveriges Varvsindustriförening har i skrivelse den 24 januari 1983 hemställt att regeringen föreslår riksdagen att borgensåtaganden avseende kreditgarantier enligt nämnda förordning undanröjs.

För många företag är de sammanlagda borgensåtagandena mycket större än det egna kapitalet inkl. obeskattade reserver. Detta kan innebära svårigheter för varven att finansiera sin verksamhet.

Med hänsyn härtill bör enligt min mening lättnader införas vad beträffar kraven på borgen från varvens sida. Kravet bör dock inte undanröjas helt eftersom det är betydelsefullt att varvsföretagen behåller ett direkt ekonomiskt ansvar för sina kundengagemang. Förändringarna bör inte heller gälla varv inom Svenska Varv-koncernen eftersom Svenska Varv enligt vad jag senare kommer att förorda bör tillföras betydande finansiella resurser.

Enligt min mening bör kravet på borgensåtaganden för de privatägda mindre och medelstora varven kunna begränsas enligt följande.

Borgensåtagandet bör reduceras till 10% av vid varje tillfälle utestående kreditgarantier. Borgensåtagandet säkerställer därmed varvens affärsan-

svar. Reduceringen av borgensåtagandet bör avse endast framtida leveranser och inte garantier utfärdade före förändringen. Omprövning bör kunna medges för gamla garantier. Om särskilda skäl därtill finns skall dock högre varvsborgen kunna krävas.

Beträffande uppföljning av och information om existerande borgensåtaganden ligger det i sakens natur att riksgäldskontoret håller borgensmannen informerad om åtagandets storlek.

Som jag tidigare har nämnt har staten och Svenska Varv träffat ett avtal om en överföring av Zenit Shipping AB direkt till staten. F.n. svarar Svenska Varv för den för Zenit behövliga upplåningen. Upplåningen sker regelmässigt mot statlig garanti. Genom överföringen av aktierna i Zenit till staten kommer olika mellanhavanden mellan Svenska Varv och Zenit att lösas upp och Svenska Varv kommer i begränsad omfattning att svara för Zenits upplåning. Detta innebär att Zenit i viss utsträckning får finansiera sin verksamhet genom egen upplåning. Enligt min mening bör statliga kreditgarantier kunna lämnas för detta.

Jag förordar således att riktlinjerna för kreditgarantierna ändras i enlighet med det anförda.

Mot bakgrund av de tidigare redovisade bedömningarna av varvsindustriens volymutveckling kan behovet av kreditgarantier behöva öka med drygt 6 000 milj. kr. till 30 000 milj. kr.

Jag förordar sålunda att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att ikläda staten garantier avseende de svenska varvens produktion under förutsättning att garantiutfästelse för nya order har lämnats före utgången av år 1986 – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 30 000 milj. kr.

Beträffande avgifterna för statliga kreditgarantier vill jag påminna om vad jag framhöll i min anmälan till budgetpropositionen 1983 (prop. 1982/83:100 bil. 14 s. 264), nämligen att dessa bör utformas på så sätt att kreditgarantisystemet kan beräknas vara självbärande och sålunda inte kräva några insatser från staten. Avgifterna bör alltså vara så anpassade att de täcker dels administrationskostnader, dels förluster på grund av lämnade garantier. Jag förordar att regeringen föreslår riksdagen att godkänna dessa ändrade riktlinjer för avgifterna. Jag vill nämna att jag senare avser föreslå regeringen att ge nämnden för fartygskreditgarantier i uppdrag att i samarbete med riksgäldskontoret, när riksdagens beslut i dessa frågor föreligger, lämna förslag om en utformning av systemet med garantiavgifter så att de motsvarar det av mig angivna målet. Det nya systemet bör träda ikraft fr. o. m. budgetåret 1983/84. Regeringen kan därefter besluta i frågan. För de avgifter som inflyter för utfärdade garantier bör det enligt min mening uppföras en inkomsttitel för budgetåret 1983/84 på budgetens inkomstsida. Vidare föreslår jag att för detta ändamål för budgetåret 1983/84 under tolfte huvudtiteln även anvisas ett förslagsanslag av 50 milj. kr. för förlusttäckning av statliga garantier.

Jag vill i detta sammanhang även beröra några frågor angående verksamheten vid FKN. Med hänsyn till vad jag nyss har nämnt om självbärande garantisystem måste – för att garantiavgifterna skall kunna hållas på en rimlig nivå – endast begränsade risker accepteras inom kreditgarantisystemet. Detta torde i vissa fall innebära en mer restriktiv prövning av FKN än vad som hittills har varit fallet. Som framgår av underbilaga 2 är särskilt stora risker förenade med garantigivningen under byggnadstiden. Ett skäl härtill är att varvens kostnadskalkyler överskrids. Det bör därför enligt min mening ankomma på FKN att noga granska dessa kalkyler i samband med kreditprövning. Det är således en förutsättning för att utfästelse för kreditgaranti skall lämnas att försäljningspriset för nya order täcker varvens självkostnader eller att eventuella underskott på en enskild order kan täckas av vinster på andra order. Vidare kommer jag i det följande att redovisa vikten av att resultatet för Svenska Varvs fartygsinnehav skiljs från resultatet på fartygsproduktionen. Det bör ankomma på FKN att följa försäljningen av detta fartygsinnehav så att försäljningen sker till marknadsmässiga villkor. Vad gäller rätten att besvära sig över FKN:s beslut till regeringen avser jag att återkomma till regeringen med förslag om vissa begränsningar.

2.4.2 Räntestöd

Enligt beslut av riksdagen lämnas räntestöd för lån som tas upp med hjälp av kreditgarantier (prop. 1978/79: 49, NU 17, rskr 115 och prop. 1979/80: 165, NU 69, rskr 405). De närmare villkoren för stödet finns angivna i förordningen (1981: 665) om exportkreditfinansiering med statligt stöd och vad avser svenska beställare i 3 kap. förordningen (1980: 561) om statligt stöd till varvsföretag, m. m.

Villkoren innebär i huvudsak att räntestöd kan lämnas vid finansiering av nybyggnad eller större ombyggnad av fartyg, som beställs av svensk beställare vid svenskt varvsföretag före utgången av år 1983. Jag vill i detta sammanhang erinra om vad som anfördes i prop. 1980/81: 131 (sid. 24), nämligen att i de fall villkoren för svenska beställare vid svenska varv i fråga om låneandel och lånetid är förmånligare än vad som gäller vid export eller att i övrigt fördelar föreligger för beställare att beställa vid svenska varv är det rimligt att sådana fördelar balanseras t. ex. genom en höjning av räntesatsen. En förutsättning för räntestöd är vidare att kreditgaranti beviljats. En svensk beställare av fartyg vid svenskt varv kan f. n. erhålla 9,8 % ränta vid finansiering i US dollar och 10,3 % ränta vid finansiering i svenska kronor. Kredittiden är tolv år. För offshore-produkter gäller motsvarande 13,1 % resp. 13,6 % och tolv års kredittid. Skillnaden i ränta mellan fartyg och offshore-produkter förklaras av att offshore-produkter enligt internationella överenskommelser inte räknas som fartyg. Staten täcker sålunda skillnaden mellan nämnda utlåningsräntor och finansieringsinstitutens upplåningsräntor för aktuella projekt. Rän-

testöd avseende svenska beställares lån har hittills lämnats för lån om ca 2 250 milj. kr. Därutöver finns utfästelser om räntestöd för lån om ca 2 600 milj. kr.

Statligt räntestöd vid export har funnits i alla varvsländer sedan ett flertal år tillbaka, vilket för svenskt vidkommande bl. a. inneburit möjlighet att erbjuda den lägsta tillåtna ränta som den exportkreditöverenskommelse, som Sverige biträtt inom ramen för OECD, medgivit. Detta innebar tidigare att endast utländska beställare vid svenska varv kunde via det svenska exportkreditsystemet erhålla räntesubventionerad finansiering, medan svenska beställare inte kunde erbjudas samma förmån av ett svenskt varv. För att utjämna denna skillnad i konkurrensvillkor mellan svenska och utländska varvsföretag, när det gäller ränta i samband med kredit, infördes därför genom det nyss nämnda riksdagsbeslutet våren 1980 möjligheter till räntestöd för svensk beställare av nybyggnad eller ombyggnad av fartyg vid svenskt varv. Detta innebär att såväl svensk som utländsk beställare numera kan få subventionerad ränta vid beställning vid svenskt varv.

Räntestöd till svensk beställare lämnas i form av finansiering till fast räntesats för viss kredit. Redan i samband med beställningen kan utfästelse om räntestöd lämnas. Statens kostnad för räntestödet för såväl svensk som utländsk beställare är skillnaden mellan de kostnader som låneinstituten betalar vid sin upplåning och den subventionerade utlåningsräntan.

Beträffande räntestöd kan jag konstatera att denna typ av stöd finns i alla konkurrerande varvsländer. Dessa länder har enligt vad jag erfarit inte för avsikt att avveckla räntestödet. Motsvarande svenskt stöd bör därför tills vidare lämnas för att svensk varvsindustri skall ha möjlighet att konkurrera om beställningar. Stödet bör lämnas för order som tecknas före utgången av år 1986. Villkoren för stödet bör i huvudsak bibehållas. Vissa ändringar bör dock genomföras.

För att bättre kunna anpassa stödet till de särskilda förutsättningar som olika beställningar har i intjäningsförmåga bör det vara möjligt att lämna ett större räntestöd under en kortare tidsperiod med oförändrad löptid på lånet och med bibehållande av oförändrad subventionsgrad. Syftet med detta är att möjliggöra för beställaren eller varvet en lägre låneränta under den första delen under subventionsperioden. Statens kostnader ökar inte eftersom låneräntan under den senare delen anpassas så att subventionsgraden förblir densamma. Vid fastställandet av en sådan finansieringsuppläggning bör enligt min mening särskilt beaktas att statens risktagande inte försämras.

Jag vill vidare i detta sammanhang ta upp några frågor rörande finansiering av offshore-anläggningar. Räntan för sådana anläggningar har till följd av internationella överenskommelser höjts från 8,75 % till f. n. 13,1 %. Højningen har föranlett oro från svenska leverantörer av offshore-anläggningar att de inte längre skall kunna erbjuda konkurrenskraftiga fi-

nansieringsvillkor vid försäljningar. Jag vill i detta sammanhang erinra om att det föreligger möjlighet till gynnsammare finansieringsvillkor än eljest om ett påvisbart anbud från ett utländskt varv ger anledning till det (s. k. matching). Med hänsyn till vad jag tidigare har nämnt om att begränsa stödet vad gäller fartygsproduktion anser jag att denna möjlighet fortsättningsvis bör förbehållas offshore-anläggningar såväl vid export som vid inhemska beställningar.

Jag förordar att regeringen föreslår riksdagen att godkänna nämnda ändring i riktlinjerna för räntestödet.

Jag vill erinra om att jag i min anmälan till årets budgetproposition anmälde min avsikt att återkomma till riksdagen med beräkning av kostnaderna för räntestödet till varvsindustrin. Nämnden för fartygskreditgarantier har beräknat dessa kostnader för budgetåret 1983/84 till ca 135 milj. kr. Jag har inte några erinringar mot nämndens beräkningar och förordar därför att till räntestöd till varvsindustrin för budgetåret 1983/84 under tolfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 135 milj. kr.

Vid fartygsexport lämnar AB Svensk Exportkredit (SEK) enligt riksdagsbeslut statsstödda exportkrediter. SEK kan enligt detta system under vissa förutsättningar lämna lån för finansiering av exportkrediter i svenska kronor eller lämplig utländsk valuta till fast ränta som baseras på de lägsta räntesatser som har överenskommits internationellt för statligt stöd till exportkreditgivning. En stor del av det s. k. SEK-systemet utgörs av statsunderstödda exportkrediter för fartyg och offshore-plattformar. SEK har under den första fyraårsperioden 1978/79–1981/82 beviljat krediter uppgående till totalt 32 112 milj. kr., varav 25 % eller 7 893 milj. kr. avser fartyg och offshore-plattformar. De kreditavtal som slutits med anledning av SEK-systemet är få men till beloppet betydande. Statens kostnad för nuvarande åtaganden inom SEK-systemet beräknas under åren 1982–1988 uppgå till totalt 6 800 milj. kr., varav fartyg m. m. svarar för ca 1 500 milj. kr. eller ca 21 %.

Enligt min bedömning har SEK-systemet spelat en avgörande roll för varvens möjligheter att exportera fartyg. Jag vill också framhålla vikten av att de svenska varvens export kan öka.

I budgetpropositionen 1983 (prop. 1982/83:100 bil. 14) har regeringen föreslagit (punkt B 17) att riksdagen anvisar under tolfte huvudtiteln ett förslagsanslag av 480 milj. kr. för kostnader för statsstödd exportkreditgivning avseende export av fartyg m. m. Enligt vad jag har erfarit kommer – enligt de senaste beräkningarna – kostnaderna att uppgå till endast ca 350 milj. kr. Jag förordar därför att till kostnader för statsstödd exportkreditgivning avseende export av fartyg m. m. under tolfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 350 milj. kr.

2.4.3 Avskrivningslån, m. m.

Systemet med avskrivningslån till svensk varvsindustri infördes genom beslut av riksdagen våren 1980 och avlöste fr. o. m. år 1981 det s. k.

beställarstödet (prop. 1979/80:165, NU 69, rskr 405). För detta ändamål anvisade riksdagen 1055 milj. kr. som avsåg de svenska varvens produktion under åren 1981–1983. De närmare bestämmelserna om avskrivningslånen återfinns i 2 kap. förordningen (1980:561) om statligt stöd till varvsföretag, m. m.

Syftet med avskrivningslånen är att stärka de svenska varvens konkurrensförmåga gentemot utländska konkurrenter. Lånen ges i form av stöd per direkt produktionstimme för nybyggnad och större ombyggnad av fartyg enligt följande: 55 kr. per timme år 1981, 40 kr. per timme år 1982 och 25 kr. per timme år 1983.

Villkoren för avskrivningslånen innebär vidare att antalet stödberättigade timmar inte får överskrida det antal timmar som användes för fartygsproduktion år 1980. Stödet skall alltså inte kunna användas för att öka varvens kapacitet.

Av stödet har Svenska Varv AB hittills erhållit 687 milj. kr. och de mindre och medelstora privatägda varven 113 milj. kr.

Med hänsyn till vad jag tidigare anfört om fortsatt statligt stöd i andra varvsländer anser jag det inte möjligt att nu helt avveckla systemet med avskrivningslånen. Jag föreslår därför att avskrivningslån efter vissa ändringar även i fortsättningen skall kunna utgå till svensk varvsindustri. Jag föreslår följande ändringar beträffande avskrivningslån.

Avskrivningslånen bör utgå till svenska varv under en kortare tidsperiod än övriga stödformer – 1984–1985 – och utgå med 25 kr. per produktionstimme motsvarande 1983 års nivå med nu gällande villkor för lånen för de mindre och medelstora varven.

Av beslutade 1055 milj. kr. i avskrivningslån beräknades 725 milj. kr. tillföras Svenska Varv AB och 230 milj. kr. övriga privata mindre och medelstora varv. Av resterande 100 milj. kr. har viss del inlevererats och viss del använts för andra ändamål. Som tidigare nämnts har hittills 687 milj. kr. betalats ut till Svenska Varv, varför f. n. 38 milj. kr. återstår. Jag har bedömt Svenska Varvs behov av avskrivningslån till 200 milj. kr. per år under perioden 1984–1985 eller totalt 400 milj. kr. För de mindre och medelstora varven beräknar jag behovet av avskrivningslån under perioden 1984–1985 till 65 milj. kr.

Jag förordar sålunda att stödet utformas i enlighet med vad jag nu har anfört och att för budgetåret 1983/84 anvisas 465 milj. kr. till avskrivningslån till svensk varvsindustri i form av ett reservationsanslag.

Genom beslut av riksdagen hösten 1978 (prop. 1978/79:49, NU 17, rskr 115) anvisades 125 milj. kr. för bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer. Stödet gällde för order som tecknades före utgången av år 1983. Regeringen har genom beslut i december 1982 ianspråktagit hela det anvisade anslaget. Trots att beslut fattats som medför att hela stödanslaget ianspråktagits har det visat sig svårt att genomföra projekt med hjälp av detta stöd. Jag föreslår därför att sådant stöd fortsättningsvis inte lämnas.

Fr. o. m. år 1984 kommer det, om angivna förslag godtas, sålunda inte att finnas något särskilt bidrag för fartygsexport till utvecklingsländer. Jag vill dock peka på möjligheten att lämna bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer inom ramen för Beredningen för Internationellt Tekniskt Samarbete (BITS). Beredningar inom BITS bör i så fall ske i samarbete med FKN.

2.5 Finansiellt stöd till Svenska Varv AB samt Zenit Shipping AB

År 1980 erhöll Svenska Varv AB medelstillskott och bidrag om sammanlagt 1498 milj. kr. för perioden 1980–1984. Härtill kom Svenska Varvs andelar av det direkta varvsstödet och stödet till utvecklingsländer. För genomförande av strukturplanen tillkom vidare kapitaltillskott för avveckling av Öresundsvarvet med 1004 milj. kr. och för det s. k. Projekt 80 med 266 milj. kr. (prop. 1979/80:165, NU 69, rskr 405 och prop. 1980/81:131, NU 63, AU 17, rskr 393 och 394). För Projekt 80 har 238 milj. kr. betalats ut för att täcka projektets slutliga kostnad. Vidare tillkom att värdegarantier om ca 2800 milj. kr. i enlighet med tidigare utfästelser av staten beräknades infrias under perioden. Efter beslut i riksdagen har samtliga värdegarantier betalats ut till Svenska Varv (prop. 1981/82: 56, NU 13, rskr 82).

Nämnda tillskott beräknades ge Svenska Varv rimliga förutsättningar att genomföra nödvändiga förändringar för att verksamheten skulle bli bärkraftig senast år 1985. Koncernens soliditet skulle då uppgå till ca 16 % vilket bedömdes ge Svenska Varv rimlig beredskap för att möta olika risker under planens genomförande.

Enligt 1980 års strukturplan bedömdes Svenska Varv-koncernens verksamhet under åren 1980–1984 medföra en förlust på ca 2600 milj. kr. före ägartillskott, bokslutsdispositioner och skatt. Därtill kom kostnader för avveckling av bl. a. Öresundsvarvet och för utveckling av nya verksamhetsgrenar vilka bedömdes uppgå till 1800 milj. kr. Samtidigt bedömdes emellertid betydande återvinningar kunna ske av tidigare gjorda förlustriskreserveringar för koncernens eget fartygsinnehav samt för osäkra kundfordringar. Den samlade vinsten från fartygs- och fordringsengagemanget bedömdes således uppgå till ca 1700 milj. kr.

Redan under år 1981 kunde, som redovisas i prop. 1980/81:131, negativa resultatavvikelser från strukturplanen konstateras. Avvikelsena uppgick till ca 1200 milj. kr. och orsakades bl. a. av en starkt ogynnsam utveckling för fartygs- och fordringsengagemanget samt ökade räntekostnader till följd av ökad upplåning och höjda räntenivåer.

Under åren 1981–1982 har fortsatta negativa resultatavvikelser konstaterats i flera dotterbolag samt för verksamheten totalt. Förlusterna uppgår till 1600 milj. kr. för år 1981 och preliminärt till 1014 milj. kr. för år 1982 exkl. Zenit Shipping AB. De helt dominerande förluskällorna är även för

dessa år fartygsengagemanget, det mycket stora negativa räntenettet och stora valutaförluster. Härtill kommer att verksamheten inom industribolagen genererat förluster i storleksordningen 200 milj. kr. i stället för ca 150 milj. kr. i vinster. Moderbolagets egna kapital har härigenom i det närmaste helt förbrukats under år 1982. En förnyad finansiell rekonstruktion är därför oundviklig. Som underlag för bedömningen av erforderligt kapitaltillskott har Svenska Varv utarbetat en ny långsiktsplan för perioden fram t. o. m. år 1985. I det följande redovisar jag först Svenska Varvs ekonomiska planer exkl. rederiverksamheten, därefter motsvarande planer för Zenit Shipping AB.

2.5.1 Finansiellt stöd till Svenska Varv AB

Den uppdaterade strukturplanen utgår från nu gällande övergripande mål för koncernen, dvs. att åstadkomma lönsamhet i samtliga verksamhetsgrenar senast år 1985. För Kockums och Uddevallavarvet bedöms, som jag tidigare framhållit, lönsamhet inte kunna nås under perioden utan statligt stöd. Verksamheten vid Uddevallavarvet och Kockums bör dock fortsätta i reducerad omfattning på grund av de skäl som jag tidigare har redovisat.

Svenska Varv har i sin plan utgått från att ett kapitaltillskott om 1800 milj. kr. behövs för att återställa det tidigare egna kapitalet samt för att höja soliditeten så att bl. a. en rimlig räntebelastning erhålls.

Svenska Varv har hemställt att ägaren tillskjuter dels ett kapitaltillskott om 550 milj. kr. för att täcka nedskrivningar av anläggningarna hos nämnda varv till noll, dels ett tillskott om 346 milj. kr. för att täcka de särskilda omställningskostnader som uppstår till följd av kapacitetsminskningen. Resultatutvecklingen för koncernen enligt Svenska Varvs bedömning framgår av följande sammanställning. Beräkningarna har baserats på att koncernen erhåller de av mig nyss nämnda kapitaltillskotten. Det bör understrykas att uppgifterna om 1982 års resultat är preliminära.

Sammanställning av faktisk och bedömd resultatutveckling åren 1980–1985 för Svenska Varv AB (milj. kr.)¹

	Utfall 1980	1981	1982	Summa 1980–1982	Plan 1983	1984	1985	Summa 1983–1985
Storvarv	- 917	- 754	- 92	-1 763	+ 17	-113	+131	+ 35
Reparations- och mindre varv	- 217	- 157	+ 35	- 339	+ 27	+ 38	+ 39	+104
Industribolag	- 22	- 94	- 84	- 200	+ 49	+ 69	+ 85	+203
Utvecklings- bolaget och vindenergi	- 63	- 87	- 65	- 215	- 75	- 56	- 60	-191
Svenska Varv ²	- 173	- 579	- 666	-1 418	- 54	+163	+157	+266
Elimineringar ³	- 121	- 33	- 142	- 296	+131	+ 18	+ 18	+167
Summa Svenska Varv exkl. Zenit	-1 513	-1 704	-1 014	-4 231	+ 95	+119	+370	+584
Zenit	+ 52	+ 103	- 944	- 789				
Totalt	-1 461	-1 601	-1 958	-5 020				

¹ Stöd till beställare av fartyg, väsentligen vid storvarven, uppgick åren 1980–1981 till 535 milj. kr. Stödet gjorde det möjligt för varven att erhålla bättre priser och har därigenom förbättrat resultatet. För åren 1981–1982 utgår vidare 562 milj. kr. och för år 1983 38 milj. kr. i avskrivningslån till Svenska Varv exkl. Öresundsvarvet AB. Detta stöd har inte tillgodoräknats resultatet i sammanställningen.

² I resultatet ingår förutom kostnader för administration och utvecklingsbidrag ett stort negativt valuta- och räntenetto åren 1980–1982.

³ Elimineringar består huvudsakligen av koncernmässiga kvittningar av orealiserade valutaförluster.

Det egna kapitalet i koncernen som i 1982 års bokslut kommer att uppgå till ca 350 milj. kr. skulle med nämnt ägartillskott och åtföljande resultatutveckling samt efter avskiljande av Zenit Shipping AB uppgå till ca 2 250 milj. kr. vid utgången av år 1983. Soliditeten skulle därmed uppgå till knappt 20 % år 1983.

För bedömning av den risk och osäkerhet som åvilar prognosen vill jag särskilt notera följande. För storvarven förutsätts att Götaverken Arendal även fortsättningsvis kan generera överskott utan annat statligt stöd än räntestöd för krediter till kunder. Kockums och Uddevallavarvet förväntas nå nollresultat på de nya order som tecknas efter det att årliga subventioner om 200 milj. kr. per år har tillgodoräknats årsresultatet. Inom storvarven finns ett betydande kundfordringsengagemang samt vissa osäkra fordringar och borgensåtaganden. De osäkra fordringarna kommer i 1982 års bokslut att tas upp till ett belopp som motsvarar marknadsvärdet av de fartyg som fordringarna avser. Förlustreservering för vissa borgensåtaganden kommer även att göras. Effekterna härav har beaktats i det preliminära resultat för år 1982 som jag har redovisat.

Enligt de riktlinjer för Svenska Varvs fartygsproduktion som jag tidigare har redovisat bör fartygsproduktionen bära sina kostnader. Resultatet för det nuvarande fartygsinnehavet, både vad avser drift och försäljning, bör därför redovisningsmässigt skiljas från resultatet av fartygsproduktionen. Det slutliga resultatet av det nuvarande fartygsinnehavet bör varken positivt eller negativt påverka resultatet av fartygsproduktionen. Reparations-

varven och de mindre varven inom koncernen, dvs. Cityvarvet, Finnboda Varf och Karlskronavarvet, förväntas kunna vidmakthålla 1982 års resultatnivå. Industribolagen bedöms successivt kunna förbättra resultatnivån. Utvecklingssatsningarna inom Svenska Varv Utvecklings AB (prefabricerade anläggningar för ammoniak/urea m. m.) och Svenska Varv Vindenergi AB planeras fortsätta i hittillsvarande omfattning. Inom moderbolaget Svenska Varv AB skulle de föreslagna tillskotten medföra ett betydande positivt räntenetto som väl täcker koncernens centrala kostnader. I resultatprognoserna ingår slutligen en allmän riskgardering om 100 milj. kr. per år som bl. a. är avsedd att täcka eventuella valutaförluster. Det bör härvid noteras att avskiljningen av fartygsengagemanget med åtföljande lån kan försvåra Svenska Varv-koncernens möjligheter att på sätt som hittills skett balansera sina engagemang i utländsk valuta.

Det kapitaltillskott om ca 2 700 milj. kr. som Svenska Varv har förutsatt skulle ge koncernen en soliditet av knappt 25 % år 1985 vilket ungefär motsvarar vad jämförbar svensk industri har i soliditet.

Jag delar uppfattningen att Svenska Varv-koncernen bör ha en finansiell ställning som är jämförbar med vad som gäller i industrin i övrigt. Samtidigt bör dock noteras att en dylik bedömning i Svenska Varvs fall inte kan göras genom en enkel jämförelse av soliditeten. Svenska Varv-koncernens balansräkning avviker nämligen från ett typiskt större industriföretag i flera avseenden. Flera omständigheter ökar koncernens balansomslutning och sänker den redovisade soliditeten utan att den finansiella ställningen härigenom kan anses bli försvagad. Balansräkningen belastas bl. a. med betydande kundfordringar med lång löptid som refinanseras med hjälp av statliga kreditgarantier. Denna "refinansieringsverksamhet" saknar motsvarighet i andra företag. Även om fordringsengagemanget är förenat med vissa risker torde dessa inte vara av en sådan omfattning att denna del av balansräkningen bör finansieras med ett eget kapital om 25 %. Som jämförelse kan nämnas att kundförlusterna under den senaste tioårsperioden motsvarat i storleksordningen 10 % av engagemanget. Vidare kan noteras att koncernens pågående arbeten i betydande utsträckning finansieras med förskott från kunder, vilka tas upp bland skulderna. Nämda förskott möjliggörs genom statliga kreditgarantier till beställarna. Det kan hävdas att de förskott som motsvaras av nedlagda kostnader på pågående produktion bör avräknas från de nedlagda kostnaderna och således reducera balansomslutningen. Balansräkningen innehåller vidare reversfordringar på staten avseende tidigare utfästa tillskott. När dessa fordringar likvideras kommer antingen koncernens likvida ställning att stärkas alternativt länebördan att minska.

Svenska Varv-koncernen redovisar vid sidan av balansräkningen ett borgensansvar som år 1985 beräknas uppgå till ca 7 000 milj. kr. avseende lån som banker givit till kunder för fartyg som levererats från koncernen. Svenska Varv belastas således resultatmässigt om förluster inträffar på

dessa borgensengagemang. Slutligen bör vid en soliditetsjämförelse noteras att Svenska Varv inte som näringslivet i övrigt har obeskattade reserver och därmed latenta skatteskulder vilka bortfaller i händelse av förlust. Koncernens risksituation får allmänt anses vara sådan att den motiverar en förhållandevis hög soliditet mätt på ett jämförbart sätt.

Minskningen av verksamhetsvolymen vid Uddevallavarvet och Kockums medför särskilda ekonomiska belastningar under den tid som volymanpassningen äger rum. Dessa kostnader avser bl. a. produktivitetsstörningar i orderstocken, övertalig personal bland tjänstemän, åtgärder för anpassning av anläggningarna, ökade kostnadsräntor till följd av längre genomloppstid i produktionen samt vissa sociala åtgärder. Svenska Varv har tillsammans med berörda varv beräknat dessa kostnader till 346 milj. kr. Jag delar Svenska Varvs bedömning att minskningen av verksamhetsvolymen medför betydande kostnader. Enligt min mening bör det dock vara möjligt för varven att minska kostnaderna för omställningen jämfört med nämnda beräkning.

Svenska Metallindustriarbetareförbundet och Svenska Industritjänstemannaförbundet har i skrivelse den 10 mars 1983 anfört att Svenska Varv avser att vid personalminskningen enligt tidigare nämnt styrelsebeslut utnyttja möjligheterna till ersättning från arbetslöshetskassorna och till statlig förtidspensionering av arbetsmarknadsskäl. De fackliga organisationerna anser att staten bör ställa medel till Svenska Varvs förfogande för att bolaget skall kunna lösa eventuella förtidspensioneringar m. m. på egen hand.

Förmåner som arbetslöshetsersättning och förtidspension är reglerade i lag och kan endast beviljas av arbetslöshets- eller försäkringskassa efter särskild prövning i varje enskilt fall. Ersättning från arbetslöshetskassa förutsätter att förmånstagaren aktivt söker arbete. Jag har inhämtat av chefen för arbetsmarknadsdepartementet att man inom ramen för Delfa – delegationen för arbetstidsfrågor – har för avsikt att ta upp vissa frågor som berör den situation som jag här har behandlat. Några särskilda medel har – utöver vad SVAB begärt – inte här beräknats.

Efter det att hänsyn tagits till de faktorer som påverkar bedömningen av lämplig soliditet och nyss nämnda omställningskostnader, finner jag att en soliditet om ca 15 % ger Svenska Varv en tillfredsställande finansiell ställning. Om hänsyn tas till de redovisade speciella faktorerna i Svenska Varvs balansräkning innebär detta enligt min bedömning en finansiell ställning som motsvarar ca 25 % soliditet i ett genomsnittligt industriföretag. För att år 1983 uppnå en soliditet om ca 15 % erfordras ett kapitaltillskott om ca 1 850 milj. kr. Om Svenska Varvs resultatprognoser infrias bör soliditeten kunna öka till ca 20 % år 1985.

Jag förordar således att 1 850 milj. kr. betalas ut som medelstillskott till Svenska Varv för att dels öka soliditeten, dels täcka bolagets kostnader för minskad kapacitet vid Kockums och Uddevallavarvet. Medlen bör anvisas på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1982/83.

Svenska Varv har föreslagit att anläggningarna vid Kockums och Uddevallavarvet skall skrivas ned till noll. Kostnaden härför är ca 550 milj. kr. Jag delar Svenska Varvs bedömning att en nedskrivning av nämnda anläggningar är nödvändig. Jag anser dock att nedskrivningen i huvudsak bör begränsas till att motsvara det minskade kapacitetsutnyttjandet. Med hänsyn till de mycket begränsade avkastningsmöjligheterna och för att begränsa effekterna av kapacitetsminskningen på varvens styckekostnader kan dock en nedskrivning med 362 milj. kr. vara lämplig.

Nedskrivningen motsvaras inte av några utbetalningar från Svenska Varv. Med hänsyn härtill behövs f. n. inte någon likviditetspåfyllnad till bolaget från statens sida. För att täcka den förlust som uppstår genom nedskrivningen behöver bolaget tillföras en intäkt av motsvarande storlek. Jag finner att en lämplig form härför är att staten utfärdar skuldebrev till bolaget.

Enligt riksdagens beslut åren 1980–1981 (prop. 1979/80: 165, NU 69, rskr 405 och prop. 1980/81: 131, NU 63, AU 17, rskr 393 och 394) har fullmäktige i riksgäldskontoret efter hemställan av regeringen genom skilda beslut utfärdat skuldebrev till Svenska Varv för nedskrivning av anläggningstillgångar till ett belopp av 606 milj. kr. Det sammanlagda bemyndigandet för nedskrivning av anläggningstillgångar inom Svenska Varv-koncernen uppgår till 663 milj. kr. Med hänsyn till vad jag tidigare har anfört beträffande Kockums och Uddevallavarvet bör skuldebrev därmed i stället utfärdas för nedskrivning av anläggningar till Svenska Varv AB uppgående till 305 milj. kr. utöver tidigare bemyndigande. Jag förordar således att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att utfärda skuldebrev till Svenska Varv AB – inkl. tidigare utfärdade skuldebrev – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 968 milj. kr.

Skuldebrevet bör ha en löptid på längst 15 år. På skuldbeloppet bör ränta utgå med belopp som regeringen bestämmer med hänsyn till det allmänna ränteläget. Amortering skall ske med början den 1 juli 1984 med belopp som regeringen årligen bestämmer. Ett villkor för att full amortering skall ske är dock att varvens kapacitet minskar på det sätt som är förutsatt. I den mån kapaciteten blir högre äger staten rätt att i motsvarande mån minska medelstillskottet och det härav föranledda skuldbeloppet. Jag vill erinra om att regeringen i budgetpropositionen 1983 (prop. 1982/83: 100 bil. 14) föreslagit (punkt G 6.) att riksdagen anvisar under tolfte huvudtiteln ett förslagsanslag av 107 milj. kr. för kostnader för skuldebrev till Svenska Varv AB. Mot bakgrund av de förändringar jag nu förordat uppgår kostnaderna för detta skuldebrev till 125 milj. kr. Jag förordar därför att till kostnader för skuldebrev till Svenska Varv AB under tolfte huvudtiteln anvisas ett förslagsanslag av 125 milj. kr.

De medelstillskott till Svenska Varv AB som jag har förordat uppgår således till 2155 milj. kr. Härtill kommer Svenska Varvs andel av det direkta varvsstödet, vilket för åren 1984–1985 uppgår till 400 milj. kr.

Ett av Svenska Varv-koncernens hittillsvarande stora problem har varit ett negativt räntenetto som under senare år varierat mellan 564 och 983 milj. kr. Merparten av ränteunderskotten hänför sig till det fartygsengagemang som jag nu förordar skall avskiljas från koncernen. Efter det förordade tillskottet skulle koncernen erhålla ett positivt räntenetto av storleksordningen 200 milj. kr.

Baserat på det, i förhållande till Svenska Varvs plan, något lägre kapitaltillskott som jag har förordat får det bedömda resultatet för koncernen för perioden 1983–1985 minskas med drygt 125 milj. kr. från 600 milj. kr. i överskott till ca 475 milj. kr.

Koncernens balansräkning utvecklas därmed enligt följande sammanställning.

Sammanställning över Svenska Varvs balansräkningar åren 1980–1985
(milj. kr.)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Likvida medel	400	512	127	200	200	200
Växelfordringar m. m.	4 593	5 330	3 806	4 423	4 714	5 281
Prod. i arbete	3 369	3 379	2 978	3 690	3 094	3 043
Övriga tillg.	5 857	6 351	4 425	4 674	3 657	2 033
Anläggningar	1 789	1 516	1 316	893	900	888
Skepp	2 271	2 106	702	189	195	545
	18 279	19 194	13 354	14 069	12 760	11 990
Leverantörsskulder	797	706	681	689	916	959
Förskott	1 054	2 539	2 261	2 652	2 133	1 799
Lån	10 418	10 738	7 068	5 911	5 171	4 215
Övriga skulder	4 555	4 042	2 992	2 885	2 546	2 718
Eget kapital	1 455	1 169	352	1 932	1 994	2 299
	18 279	19 194	13 354	14 069	12 760	11 990

Av sammanställningen framgår att koncernens anläggningar nu är lågt värderade och vida understiger det redovisade egna kapitalet. Genom den omfattande förskottsfinansieringen begränsas vidare koncernens rörelsekapitalbehov till mindre belopp.

Sammanfattningsvis vill jag vad gäller Svenska Varv-koncernen anföra följande. Med de åtgärder beträffande Kockums och Uddevallavarvet som jag tidigare har föreslagit i kombination med det stöd som jag i det tidigare förordat kan utgå till svenska och utländska beställare anges den ekonomiska och kapacitetsmässiga ram inom vilken verksamheten skall bedrivas.

En förutsättning för att erhålla varvsstöd i form av avskrivningslån, kreditgarantier, räntestöd m. m. skall vara att produktionskapaciteten vid de båda varven uppgår till högst den nivå som angivits. För övriga varv inom koncernen bör som ett villkor för erhållande av stöd gälla att riktlinjerna i koncernens strukturplan fullföljd.

Med de redovisade villkoren förutsätts varven teckna order som minst

täcker självkostnaderna. Om inte detta visar sig möjligt ankommer det på koncernledningen och varven att genomföra erforderliga neddragningar av kapaciteten eller avveckla hela varvsenheter.

Jag har tidigare redovisat att ett avtal träffats mellan staten och Svenska Varv AB om förvärv av nämnda bolags aktier i Zenit Shipping AB. Köpeskillingen enligt avtalet uppgår till 23 milj. kr., vilket motsvarar aktiernas bokförda värde i Svenska Varv AB. Jag förordar därför att regeringen föreslår riksdagen att anvisa 23 milj. kr. härför. Medlen bör anvisas under ett särskilt reservationsanslag benämnt Förvärv av Svenska Varv AB:s aktier i Zenit Shipping AB på tilläggsbudget III till statsbudgeten för innevarande budgetår.

2.5.2 Finansiellt stöd till Zenit Shipping AB

Fraktmarknaden har, som jag tidigare har redovisat utvecklats mycket negativt under år 1982. Detta gäller även priserna på andrahandsfartyg. Resultatet för Zenit Shipping AB beror av dels fartygens befraktnings- och driftresultat, dels vinster eller förluster vid avyttring av fartyg och dels eventuella omvärderingar av fartygsinnehavet till följd av större förändringar av fartygens marknadsvärden. Utvecklingen under de senaste tre åren framgår av följande sammanställning.

Sammanställning av resultatutvecklingen i Zenit Shipping AB åren 1980–1982 (milj. kr.)

	1980	1981	1982
Resultat av drift inkl. räntekostnader och kurs-differenser	+80	- 75	-966
Försäljningsresultat samt omvärdering av fartyg och fordringar	-28	+177	+ 22
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	+52	+103	-944

För åren 1980 och 1981 redovisas överskott. Det bör dock observeras att överskottet väsentligt understiger vad som förutsätts i 1980 års strukturplan. Den stora förlusten år 1982 är delvis en följd av den starkt försämrade fraktmarknaden. Zenit Shipping har under år 1982 övertagit flera förlustbringande fartygsengagemang från varven, vilket har ökat rederiets förlust.

Resultatet för år 1982 har inte belastats med någon nedskrivning av fartygsvärdena. Det bokförda värdet den 31 december 1982 på Zenits fartygsinnehav uppgår till 3 638 milj. kr. Zenit har bedömt att det aktuella marknadsvärdet, förutsatt en planmässig avyttring över en period av ett till två år, uppgår till ca 2 400 milj. kr. Om flottan inkl. befintliga inbefraktningsåtaganden skulle avvecklas omgående har värdet bedömts till ca 1 200 milj. kr. För att illustrera möjligheterna att snabbt och till rimliga villkor avyttra flottan kan nämnas att antalet avslut på den totala världsmarknaden inom berörda fartygskategorier under senare år uppgått till enbart ca

50 per år vilket således skall jämföras med Zenits flotta på 39 fartyg. Det är således uppenbart att en snabb avveckling av Zenits fartygsengagemang och inbefraktningssåtaganden innebär att förluster i storleksordningen 2 400 milj. kr. skulle realiseras.

Dagens marknadsvärden bedöms allmänt som extremt låga och representerar en historiskt mycket låg nivå. En viss värdeökning bör därför vara möjlig under de kommande åren. Svenska Varv har i sina kalkyler utgått från alternativa scenarier. Dessa utgår från olika antaganden beträffande bl. a. världens energikonsumtion, oljekonsumtion samt BNP-utveckling.

I huvudscenariet vilket enligt min mening får betraktas som relativt försiktigt förutses världens BNP öka med ca 1 % per år åren 1983–1986. Detta innebär i stort uppläggning av fartygen under tre år varefter, genom att tonnageöverskottet successivt försvinner, fraktraterna förbättras och möjliggör drift samt försäljning av fartygen. Sämre utveckling av världsekonomin kan i och för sig tänkas men ger ändå inte sämre resultat eftersom scenariet i princip innebär uppläggning för hela flottan. En utveckling enligt ett dylikt scenario medför fortsatta stora förluster i form av driftunderskott och räntekostnader. Det samlade underskottet beräknas under åren 1983–1986 uppgå till ca 2 000 milj. kr. Fartygen bedöms kunna säljas vid periodens slut till priser som täcker det nuvarande bokförda värdet. Nuvärdet av bedömda förluster uppgår till ca 1 500 milj. kr. Denna förlust skall jämföras med bedömda förluster vid en omedelbar avveckling av flottan vilka beräknas till 2 400 milj. kr. i form av realisationsförluster och utlösen av inbefraktningssavtal. Kalkylen talar således för att flottan bör bevaras ytterligare några år i avvaktan på en återhämtning av andrahandsmarknaden. Osäkerheten i kalkyler av detta slag är självfallet betydande. De mer optimistiska konjunkturscenarios som har utvärderats av Zenit Shipping visar att möjligheter till större återvinning av tidigare förluster kan föreligga.

Strategin och de konkreta åtgärderna för hanteringen av Zenits fartygsengagemang har fortlöpande prövats av ledningen för Zenit. De riktlinjer som har förordats av rederiet för den fortsatta verksamheten innebär att fartygsinnehavet kommer att avyttras så snart marknadsförhållandena medger. Ett grundläggande element är härvid att eftersträva bästa möjliga ekonomiska utfall för varje enskilt fartyg. Den stora omfattning som kännetecknar Zenits fartygsinnehav gör det dock nödvändigt att en successiv avyttring sker med inriktning på att engagemanget skall vara avvecklat innan marknaden ånyo försämras.

Av Zenits handlingsplan framgår vidare bl. a. att fartygen i avvaktan på försäljning skall förvaltas och drivas på effektivast och billigast möjliga sätt samt ges ett fullgott underhåll.

För egen del vill jag ansluta mig till de grundläggande riktlinjer för Zenits fortsatta verksamhet som har förordats av ledningen för Zenit Shipping.

Jag vill understryka vikten av att fartygen avyttras så snabbt som mark-

nadsförhållandena medger. Med hänsyn till omfattningen av Zenits fartygsinnehav torde det bli nödvändigt att successivt minska detta. Detta innebär i sin tur att vid en kommande uppgång av fartygsvärdena måste vissa fartyg avyttras under uppgångsskedet. Innehavet bör vara avvecklat innan marknaden ånyo försämras.

För att uppnå ett så tillfredsställande ekonomiskt resultat som möjligt utifrån dessa förutsättningar bör Zenit kontinuerligt följa marknaden, bevaka möjligheter till försäljning och fortlöpande värdera det ekonomiska utfallet av en försäljning mot att behålla fartygen ytterligare en tid. Försäljning bör i möjligaste mån ske utan att kvardröjande risker i form av kundkrediter eller borgensengagemang belastar företaget. I avvaktan på försäljning bör Zenit förvalta och driva fartygen på effektivast och billigast möjliga sätt samt bibehålla ett gott underhåll av fartygen.

Även om en strategi där fartygen bevaras ytterligare något eller några år medför att förlusterna i Zenit Shipping minskas med betydande belopp, krävs stora kapitaltillskott för att genomföra nämnda strategi. Kapitaltillskotten bör enligt min mening vara av en sådan omfattning att bolaget har tillräckliga resurser att dels hantera fartygsinnehavet fram till dess försäljning sker, dels genomföra försäljningar som medför realisationsförluster.

För att täcka den ackumulerade förlusten i 1982 års bokslut krävs 841 milj. kr. Med rådande marknadsläge torde även den förväntade förlusten år 1983, uppgående till ca 769 milj. kr., vara ofrånkomlig. Zenit Shipping AB:s aktiekapital uppgår f.n. till 25 milj. kr. För att ge bolaget rimlig finansiell stadga och därmed möjlighet att hantera avvecklingen av fartygen på ett tillfredsställande sätt bör bolagets egna kapital förstärkas. Jag anser att bolagets egna kapital bör öka med 350 milj. kr. Fraktnivåer och andrahandspriser under år 1984 och framåt är mycket svårbedömbara. Jag anser därför att 1 040 milj. kr. bör stå till regeringens förfogande för att täcka ytterligare förluster om detta skulle visa sig erforderligt. I enlighet med det anförda förordar jag att regeringen föreslår riksdagen att anvisa 3 000 milj. kr. under ett särskilt anslag benämnt Tillskott till Zenit Shipping AB på tilläggsbudget III till statsbudgeten för innevarande budgetår.

Zenit har möjligheter att vid gynnsam utveckling av fraktmarknad och andrahandspriser uppnå vinster. Dessa bör tillföras staten. Jag förordar därför att tillskottet till Zenit helt eller delvis utgår i form av ett villkorligt aktieägartillskott. Återbetalning av tillskottet skall ske om bolagets egna kapital, enligt fastställd balansräkning, överstiger 400 milj. kr. åren 1983–1985 och 100 milj. kr. för åren därefter.

I bedömningen av de erforderliga kapitaltillskotten till Zenit har jag utgått från att de nuvarande bokförda värdena på fartygsinnehavet kan bibehållas. Detta synsätt motiveras av att försäljningspriset vid en kommande avyttring beräknas uppgå till det bokförda värdet och att de av mig förordade tillskotten jämte eventuella ytterligare tillskott bedöms täcka de förluster som kan uppstå innan fartygen avyttras. Vidare kan noteras att

merparten av bolagets lån är säkerställd med statlig kreditgaranti. Det faktum att aktuellt marknadsvärde understiger bokfört värde med betydande belopp torde under dessa omständigheter inte behöva föranleda något krav på nedskrivning av de bokförda värdena.

2.6 Landskrona Produktions AB, m. m.

Den 1 juli 1982 bildades med finansiellt stöd från Öresundsvarvet AB och Landskrona Finans AB företaget Landskrona Produktions AB (LaPro). LaPro sysselsätter i dag ca 200 personer varav 110 med lönebidrag. Genom samarbete med Landskrona Finans AB samt marknads- och utvecklingsbolag skall LaPro kunna fånga in nya uppfinningar och produkter som kan skapa arbetstillfällen i företaget. Produkterna knyts till LaPro genom produktionsavtal. Hittills har ett 15-tal produkter knutits till företaget. Det är dock endast ett fåtal av dem som är i ett sådant skede att en lönsam produktion kan bedrivas. För övervägande delen av produkterna är det fråga om prototyp- och nollserietillverkning. För att kunna fortsätta med verksamheten vid LaPro har bolaget ansökt om ett bidrag för den närmaste fyraårsperioden med totalt 15 milj. kr. AMS har den 25 februari 1983 överlämnat företagens ansökan till regeringen.

Enligt min uppfattning har bildandet av LaPro en väsentlig betydelse för att begränsa arbetslösheten i samband med Öresundsvarvets avveckling, särskilt med tanke på att större delar av de i företaget sysselsatta har särskilda svårigheter att finna anställning på den öppna marknaden. Av de 200 anställda erhåller, som jag tidigare nämnde, företaget lönebidrag för 110 personer. 85 % av de anställda är över 40 år och 50 % är över 50 år. För att verksamheten skall kunna fortsätta att bedrivas på avsett sätt bedömer jag, efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet, att staten bör medverka med ett bidrag för den fortsatta verksamheten vid LaPro. Det statliga bidraget bör uppgå till högst det belopp som LaPro ansökt om. Enligt min mening bör de medel som erfordras för detta ändamål kunna finansieras från de medel som återstår på reservationsalslaget Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna. Jag återkommer i det följande till detta.

Jag vill i detta sammanhang erinra om erfarenheterna vid nedläggningen av Öresundsvarvet. För att underlätta omställningen bildades Landskrona Finans i samband med riksdagens beslut att avveckla Öresundsvarvet AB i Landskrona. Regeringen beslöt då att de 100 milj. kr. som tidigare bl. a. anvisats för att täcka utvecklingskostnaderna vid Öresundsvarvet fick användas i Landskrona Finans verksamhet. Bolaget skulle utgöra ett komplement till andra insatser som vidtogs för att bygga ut näringslivet i Landskronaregionen. Landskrona Finans hittillsvarande verksamhet har resulterat i engagemang i 53 olika projekt/företag. Det totala åtagandet uppgår till ca 72 milj. kr. och beräknas ge ca 620 nya arbetstillfällen. På sikt torde antalet arbetstillfällen kunna uppgå till ca 1 050 för de 53 projekten.

2.7 Säkerhetsutbildning för offshore-personal

På anläggningar för utvinning av olja och gas i Nordsjön ställs mycket höga krav vad gäller skydds- och säkerhetsfrågor. Bestämmelserna här skärpts under de senaste åren och i dag skall alla som arbetar på eller vid anläggningarna ha genomgått en särskild säkerhetsutbildning. Norge har ägnat stor uppmärksamhet åt säkerhets- och arbetsmiljöfrågor i marin miljö och torde i dag vara ledande inom detta område. Mycket talar för att de norska bestämmelserna kommer att bli internationellt normgivande. Det innebär t. ex. att även på den engelska kontinentalsockeln kommer samma regler att tillämpas.

För svensk industri är således säkerhetsutbildning en förutsättning för att med egen personal kunna utföra arbeten i Nordsjön. Det gäller såväl de offshore-företag som redan är etablerade i Nordsjön som de företag som önskar etablera sig där. Ofta rör det sig om tillverkare som både levererar och installerar utrustning för borrhullar m. m.

Den säkerhetsutbildning som krävs i Norge kan i dag inte erhållas i Sverige. Chalmers Tekniska Högskola (CTH) ansökte därför den 18 juni 1982 hos dåvarande regering om investeringsmedel för att kunna genomföra den aktuella utbildningen. Utbildningen skulle genomföras i Göteborg i samarbete med Projekt Lindholmen AB, som ägs av Göteborgs kommun och Göteborgs Brandförsvär. Den 7 mars 1983 kompletterades ansökningen med en utredning om industrins intresse av utbildningen. Utredningen visar på ett stort intresse inte bara från företag i Sverige utan även i Norge, Danmark och Finland.

CTH framhåller att svårigheterna för svensk industri att få personalen säkerhetsutbildad inom landet utgör ett allvarligt hinder för svensk industri att vinna insteg i den expanderande offshore-sektorn. Det finns vissa möjligheter att köpa utbildningsplatser i Norge, men tillgången på platser anses under de närmaste åren vara för liten. För det planeringsarbete som bedrivits i Göteborg sedan hösten 1981 för att få till stånd goda övningsanläggningar för den planerade utbildningen har utbildningsanstalter i Norge, England och Skottland stått som förebilder. För utbildningen erfordras dyrbara anläggningar eftersom övningar av praktisk karaktär är nödvändiga. Driftskostnaderna blir därmed förhållandevis höga. CTH framhåller vidare att om både investerings- och driftskostnaderna skall täckas av kursavgifter blir dessa för höga, framför allt för mindre och medelstora företag. För att sänka kursavgifterna till en rimlig nivå krävs därför ett investeringsbidrag på sammanlagt 17 milj. kr. för att uppföra anläggningarna.

CTH avses svara för utbildningens innehåll och genomförande samt utfärda certifikat. Göteborgs Brandförsvär genomför brandskyddsutbildningen. Projekt Lindholmen AB ansvarar för uppbyggnad av anläggningarna och ekonomisk samordning, vidare för drift och underhåll med undan-

tag av brandövningsanläggningen, vilken kommer att handhas av Göteborgs Brandförsvär.

Sverige har ratificerat den s.k. STCW-konventionen, som innehåller nya internationella normer för sjöfartens ombordanställda personal vad gäller personlig säkerhets- och räddningsutbildning. Enligt CTH förväntas under år 1983 föreskrivet antal stater ha undertecknat konventionen vilket innebär att de nya bestämmelserna skall träda i kraft ett år därefter. CTH framhåller att de planerade utbildningsanläggningarna för offshore-personal är konstruerade så att de passar även för STCW-utbildning. De båda utbildningarna kan också bedrivas parallellt.

Efter samråd med industriministern vill jag anföra följande.

Jag delar den bedömning som CTH m. fl. gör, nämligen att den aktuella säkerhetsutbildningen för offshore-personal bör komma till stånd i Sverige. Den är angelägen för svensk industri av konkurrensskäl. I sammanhanget bör även nämnas att kontakter har ägt rum med Norge vad gäller Norges möjligheter att ställa utbildningsplatser till förfogande. Information om ett svenskt utbildningsinitiativ bör därför ges bl. a. inom ramen för den norsk-svenska blandade kommissionen.

Förutsatt att kostnaderna för drift och underhåll av anläggningarna samt för utbildningens genomförande kan finansieras av de inblandade intressenterna, bör ett statligt engångsbidrag till anläggningsinvesteringarna kunna lämnas. Möjligheterna att minska investeringsutgifterna från statens sida bör ytterligare utredas. Det statliga bidraget bör uppgå till högst det belopp som begärs av CTH m. fl. Enligt min mening bör de medel som erfordras för nämnda ändamål kunna finansieras från de medel som återstår på reservationsanslaget Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna. Jag återkommer i det följande till detta.

2.8 Vissa övriga anslagsfrågor

2.8.1 Avskrivningslån till varvsindustrin

Riksdagen beslöt i juni 1980 att anvisa ett reservationsanslag för budgetåret 1980/81 av 1 055 milj. kr. för avskrivningslån till varvsindustrin, m. m. Av detta belopp har regeringen genom olika beslut fördelat 725 milj. kr. i avskrivningslån till Svenska Varv-koncernen och 230 milj. kr. i avskrivningslån till privata mindre och medelstora varv samt 15 milj. kr. som avsågs för Karlskronavarvet AB för ombyggnader av vissa fartyg. Av anslaget har 85 milj. kr. sedermera inlevererats till statsbudgetens inkomstsida.

Vidare beslöt riksdagen den 11 juni 1982 (NU 1981/82:53, rskr 1981/82:405) bl. a. dels att 30 milj. kr. av anslaget skulle användas för rekonstruktion av AB Nya Oskarshamns Varv m. m., dels bemyndiga regeringen att såvitt avsåg rekonstruktionen av Oskarshamns Varv om det visade sig erforderligt utfärda garanti för förlusttäckning inom skälig ekonomisk ram.

Beslutet innebar att anslaget fick tas i anspråk för infriande av sådan garanti. Beslut om garanti och infriande av garanti skall enligt riksdagens beslut anmälas till riksdagen.

I samband med att skeppsbyggnadskontrakt tecknats mellan AB Nya Oskarshamns Varv och partrederiet under bildande för nybygge 438 vid varvet har Zenit Produkttank AB, ett dotterbolag till Zenit Shipping AB, och partrederiet ingått ett tidsbefraktningsavtal beträffande nämnda nybygge för en period av fem år. Befraktningsavtalet är villkorat bl. a. av att förlusttäckningsgaranti lämnas av staten beträffande förluster som avtalet kan komma att föranleda för Zenit Produkttank AB. Regeringen har genom beslut lämnat utfästelse om att förluster som kan uppkomma för Zenit Produkttank AB på grund av det nämnda befraktningsavtalet skall täckas genom statliga medel.

Med hänsyn till vad jag tidigare har anfört om Zenit Shipping AB bör enligt min mening ett reservationsanslag av 30 milj. kr. anvisas på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1982/83 under fjortonde huvudtiteln för infriande av eventuella förluster enligt den nämnda utfästelsen.

Vidare förordar jag att de medel som återstår av anslaget efter det att FKN beslutat om utbetalning av avskrivningslån för år 1983 inte skall utnyttjas. Dessa medel skall levereras in på statsbudgetens inkomstsida.

2.8.2 Lån till mindre och medelstora varv

Riksdagen beslöt i juni 1980 (prop. 1979/80: 165, NU 69, rskr 405) att för budgetåret 1980/81 anvisa ett reservationsanslag av 20 milj. kr. benämnt Lån till mindre och medelstora varv. Enligt 5 kap. 1 § förordningen (1980: 561) om statligt stöd till varvsföretag m. m. (ändrad senast 1982: 564) kan i vissa fall stöd lämnas varvsföretag med mindre än 1 700 anställda för kostnader för

1. marknadsundersökningar eller marknadsbearbetningar som avser utländska marknader eller
2. framtagande av anbud till utländska beställare.

I 5 kap. 6 § föreskrivs att lån för sistnämnda ändamål kan efterges om anbudet inte leder till avtal. Stödet till nämnda exportfrämjande åtgärder har under den hittillsvarande perioden utnyttjats i mycket liten omfattning (ca 4 milj. kr. av anslagna 20 milj. kr.). Enligt min mening är det inte motiverat med en förlängning av detta stöd. Jag förordar därför att återstående medel efter av FKN gjorda utfästelser per den 1 juli 1983 levereras in på statsbudgetens inkomstsida.

2.8.3 Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna

Riksdagen beslöt den 19 december 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 17, rskr 115) att anvisa ett reservationsanslag för budgetåret 1978/79 benämnt Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna av 265 milj. kr. Vidare beslöt riksdagen i maj resp. juni månad 1979 (prop. 1978/79: 124,

NU 47, rskr 356 och prop. 1978/79: 211, NU 58, rskr 449) dels att 150 milj. kr. av nämnda anslag skulle användas såsom avskrivningslån till beställare av fartyg, dels att anslaget skulle användas för täckande av 1979 års förluster i bolagen Kockums Construction AB och Kockums Energisystem AB. Dessa förluster har uppgått till drygt 11 milj. kr. Regeringen har genom skilda beslut lämnat lån för vissa projekt till ett sammanlagt belopp av drygt 40 milj. kr. Av anslaget återstår f. n. ca 63 milj. kr.

Som jag tidigare har redogjort för kommer kapaciteten att reduceras vid olika varvsföretag. Utöver de industri- och arbetsmarknadspolitiska åtgärderna som chefen för arbetsmarknadsdepartementet och jag tidigare har redovisat kan det med hänsyn till reduceringarnas omfattning och arbetsmarknadsläget på aktuella orter finnas anledning att överväga även andra åtgärder för att minska sysselsättningsproblemen för de som blir övertaliga till följd av beslutade kapacitetsminskningar. Det har inte nu varit möjligt att med någon större precision avgöra behovets omfattning och tidpunkten för sådana åtgärder som kan bli nödvändiga. Det bör ankomma på regeringen att närmare bedöma detta behov och utarbeta närmare föreskrifter. För att klara finansieringen av sådana åtgärder förordar jag att de medel som återstår på reservationsanslaget Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna, får användas för detta ändamål. Dessa medel bör härutöver kunna användas för att vid behov stödja verksamheten vid Landskrona Produktions AB (La Pro) på det sätt som jag tidigare har redovisat samt för investeringar i anläggningar för säkerhetsutbildning för offshore-personal. Regeringen bör inhämta riksdagens medgivande härtill.

3 Hemställan

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

1. godkänna de ändrade riktlinjer för stöd till svensk varvsindustri som jag har förordat (avsnitt 2.4),
2. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år 1986 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri och till beställare av fartyg hos svenska varv – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 30 000 000 000 kr. (avsnitt 2.4.1),
3. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att utfärda skuldebrev till Svenska Varv AB – inkl. tidigare utfärdade skuldebrev – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 968 000 000 kr. (avsnitt 2.5.1),
4. godkänna de ändrade riktlinjer för avgifter på fartygskreditgarantier som jag har förordat (avsnitt 2.4.1).

5. godkänna vad jag har anfört om användningen av det i statsbudgeten för budgetåret 1980/81 uppförda reservationsanslaget Avskrivningslån till varvsindustrin, m. m. (avsnitt 2.8.1),
6. godkänna vad jag har anfört om användningen av det i statsbudgeten för budgetåret 1980/81 uppförda reservationsanslaget Lån till mindre och medelstora varv (avsnitt 2.8.2),
7. godkänna vad jag har anfört om användningen av det i statsbudgeten för budgetåret 1978/79 uppförda reservationsanslaget Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna (avsnitt 2.8.3),
8. till *Avskrivningslån till svensk varvsindustri* för budgetåret 1983/84 under tolfte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 465 000 000 kr. (avsnitt 2.4.3),
9. till *Förlusttäckning till följd av statliga garantier till svensk varvsindustri och beställare av fartyg* för budgetåret 1983/84 under tolfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 50 000 000 kr. (avsnitt 2.4.1),
10. till budgetens inkomstsida för budgetåret 1983/84 uppföra en ny inkomsttitel benämnd *Influtna avgifter för statliga garantier* (avsnitt 2.4.1),
11. till *Förvärv av Svenska Varv AB:s aktier i Zenit Shipping AB* på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1982/83 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 23 000 000 kr. (avsnitt 2.5.1),
12. till *Kapitaltillskott till Svenska Varv AB* på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1982/83 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1 850 000 000 kr. (avsnitt 2.5.1),
13. till *Tillskott till Zenit Shipping AB* på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1982/83 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 3 000 000 000 kr. (avsnitt 2.5.2),
14. till *Infriande av förlusttäckningsgaranti för Zenit Shipping AB* för budgetåret 1983/84 under tolfte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 30 000 000 kr. (avsnitt 2.8.1),
15. till *Räntestöd till varvsindustrin* för budgetåret 1983/84 under tolfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 135 000 000 kr. (avsnitt 2.4.2),
16. till *Kostnader för statsstödd exportkreditgivning avseende export av fartyg m. m.* – med ändring av prop. 1982/83: 100 bil. 14 punkt B. 17 – under tolfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 350 000 000 kr. (avsnitt 2.4.2),
17. till *Kostnader för skuldebrev till Svenska Varv AB* – med ändring av prop. 1982/83: 100 bil 14 punkt G 5. – under tolfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 125 000 000 kr. (avsnitt 2.5.1),

Rapport mindre och medelstora varv

upprättad inom industridepartementet

Innehållsförteckning

1	Inledning	51
1.1	Bakgrund	51
1.2	Syfte	51
1.3	Genomförande	51
2	Kriterier för varvsföretag	52
3	Senaste riksdagsbeslut rörande de mindre och medelstora varven	52
4	Nulägesbeskrivning	52
4.1	Orderstock	52
4.2	Sysselsättningsutveckling och omsättningsfördelning	53
4.3	Ekonomi	55
4.3.1	Resultat	56
4.3.2	Soliditet	57
4.3.3	Likviditet	57
4.4	Investeringar och anläggningar	58
5	Marknadsförutsättningar för de mindre och medelstora varven	58
5.1	Efterfrågan på och kapacitet för fartygsnybyggnader vid de mindre och medelstora varven	58
5.2	Efterfrågan på och kapacitet för ombyggnader av fartyg och fartygsreparationer vid de mindre och medelstora varven	60
5.3	Kapacitetssituationen för de mindre och medelstora varven	62
6	Arbetsmarknads- och regionalpolitiska bedömningar	62
7	Överväganden	65
7.1	Allmänna förutsättningar	65
7.2	Vissa frågor rörande de mindre och medelstora varven	66
7.2.1	Marinvarvet, Fårösund	66
7.2.2	Svenska Varv AB	67
7.2.3	Statliga beställningar	67
7.2.4	Borgensåtagande m. m.	67
7.2.5	Karlskronavarvet AB	69
8	Sammanfattning	69

1 Inledning

1.1 Bakgrund

De mindre och medelstora varven i Sverige med huvudsaklig inriktning mot produktion, reparation etc. av handelsfartyg eller fartyg för statliga myndigheter omfattar f. n. elva företag med ca 3 300 anställda. De företag som ingår i denna varvsgrupp är både privat ägda och ingående i den statliga varvskoncernen Svenska Varv AB. De företag som ingår i gruppen är Djupviks Varv AB, Falkenbergs Varv AB, Fartygsentreprenader AB (Marstrands Varv), AB Finnboda Varf, Kalmar Fartygsreparationer AB, Karlskronavarvet AB¹, Lunde Varv och Verkstads AB, Marinteknik Verkstads AB, AB Nicoverken, AB Nya Oskarshamns Varv och AB Åsiverken. Företagens storlek varierar kraftigt från Karlskronavarvet med ca 1 100 anställda till Djupviks Varv med ca 60 anställda.

1.2 Syfte

Delprojekt Mindre och medelstora varv syftar till att ta fram underlagsmaterial som utvisar de mindre och medelstora varvens utveckling under åren 1981–1985 med den bedömning kommissionen för de mindre och medelstora varven (I 1979: 04) gjort i sitt betänkande (Ds I 1979: 16). Mot bakgrund av detta samt av vad andra delprojekt redovisar skall förslag lämnas till de mindre och medelstora varvens utvecklingspotential samt behovet och lämpligheten av speciellt inriktade statliga åtgärder för dessa varvsföretag under perioden 1984–1986.

1.3 Genomförande

I arbetsgruppen Mindre och medelstora varv har ingått representanter för industridepartementet och från kansliet vid nämnden för fartygskreditgarantier (FKN).

Som underlag för bedömningen i fråga om varvens marknadsförutsättningar har anlåtats Scandinavian Institute for Administrative Research (SIAR), som utfört en marknadsundersökning avseende ombyggnads- och reparationsmarknaderna samt varvsföretagens utvecklingsmöjligheter.

Öhrlings Revisionsbyrå AB har utarbetat en rapport angående de mindre och medelstora varvens ekonomiska situation.

Vidare har arbetsgruppen sammanträffat med företrädare för samtliga i utredningsarbetet berörda varvsföretag, Svenska Varv AB, m. fl.

Till arbetsgruppen har inkommit skrivelser bl. a. angående varvsföretagens borgensåtaganden.

¹ Karlskronavarvets framtida inriktning är numera produktion för den svenska marinen och export av marina fartyg. Mot bakgrund härav kommer Karlskronavarvet att behandlas separat (se avsnitt 7).

2 Kriterier för varvsföretag

Med varvsföretag avses att

– företagets långsiktiga inriktning skall till övervägande del vara produktion, reparationer etc. av handelstonnage och samtidigt omfatta fartyg om minst 300 bruttoregister-ton (BRT) samt beställningar för statliga myndigheter (ej militära).

3 Senaste riksdagsbeslut rörande de mindre och medelstora varven

Efterfrågan på de fartygstyper som den nämnda gruppen av företag tillverkar har minskat under perioden 1980–1982 jämfört med de närmast föregående åren.

Vidare har beställningar från den svenska marinen minskat i omfattning. Detta har lett till att en större del av de mindre och medelstora varvens kapacitet har inriktats mot ombyggnads- och reparationsmarknaderna. Samtidigt har konkurrensen från storvarven ökat genom att dessa varv i vissa fall har lämnat anbud på fartygstyper och fartygsstorlekar som de under senare år normalt inte har producerat och som kunnat produceras vid de medelstora varven.

Frågan om kapacitetsneddragning vid de mindre och medelstora varven har behandlats senast i prop. 1979/80: 165 om vissa varvsfrågor m.m. Riksdagen beslöt i juni 1980 att ge regeringen till känna vad näringsutskottet hade anfört i sitt betänkande nr 69 (prop. 1979/80: 165, NU 69, rskr 405).

4 Nulägesbeskrivning

4.1 Orderstock

Hösten 1982 fanns vid de aktuella varven i beställning sammanlagt 24 fartyg för leverans under perioden 1983–1985. Huvuddelen av dessa leveranser kommer att ske under år 1983.

Orderingången från privatägda rederier är f. n. mycket låg, vilket för flera av varven leder till ett starkt beroende av beställningar från statliga myndigheter och verk samt försvaret.

Inneliggande orderstock består till största delen av nybyggnation och i viss utsträckning större ombyggnader. Vad avser reparationssektorn och sektorn för övrig verksamhet kan inte samma framförhållning finnas.

Samtliga varv har korta orderstockar som endast täcker mindre delar av 1983 och 1984 års produktion.

Den förväntade andelen nybyggnation och ombyggnader framgår av följande tabell över varvens planerade nybyggnation, uttryckt i antal tim-

mar för ny- och ombyggnation i förhållande till totalt antal direkta produktionstimmar, för det sista redovisade året under perioden. Den återstående kapaciteten förväntas täckas inom reparationssektorn och sektorn för övrig verksamhet.

Tabell 4:1

Varvsföretag	Nyb. %	Omb. %	Rep. och övr. %
Djupviks Varv AB	74	4	12
Falkenbergs Varv AB	46	26	28
FEAB (Marstrandsväret)	56	17	27
AB Finnboda Varf	—	15	85
Kalmar Fartygsreparationer AB	58	4	38
Karlskronaväret AB	62	5	33
Lunde Varv och Verkstads AB	63	—	27
Marinteknik Verkstads AB	87	6	7
AB Nicoverken	—	34	66
AB Nya Oskarshamns Varv	80	5	15
AB Åsiverken	98	—	2

4.2 Sysselsättningsutveckling och omsättningsfördelning

Av tabell 4.2 framgår att antalet anställda vid de mindre och medelstora varven beräknas minska med ca 13 % under perioden 1981–1985.

För hela perioden uppgår denna reduktion med lika fördelning mellan arbetare och tjänstemän. För de enskilda varvsföretagen är utvecklingen mycket varierande. Ca en tredjedel av varven räknar med personalökningar.

För entreprenörer och legotillverkare är marknadsutsikterna betydligt sämre. En sysselsättningsminskning om ca 25–30 % förväntas för perioden inom denna grupp.

En förskjutning av verksamhetsinriktningen från nybyggnation mot reparationer förväntas. Det bör observeras att övrigt arbete inte antas öka i omfattning, vilket torde tyda på svårigheter att finna alternativ sysselsättning.

Kapacitetsutvecklingen för direkta produktionstimmar framgår av tabell 4:3.

Det bör dock noteras att en stor osäkerhet föreligger beträffande prognoserna för år 1985.

Tabell 4: 2

Varvsföretag	Totalt antal anställda		
	år 1981	år 1985	förändring
Djupviks Varv AB	60	60	± 0
Falkenbergs Varv AB	344	334	- 10
Fartygsentreprenader AB	237	237	± 0
AB Finnboda Varf	203	222	+ 19
Kalmar Fartygsreparationer AB	52	110	+ 58
Karlskronavarvet AB	1 377 ¹	1 085	-292
Lunde Varv och Verkstads AB	127	130	+ 3
Marinteknik Verkstads AB	71	95	+ 24
AB Nicoverken	189	285	+ 96
AB Nya Oskarshamns Varv	620 ²	280	-340
AB Åsiverken	102	102	± 0
Summa	3 382	2 940	-442

¹ efter genomförd omstrukturering under perioden 1981-1982 uppgår antalet anställda till ca 1 100.

² efter genomförd rekonstruktion år 1982 uppgår antalet anställda till ca 280.

Tabell 4: 3 Kapacitetsutveckling (tusental direkta produktionstimmar exkl. Karlskronavarvet)

Varvsföretag	År 1981/82					År 1985				
	Totalt	Nyb.	Omb.	Rep.	Övr.	Totalt	Nyb.	Omb.	Rep.	Övr.
Djupviks Varv AB	79	57	6	16	-	95	70	4	21	-
Falkenbergs Varv AB	409	211	93	105	-	406	185	105	116	-
Fartygsentreprenader AB	306	227	39	-	40	294	164	50	5	75
AB Finnboda Varf ¹	201	-	58	93	50	205	-	30	115	60
Kalmar Fartygsreparationer AB	85 ²	-	12 ²	33 ²	40 ²	137	80	5	30	22
Lunde Varv och Verkstads AB	106	57	-	20	29	120	75	-	20	25
Marinteknik Verkstads AB	94	82	2	4	6	113	98	7	8	-
AB Nicoverken	236	-	44	31	161	380	-	129	37	214
AB Nya Oskarshamns Varv	272 ²	230 ²	12 ²	28 ²	2 ²	271	207	10	50	4
AB Åsiverken	122	120	-	-	2	122	120	-	-	2
Summa	1 910	984	266	330	330	2 143	999	340	402	402

¹ nybyggnadsverksamheten upphörde år 1981

² år 1982/83

Som framgår av tabell 4: 4 varierar omsättningen för nybyggnadssektorn kraftigt mellan åren. Det beror till stor del på att varven tillverkar ett litet antal fartyg per år samt att dessa resultat avräknas först vid leveranstillfället. Antal avslutade projekt är således av avgörande betydelse för årsomsättningen. Nybyggnadsverksamheten är för flera av enheterna mycket beroende av beställningar från svenska myndigheter.

Falkenbergs Varv AB utgör dock ett undantag med hänsyn till att det är det enda varvet som är rederiägt. Under åren 1980 och 1982 har ett fartyg för vardera året producerats till rederiet. Orderstocken på ca 100 milj. kr. avser leveranser till externa rederier. Dessutom pågår förhandlingar om ytterligare leveranser på exportmarknaden.

Tabell 4: 4 Omsättningsfördelning (milj. kr.)

Varvsföretag	År 1981				År 1985			
	Nyb.	Omb.	Rep.	Övr.	Nyb.	Omb.	Rep.	Övr.
Djupviks Varv AB	13	1	3	1	33	1	5	1
Falkenbergs Varv AB	30	11	17	5	83	17	27	—
Fartygsentreprenader AB	98	18	—	29	80	28	3	20
AB Finnboda Varf	77	9	45	12	—	12	60	24
Kalmar Fartygsreparationer AB	—	1	8	2	37	1	10	5
Karlskronavarvet AB	180	5	42	36	189	15	49	21
Lunde Varv och Verkstads AB	16	—	5	7	31	—	7	6
Marinteknik Verkstads AB	21	1	2	—	58	2	2	1
AB Nicoverken	—	32	6	27	—	94	8	36
AB Nya Oskarshamns Varv ¹	s	s	s	s	200	15	40	5
AB Äsiverken	33	—	—	—	70	—	—	—
Summa	468	78	128	119	781	185	211	119

s = uppgift saknas

¹ I summeringen ingår ej uppgifter för Oskarshamns Varv under år 1981. Varvet har rekonstruerats till AB Nya Oskarshamns Varv och uppgifterna är därför inte jämförbara.

4.3 Ekonomi

Den följande redovisningen baseras på de uppgifter företagen lämnat hösten 1982.

Resultatet efter finansiella poster och exkl. eventuella eftergifter av avskrivningslån, soliditet och likviditet för åren 1982–1983 framgår av tabell 4: 5.

Tabell 4: 5 Prognosticerat resultat åren 1982 och 1983 samt bedömd soliditet år 1982

Varvsföretag	Prognostiserat resultat efter finansiella poster (milj. kr.)		Prognostiserad soliditet ¹ % 1982
	1982	1983	
Djupviks Varv AB	1,5	1,6	13
Falkenbergs Varv AB	-4,5	1,8	1,2
Fartygsentreprenader AB ¹	-2,9	-1,0	15 ⁴
AB Finnboda Varf	1,5	3,5	48
Kalmar Fartygsreparationer AB	0,4	0,6	7
Karlskronavarvet AB	35,0	20,0	9
Lunde Varv och Verkstads AB	-0,4	0,1	30
Marinteknik Verkstads AB	0,5	0,9	7
AB Nicoverken	2,3	3,6	9
AB Nya Oskarshamns Varv	-2 ²	5,0	11
AB Äsiverken	9,4	7,4	46

¹ Verksamheten vid Marstrandsverken

² Rekonstruktion har genomförts varför uppgifter för detta år inte är jämförbara

³ Inkl. 50 % av obeskattade reserver

⁴ Uppgifterna avser koncernen

4.3.1 Resultat

Mot bakgrund av de mycket korta orderstockarna och dåligt utbyggda planeringssystem föreligger det för år 1983 osäkerhet i ovan redovisade uppgifter.

Djupviks Varv och Marinteknik har haft en produktionsinriktning som koncentrerat sig mot statliga beställningar. Varven har nu inriktat sin verksamhet mot produktion av lättmetallfartyg för i första hand exportförsäljning. Båda varven prognostiserar höga resultat men med vissa osäkerhetsmoment i prognoserna. Förändringen av produktionsinriktningen innebär delvis nya finansieringsformer med bl. a. en viss risk för högre finansieringskostnader.

FEAB-Marstrandsverken redovisar underskott de första prognosåren. Beaktas även övriga delar av koncernen framstår dock FEAB som en av de starkaste enheterna bland de mindre och medelstora varven.

Falkenbergs Varv prognostiserar en relativt svag resultatutveckling efter finansiella poster. Varvets möjligheter att klara sig på egen hand kan därför bli beroende bl. a. av tillskott från övriga bolag i koncernen.

Finnboda Varf och Karlskronavarvet prognostiserar en god resultatutveckling för perioden. För Finnboda Varf beror detta till viss del av det positiva finansnetto som uppstått genom en omstrukturering av varvet. Karlskronavarvet prognostiserar såväl ett positivt resultat efter avskrivningar som ett positivt finansnetto.

Den av Kalmar Varv prognostiserade resultatutvecklingen är beroende av gjorda antaganden för planerade nybyggnadsprojekt till utvecklingsländer.

För Lunde Varv genomfördes en rekonstruktion under år 1981, varigenom en finansiell bas skapades för fortsatt verksamhet. För att en förbättring skall åstadkommas vad gäller den prognostiserade resultatutvecklingen erfordras ytterligare produktivitetsökningar.

Nicoverken prognostiserar förhållandevis god resultatutveckling under perioden, där ombyggnadsverksamheten bedöms som mest lönsam. En avgörande faktor om resultatutvecklingen kan bibehållas är beroende av om företaget kan bibehålla sin nuvarande flexibilitet i organisationen.

Oskarshamns Varv har – efter genomförd rekonstruktion – möjligheter att uppnå en positiv resultatutveckling. Varvet prognostiserar ett positivt resultat före avskrivningar.

För Åsiverken beräknas hittillsvarande mycket goda resultatutveckling i stort kunna bibehållas under prognosperioden. Därvid bör dock observeras att det avgörande för resultatet är företagets goda likviditet och de förskott som erhålls genom de statliga beställningarna samt den effektivitet som uppnåtts för det verksamhetsområde som varvet arbetar inom.

4.3.2 Soliditet

Kapitalstrukturen varierar kraftigt mellan de olika varvsföretagen.

Av tabell 4: 5 framgår den beräknade soliditeten för år 1982.

För vissa av varvsenheterna med framför allt stora statliga beställningar har betydande förskott erhållits för finansieringen av den pågående produktionen. I bedömningen av soliditeten kan dessa förskott reducera värdet av pågående arbeten, varvid högre soliditetstal erhålls. Nyss redovisade soliditetstal ger emellertid ett bättre uttryck för varvens motståndskraft i en förlustsituation.

De enheter som har en låg soliditet såväl i inledningsskedet som en prognostiserad låg soliditet vid prognosperiodens slut utgörs av Falkenbergs Varv, Kalmar Fartygsreparationer samt Marinteknik.

Falkenbergs Varv beräknas uppvisa en mycket låg soliditet för år 1982. För varvet har dock nuvarande soliditetssituation gällt för i stort sett den senare delen av 1970-talet. Då någon väsentlig förbättring inte väntas för prognosperioden blir varvets möjligheter att på egen hand absorbera eventuella rörelseförluster mycket små. En viss förbättring av resultatet kan dock erhållas vid eftergift av erhållna avskrivningslån.

För Kalmar Varv förväntas en soliditetsförsämring med anledning av den antagna expansionen med åtföljande ökning av nyupplåningen.

Även Marinteknik uppvisar en låg soliditet som dock kan komma att förbättras vid en eventuell eftergift av erhållet varvsstöd. Om den antagna soliditetsförbättringen kan infrias beror härutöver på realismen i antagen orderingång från exportmarknaden och försäljningspriserna.

FEAB-Marstrandsverken utgör enbart en resultatenheter i FEAB, varför fullständiga balansräkningar inte kunna prognostiseras. Soliditetsuppgiften avser därför hela koncernen som har en god finansiell ställning. Även för detta företag kan förbättringar erhållas vid eventuella eftergifter av erhållna varvslån.

Nicoverkens soliditet för år 1982 prognostiseras till 9 %. Den antagna resultatutvecklingen innebär att kapitaltillväxten i stort kan finansieras genom internt tillförda medel. Soliditeten beräknas därmed kunna förbättras under perioden.

4.3.3 Likviditet

Med undantag för Falkenbergs och Kalmar Varv har de mindre och medelstora varven en god likvid ställning. För Djupviks Varv, FEAB, Finnboda Varf, Karlskronavarvet, Nya Oskarshamns Varv och Åsiverken beräknas ett överskott av likvida medel att finnas under större delen av prognosperioden. Dock gäller att för varv med huvudsakligen fartygsnybyggnader kan likviditeten periodvis bli ansträngd. För Falkenbergs Varv kan dock likviditeten inte bedömas enbart utifrån varvets egen redovisning utan övriga delar av Thunkoncernen måste beaktas. Kalmar Varv räknar med att likviditetssituationen skall förbättras under prognosperioden.

4.4 Investeringar och anläggningar

De mindre och medelstora varven planerar för prognosperioden en total investeringsvolym om ca 160 milj. kr. Beloppet avser huvudsakligen större investeringsobjekt i syfte att effektivisera varvens anläggningar.

För Falkenbergs Varv, FEAB-Marstrandsverken, Lunde Varv, Marinteknik och Åsiverken finansieras huvuddelen av investeringarna genom de avskrivningslån (varvsstöd) som varven erhållit resp. beräknas att erhålla t. o. m. år 1983. För Finnboda Varf och Karlskronavarvet finansieras investeringarna genom räntebärande lån från moderbolaget. För Kalmar Fartygsreparationer och Nya Oskarshamns Varv finansieras investeringarna till stor del genom övertagande av befintliga lån på anläggningarna. För Djupviks Varv prognostiseras endast mindre reinvesteringar.

5 Marknadsförutsättningar för de mindre och medelstora varven

5.1 Efterfrågan på och kapacitet för fartygsnybyggnader vid de mindre och medelstora varven

De svenska mindre och medelstora varven är starkt hemmamarknadsorienterade. F. n. utgörs deras orderstock huvudsakligen av leveranser till svenska redare. En viss inbrytning på utländska marknader kan dock konstateras de senaste åren genom leveranser och order på specialfartyg såsom katamaraner för passagerarbefordran på kortdistansrouter, försörjningsfartyg till offshore-verksamheten i Nordsjön samt skrov till norska varv. Utöver de svenska rederierna består varvens kunder främst av statliga myndigheter och verk. Av avgörande betydelse för varvens marknadsutsikter är därför dels omfattningen av de statliga myndigheternas beställningar hos svenska varv och dels marknadsutvecklingen inom de områden där svenska rederier opererar.

Beställningsvolymen från svenska rederier är huvudsakligen beroende av fraktmarknadsutvecklingen på tank-, bulk- och ro/ro-transporter inom de trafikområden där rederierna opererar samt utvecklingen av den mindre svenska kustsjöfarten och passagerartrafiken. F. n. råder internationellt sett en mycket pressad fraktmarknad. Beställningsintresset är därför påfallande lågt. För den svenska kustsjöfarten och passagerartrafiken kan enligt arbetsgruppens bedömningar vissa nybeställningar av fartyg komma att uppstå dels för att ersätta befintliga fartyg, dels för nya transportprojekt.

Det speciella räntestödet till svenska rederier vid beställningar på svenska varv synes ha lett till en ökad orderingång från svenska rederier. Arbetsgruppen bedömer det som nödvändigt för att över huvud taget nybyggnader från svenska rederier skall komma till stånd vid varven att likartade finansieringsvillkor även fortsättningsvis kan erbjudas de svenska redarna.

Beställningar från utländska rederier synes även fortsättningsvis bli av marginell omfattning. Dels har de utländska beställarna av mindre fartyg liksom de svenska beställt vid varv i det egna landet, dels har den internationella sjöfartskonjunkturen negativt påverkat beställningsintresset hos de utländska rederierna. En bidragande faktor till hemmavarvsbeställningarna är att internationellt sett, i första hand Västeuropa som synes vara den mest närliggande exportmarknaden för de svenska mindre och medelstora varven, ligger stödet till de inhemska rederierna på en mycket hög nivå (se underbilaga 2). För vissa typer av specialfartyg bör dock även fortsättningsvis vissa exportmöjligheter föreligga. Vidare bör det samarbete mellan vissa svenska och norska varv som byggts upp de senaste åren ge fortsatt möjlighet till beläggning, främst skrovproduktion, vid de svenska varven.

Statliga myndigheter har varit stora beställare av fartygsnybyggnader vid varven. Under de närmast föregående åren har ett flertal beställningar från statliga verk tidigare lagts efter särskilt bemyndigande från regeringen för att avhjälpa sysselsättningsbortfall vid varven. Arbetsgruppen har utifrån myndigheternas anslagsframställningar för budgetåren 1982/83–1987/88 beräknat produktionsvolymen vid de mindre och medelstora varven, exkl. marinens beräknade beställningar vid Karlskronavarvet. Merparten av dessa planerade beställningar kan väntas bli utlagda på de mindre och medelstora varven enligt tabell 5: 1.

Tabell 5: 1 Planerade statliga beställningar budgetåren 1982/83–1987/88

Budgetår	Milj. kr.	1 000-tal produktionstimmar
1982/83	22	60
1983/84	98 ¹	240 ¹
1984/85	182	530
1985/86	171	495
1986/87	107	300
1987/88	241	725

¹ Härutöver kan tillkomma vissa objekt för vilka i budgetpropositionen för år 1983/84 angivits att behandling skall ske i särskild ordning

Varven har redovisat sina kapacitetsplaner fram till år 1985. För nybyggnation totalt beräknas kapaciteten för gruppen utvecklas enligt tabell 5: 2.

Tabell 5: 2 Produktionskapacitet för nybyggnation åren 1981 och 1985

År	Produktionstimmar
1981	1 085 000
1985	860 000

Arbetsgruppen konstaterar att beslutade statliga beställningar för budgetåren 1982/83 och 1983/84 är mycket låga i förhållande till tidigare produktionsbeläggning vid de mindre och medelstora varven. Om de för bud-

getåren 1984/84 och 1985/86 planerade statliga beställningarna genomförs så kommer en stor del av nybyggnadskapaciteten under åren 1985 och 1986 vid de mindre och medelstora varven att kunna beläggas.

Beträffande de mindre och medelstora varvens möjligheter att i konkurrens med utländska varv, företrädesvis de nordeuropeiska, kunna erhålla beställningar från i första hand mindre svenska rederier, bör varven ha goda konkurrensförutsättningar. Det kan dock konstateras att de svenska rederiernas beställningsintresse f. n. är påfallande lågt. Någon större beställningsvolym kan inte påräknas de närmaste åren från den civila marknaden. Det har tidigare framhållits vikten av att finansieringsvillkoren för de svenska rederierna vid beställning på svenska varv är konkurrensneutrala. Den tidigare nämnda låga utläggningen av statliga beställningar under budgetåren 1982/83 och 1983/84 kommer att leda till att varvens planerade kapacitet för nybyggnader inte tillnärmelsevis kan fyllas och att stora beläggningsproblem kan uppstå. Arbetsgruppen anser därför att denna ogynnsamma situation för de mindre och medelstora varven särskilt bör beaktas inför budgetarbetet 1984/85.

Vad avser i första hand beställningar från statliga instanser har dessa stor betydelse för de mindre och medelstora varvens långsiktiga beläggning. Det är därför nödvändigt att en tidsmässig samordning av beställningarna kan åstadkommas för att uppnå en jämn beläggning vid de aktuella varven. Denna fråga kommer därför att särskilt behandlas i avsnitt 7.

Det är vidare viktigt att inte konkurrensneutraliteten inom nybyggnadsområdet rubbas genom faktorer som leder till detta såsom indirekt statligt stöd till andra varvsföretag. I avsnitt 7 kommer därför förslag om vissa åtgärder avseende anbudsgivning från det av marinen ägda Marinvarvet i Fårösund att behandlas samt andra frågor avseende konkurrensneutraliteten.

5.2 Efterfrågan på och kapacitet för ombyggnader av fartyg och fartygsreparationer vid de mindre och medelstora varven

Ombyggnader och reparationer av fartyg har traditionellt svarat för en stor del av de mindre och medelstora varvens verksamhet. Falkenbergs Varv och Finnboda Varf har varit de dominerande företagen inom detta område. Det kan noteras att Finnboda Varf fr. o. m. år 1982 koncentrerat sig mot dessa produktområden. För övriga företag utom Åsiverken är ombyggnader och reparationer en viktig del av verksamheten. Åsiverken har däremot helt inriktat sig mot nybyggnationer.

De mindre och medelstora varven har historiskt inriktat sig mot svenska rederier och statliga myndigheter inom nybyggnads- och reparationsområdet.

Götaverken Cityvarvet, ingående i Svenska Varv-koncernen, är det dominerande företaget inom ombyggnads- och reparationsområdet. City-

varvet har anläggningar i Göteborg, Landskrona, Malmö och Sölvesborg. Cityvarvet är till viss del inriktat mot samma segment som de mindre och medelstora varven men en stor del av verksamheten är inriktad mot internationella rederier och större fartygstyper. I första hand verksamheten vid Landskrona bedöms enligt arbetsgruppen komma att direkt konkurrera med de mindre och medelstora varven.

Arbetsgruppen har i sina bedömningar av ombyggnads- och reparationsmarknaden konstaterat att ytterligare en grupp mindre varvsföretag och verkstadsföretag även har en relativt betydande verksamhet inom ombyggnads- och reparationsområdet. I tabell nedan redovisas kapacitetsutvecklingen i enlighet med varvsföretagens planer av kapaciteten på Cityvarvet och övriga företag.

Tabell 5: 3 Produktionskapacitet för ombyggnader och reparationer

(1 000-tal produktionstimmar)	1981/82		1985	
	Ombyggn.	Rep.	Ombyggn.	Rep.
Mindre och medelstora varv	230	340	370	470
Övriga	240	230	330	240
Cityvarvet	300	1 250	300	1 250
Summa	770	1 820	1 000	1 960

Som framgår av tabellen ovan planerar de mindre och medelstora varven och övriga företag för en betydande ökning av kapaciteten inom ombyggnads- och reparationssegmentet.

Efterfrågan på ombyggnader och reparationer har analyserats för de mindre och medelstora varven. Analysen har i första hand varit inriktad mot svenska företag och institutioner. Resultatet av denna efterfrågeanalys framgår av tabell nedan.

Tabell 5: 4 Efterfrågan på ombyggnader och reparationer

(1 000-tal produktionstimmar)	1981/82		1985	
	Ombyggn.	Rep.	Ombyggn.	Rep.
Statliga myndigheter etc.	30	90	30	100
Svenska rederier och företag	620	640	570	570
Summa	650	730	600	670

Som framgår av tabellen bedöms såväl efterfrågan på ombyggnader som reparationer minska något från år 1982 till år 1985. Orsaken till detta står främst att finna i ett minskande antal fartygsenheter och förbättrad underhållsteknik. Vidare kan konstateras att svenska rederier förlade ombyggnads- och reparationsarbeten motsvarande ca 500 000 produktionstimmar år 1982 vid utländska reparationsvarv. Cityvarvet hade dock en omfattande del av kapaciteten belagd av utländska rederier, ca 1,2–1,3 milj. produktionstimmar. Indikativt kan nedanstående efterfråge-/utbudsbalans för ombyggnader och reparationer anges för perioden 1982–1985.

Tabell 5: 5 Efterfråge-/utbudsbalans för ombyggander och reparationer

(1 000-tal produktionstimmar)	1982	1985
Efterfrågan		
* statliga myndigheter etc.	120	130
* svenska rederier	760	640
* utländska rederier	1 250	1 250
	2 130	2 020
Kapacitet	2 590	2 960
Underskott	-460	-940

Av tabellen framgår att ett betydande överskott på kapacitet föreligger och att överskottet väntas öka under perioden.

Ett betydande överskott på kapacitet synes föreligga inom det segment av reparations- och ombyggnadsmarknaden där de mindre och medelstora varven arbetar. Situationen är i stort sett likartad inom den övriga västeuropeiska varvsindustrin, vilket redovisats i en särskild rapport. Trots den dåliga marknadssituationen för de mindre och medelstora varven kan en ökning av efterfrågan ske om inriktningen mot svenska rederier och utvecklingen av ombyggnader fortsätter. En förutsättning är därvid att Cityvarvet liksom hittills huvudsakligen inriktar sig mot den internationella marknaden och mot större reparations- och ombyggnadsprojekt.

5.3 Kapacitetssituationen för de mindre och medelstora varven

Av tabell 4: 3 sid. 54 framgår de enskilda varvens planer för kapacitetsutvecklingen under åren 1981/82–1985. Det kan konstateras att gruppen mindre och medelstora varv som helhet totalt bedöms ha oförändrad kapacitet under perioden. Vissa av varven beräknas dock att öka kapaciteten; Djupviks Varv, Marinteknik, Lunde Varv och Kalmar Fartygsreparationer, medan under perioden minskning av kapaciteten skett vid Karlskronavarvet, Finnboda Varf, AB Nya Oskarshamns Varv och Kalmar Varv.

Mot tidigare redovisad utveckling på nybyggnads- och ombyggnads-/reparationsområdet torde en viss kapacitetsminskning för de mindre och medelstora varven vara svår att undvika under perioden. Arbetsgruppen anser att någon kapacitetsökning vid enskilda varvsenheter inte bör äga rum under perioden.

6 Arbetsmarknads- och regionalpolitiska bedömningar

Varvens betydelse för befolknings- och sysselsättningsutvecklingen såväl i de kommuner där de är belägna som till viss del i omkringliggande kommuner spelar en stor roll vid en övergripande samhällsekonomisk värdering av branschens förutsättningar och problem.

Varvsindustrins betydelse för de regioner där resp. varvsföretag är belägna belyses översiktligt i nedanstående tabell. I tabellen anges för resp. kommun antal invånare, antal anställda vid varvsföretaget år 1981 samt i annan verksamhet år 1980. Som indikator på kommunens allmänna situation anges även sysselsättningsgraden år 1980 samt arbetslösheten i genomsnitt per månad under år 1982.

Tabell 6:1 Uppgifter om de kommuner där varven är belägna

Kommun (varvsföretag)	Folk- mängd år 1981	Antal anställda		Varvets andel		Syssel- sätt- nings- grad ¹ 1980	Arbets- löshet 1982 ²
		i varvet år 1981	i annan verk- samhet år 1980	av syssel- sättn. i %	Totalt		
<i>Falkenberg</i> (Falkenbergs varv)	35 183	344	14 953	6,7	2,2	76,5	2,7
<i>Göteborg</i> (Nicoverken)	428 171	189	244 522 ³	0,2	0,1	73,9	2,9
<i>Härnösand</i> (Lunde)	27 732	127	12 833	6,8	1,0	74,5	2,5
<i>Kalmar</i> (Kalmar Fartygs- reparationer)	53 092	52	28 654	0,8	0,3	77,8	2,4
<i>Karlskrona</i> (Karlskronavarvet)	59 666	1 377	26 705	20,8	4,9	75,9	2,7
<i>Kungälv</i> (FEAB)	30 127	237	10 635	10,8	2,2	76,8	1,9
<i>Nacka</i> (Finnboda)	58 119	203	19 455	4,4	1,0	79,7	1,3
<i>Oskarshamn</i> (Oskarshamnsvarvet)	27 858	280 ⁴	13 158	5,9	2,1	76,2	3,2
<i>Tjörn</i> (Djupviks varv)	11 842	60	3 552	11,6	1,6	79,5	2,7
<i>Åmål</i> (Åsiverken)	13 438	102	5 422	4,6	1,8	69,7	5,8
<i>Östhammar</i> (Marinteknik)	21 168	71	10 357	2,0	0,7	74,1	1,4
Riket						75,2	3,0

¹ Relationstal = förvärvsarbetsande personer i åldern 16–64 år i procent av befolkningen i åldern 16–64 år

² Relationstal = antal kvarstående arbetslösa för omedelbar placering i procent av befolkningen i åldern 16–64 år

³ Total sysselsättning exkl. varvsföretagen

⁴ Efter rekonstruktion av varvet

Resp. regions utvecklingstendenser kan sammanfattas enligt följande.

Falkenbergs kommun har haft en tillväxt inom industrin under 1970-talet, vilket kan ställas mot en tillbakagång i riket. Kommunen har även haft en befolkningstillväxt och arbetslösheten ligger jämförelsevis lågt. Inga större förändringar har inträffat i kommunens arbetsmarknad under de senaste åren.

I *Göteborgsregionen* har de senaste årens stora personalminskningar vid storvarven resulterat i en sysselsättningsgrad som ligger jämförelsevis lågt och en arbetslöshet i nivå med riksnivån. Samtidigt har regionen haft en tillväxt av annan industriell verksamhet, främst inom bilindustrin,

samt inom servicesektorn. Detta gör att regionen är den som efter Stockholmsregionen uppvisar den minst ogynnsamma situationen av de regioner som berörs i detta avsnitt. Nicoverken har en obetydlig andel av både industrisysselsättningen och den totala sysselsättningen.

Härnösands kommun har en relativt differentierad arbetsmarknad. Industrisysselsättningen är emellertid låg. Efter en ökning fram till år 1975 har industrins sysselsättning minskat under andra hälften av 1970-talet. Den låg år 1980 på ungefär samma nivå som år 1970. Sysselsättningen totalt har dock ökat under 1970-talet, främst genom en tillväxt inom den offentliga tjänstesektorn. Lunde Varv har visserligen en liten betydelse för näringslivet totalt i Härnösands kommun men genom sitt läge omedelbart vid gränsen mot Kramfors kommun har dock varvet en stor betydelse för att upprätthålla sysselsättningen i en region som har drabbats mycket svårt av strukturförändringar inom industrin.

Kalmar kommun har en relativt välbalanserad näringsstruktur med en väl differentierad industri och en stor servicesektor. Industrin hade en tillväxt under 1970-talet med ca 900 anställda. Under de senaste två åren har dock i grova tal ca 500 arbetstillfällen försvunnit. Vissa varsel om nedläggningar föreligger även. Jämfört med Oskarshamn kan dock Kalmar sägas ha mer gynnsamma utvecklingsbetingelser. Det gäller även med beaktande av den minskning som har skett vid varvet i samband med dess konkurs och rekonstruktion, då drygt 200 arbetstillfällen försvann.

Karlskrona kommun har under de senaste åren fått vidkännas betydande personalminskningar inom industrin, såväl vid Karlskronavarvet som vid andra företag. Under hela 1970-talet minskade industrin med ca 500 anställda och minskningarna har därefter fortsatt med ytterligare ca 700 anställda. Försvaret har också en successiv minskning av personalstyrkan. Den svaga utvecklingen inom industrin och försvaret har inneburit att sysselsättningen totalt har ökat obetydligt under 1970-talet. Befolkningen ökar också mycket svagt. Med hänsyn till att Karlskrona redan har fått betydande personalminskningar skulle ytterligare tillbakagång innebära påfrestningar för en redan ansträngd arbetsmarknad.

Stockholmsregionen har den bästa differentieringen på arbetsmarknaden av berörda regioner, en gynnsam befolkningsutveckling samt det bästa arbetsmarknadsläget i vårt land. Varvet har en marginell betydelse för den lokala arbetsmarknaden i regionen.

Oskarshamns kommun hade fram till slutet av 1970-talet en relativt gynnsam utveckling. Såväl industrin som annan verksamhet hade en tillväxt. Efter år 1980 har emellertid flera industrier fått vidkännas personalminskningar och vissa ytterligare minskningar förestår, bl. a. inom Ericsson-koncernen. Utöver minskningarna vid varvet, som uppgår till 400 anställda, har övrig industri minskat med ca 300 anställda perioden 1980–1982. Utbyggnaden av kärnkraftverken i Simpevarp har inneburit en betydande stimulans för den lokala arbetsmarknaden. Detta projekt har dock

nu nått sin kulmen, mätt i antal anställda och en successiv minskning av antalet anställda bygg- och anläggningsarbetare har påbörjats. De nämnda förändringarna innebär sammantagna att kommunen nu står inför betydligt större problem på arbetsmarknaden än tidigare.

Arbetsmarknaden i *Tjörns* och *Kungälv*s kommuner är i hög grad beroende av utvecklingen i Göteborgsregionen totalt. Johanssongruppens konkurs har för Tjörn inneburit en minskning av den totala sysselsättningen. Trots detta har arbetslösheten i kommunen inte ökat mer under de senaste åren än genomsnittet i länet. Ökningen i Tjörn har varit obetydligt högre än ökningen i riket. Marstrand i Kungälv kommun kan sägas vara mer sårbar för lokala förändringar än Tjörn, eftersom kommunikationerna till Marstrand är sämre. Både Tjörn och Kungälv har haft en positiv befolkningsutveckling under 1970-talet. En stor del av ökningen ligger i orter med stor pendling till Göteborg. Båda kommunerna har emellertid också haft en sysselsättningstillväxt inom andra verksamheter än industrin.

Åmåls kommun är centralort för norra Dalsland. Hela regionen har långsiktiga problem till följd av en svagt utvecklad industri samt strukturproblem i den befintliga industrin. Kommunen har genom regionalpolitiska insatser under 1970-talet lyckats hålla industrins sysselsättning ungefär oförändrad. Den totala sysselsättningen har haft en svag ökning. Regionens långsiktiga problem understryks av det förhållandet att kommunen har en klart lägre förvärvsfrekvens än samtliga övriga kommuner som här är nämnda. Arbetslösheten är betydligt högre än för samtliga övriga kommuner – 4,5 gånger så hög som i Stockholmsregionen och mer än dubbelt så hög som i Oskarshamn.

Östhammars kommun har under de senaste åren genom den kraftiga utbyggnaden av Forsmark haft en betydande befolkningstillväxt, en ökande sysselsättning och låga arbetslöshetstal. Kommunen har dock till följd av den pågående omstruktureringen inom stålindustrin vissa långsiktiga industriella problem. Till dessa problem har nu kommit att anläggningsarbetena vid Forsmark börjar minska, vilket innebär att ett stort antal bygg- och anläggningsarbetare successivt friställs. Varvet har en liten betydelse totalt sett i kommunen, men lokalt i Öregrund är varvet den största arbetsgivaren.

7 Överväganden

7.1 Allmänna förutsättningar

Marknadssituationen för de mindre och medelstora varven kommer under de närmaste åren att kännetecknas av överkapacitet och kraftig priskonkurrens. De svenska mindre och medelstora varven är starkt hemmamarknadsorienterade, varför de svenska rederiernas och statliga myndigheternas beställningsintresse blir avgörande för dessa varvs framtidsut-

sikter. Varvens konkurrensläge gentemot de naturliga konkurrenterna i Nordeuropa bedöms som relativt gynnsamt. De konkurrerande ländernas mindre och medelstora varv erhåller dock omfattande statliga subventioner, vilket påverkar konkurrenssituationen gentemot de svenska varven.

Varvens kapacitet beräknas klart överstiga efterfrågan de närmaste åren. Arbetsgruppen vill emellertid understryka att känsligheten för förändringar i förutsättningarna är mycket stor. Såväl nybeställningar av fartyg som tillskott av kapacitet från storvarven i de aktuella fartygsstorlekarna kan förändra bilden.

7.2 Vissa frågor rörande de mindre och medelstora varven

Beträffande stödåtgärder för de mindre och medelstora varven under perioden 1984–1986 hänvisas till underbilaga 2. Arbetsgruppen vill dock framhålla vissa frågor rörande de mindre och medelstora varven.

7.2.1 *Marinvarvet, Fårösund*

Verkstadsenheten vid Gotlands Kustartilleriförsvar, det s. k. Marinvarvet är en helt militär enhet. Antalet anställda vid varvet uppgår till 66 personer. Ny modern plåtslageriverkstad togs i bruk under hösten 1982 och i övrigt finns utrustning anpassad till marinens behov. Varvet har en slip för fartyg upp till 800 tons vikt. Huvudsaklig verksamhet har varit nybyggnation av aluminiumfartyg till marinen och andra statliga myndigheter, ombyggnad samt underhåll av marinens fartyg. Varvet har också en betydande verksamhet inom det privata området genom reparation och nybyggnad av i första hand fiskefartyg.

Verksamheten är intäktsfinansierad och kostnaderna – exkl. kapital- och räntekostnader – täcks i sin helhet enligt marinens kalkyleringsprinciper. För varje budgetår fastställs varvets omkostnader varefter omkostnadspålägget för varje direkt produktionstimme bestäms. Härutöver görs ett tillägg på ca 2 kr./tim. för täckning av kostnaden för rörelsekapital. I övrigt ingår i Marinvarvets kostnader inte några kapital- eller räntekostnader. Likvida medel för verksamheten erhålls genom avrop från central myndighet. Marinvarvet har inte möjlighet att balansera vinstmedel från verksamheten på den statliga och privata sidan.

Vid en jämförelse mellan Marinvarvet och konkurrenten Marinteknik Verkstads AB konstateras att vid avgivande av offerter till den civila marknaden och statliga myndigheter bör kapitalkostnader medtagas beträffande Marinvarvet. Om kapitalkostnader inte medtages uppnås inte jämförbara konkurrensvillkor med andra offertgivande varv. Staten subventionerar i så fall Marinvarvet indirekt. Arbetsgruppen har noterat att en översyn pågår inom försvarsdepartementet avseende kalkyleringsprinciper för ränte- och kapitalkostnader för bl. a. Marinvarvet.

7.2.2 Svenska Varv AB

Viss kritik har riktats mot Svenska Varv-koncernen från de mindre och medelstora varven. Kritiken har gått ut på att de statliga störvarven genom indirekta stöd har kunnat offerera lägre priser som lett till att dessa kan konkurrera på andra villkor inom de mindre varvens marknader.

Strävan måste vara att konkurrensen mellan de olika varven bedrivs på lika villkor och enligt företagsekonomiskt riktiga principer. Den framförda kritiken utgör skäl för att FKN ägnar särskild uppmärksamhet åt denna fråga och vid behov rapporterar eventuella avvikelser till regeringen.

7.2.3 Statliga beställningar

Flera av de mindre och medelstora varven är helt eller delvis beroende av statliga beställningar. För dessa varv har de en avgörande betydelse för varvens långsiktiga beläggning.

Mot denna bakgrund föreligger ett behov av samordning avseende utläggning av statliga beställningar. I samband med upphandlingen av statliga beställningar bör det ankomma på FKN att i samråd med aktuella verk och myndigheter – bl. a. med hänsyn till varvens belägningssituation – verka för lämplig tidpunkt och lämpligt varv för den aktuella beställningen. Med hänsyn till tidigare nämnd princip om konkurrensneutralitet bör dock undantag från upphandlingskungörelsen normalt inte medges.

7.2.4 Borgensåtagande m. m.

Falkenbergs Varv AB, Lunde Varv och Verkstads AB, AB Åsiverken, Fartygsentreprenader AB och AB Nya Oskarshamns Varv har i skrivelser den 25 oktober 1982 hemställt att borgensåtagandet undanröjs för de mindre och medelstora varven. Svenska Varv AB (SVAB) har i skrivelse den 2 november 1982 instämt i de synpunkter som framförs i skrivelsen från de fem mindre och medelstora varven och meddelat att från SVAB:s sida det inte föreligger några erinringar mot att borgensåtagandet slopas för de mindre och medelstora varven.

I skrivelsen anges bl. a. att genom borgensåtagandet kan det verkliga ekonomiska läget för företaget ej utläsas ur balansräkningen och därmed försvåra företagets möjligheter till egenfinansiering. Vidare anförts att från affärssynpunkt har staten genom nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) möjlighet att bedöma och påverka affärsavsluten samt att med den höjda kreditgarantiavgiften till 0,5 % har kreditgarantierna erhållit karaktär av riskförsäkringsinstrument. I vissa fall påpekas i skrivelsen kan affärsavslut försvåras eller omöjliggöras genom krav på borgen från varvet.

I skrivelse den 27 oktober 1982 från Fartygsentreprenader AB pekas på vikten av att för befintligt borgensåtagande, information om åtagandets storlek och förändringar av betydelse för borgensman fortlöpande erhålls från riksgäldskontoret.

Regeringen lämnade den 15 november 1979 en skrivelse från den dåva-

rande kommissionen för de mindre och medelstora varven beträffande reducering av borgensåtagandet utan åtgärd. Såväl kommissionen som FKN ansåg den föreslagna reduceringen av borgensåtagandet till 10% av vid varje tillfälle utestående kreditgaranti som positiv för varvsföretagen och FKN ansåg det vidare möjligt att genomföra en sådan förändring utan att statens riskposition på något avgörande sätt försämrades. Fullmäktige i riksgäldskontoret (RGK) menade dock att det var principiellt betänkligt att på detta sätt förändra ett naturligt företagaransvar för varven som statens övertagande av en större eller mindre del av varvsföretagens kundrisk skulle innebära.

Infriande av samtliga borgensåtaganden med hänsyn till det enskilda företagets ekonomiska situation kan endast genomföras för något enstaka varv. För många företag är de sammanlagda borgensåtagandena mycket större än det egna kapitalet inkl. obeskattade reserver. Ett infriande av samtliga borgensåtaganden skulle sannolikt medföra att företagen måste avvecklas. Ett fortsatt krävande av borgen i de flesta fall ger ej någon avgörande reell förbättring av statens risksituation. Arbetsgruppen delar de mindre och medelstora varvens uppfattning att en reducering i kravet på borgensåtagande skulle ge flera positiva konsekvenser för företagen och bl. a. på sikt medverka till ett mera korrekt uttryck för företagens ekonomiska situation.

Det obligatoriska borgensåtagandet för de mindre och medelstora varven bör kunna begränsas. Följande alternativa förändringar föreslås.

a) Reducering av borgensåtagandet till 40% av vid varje tillfälle utestående kreditgarantier. Reduceringen av borgensåtagandena bör avse hela garantiengagemanget, dvs. även garantier före förändringen.

b) Reducering av borgensåtagandet till 10% av vid varje tillfälle utestående kreditgarantier. Borgensåtagandet säkerställer varvens affärsansvar. Reduceringen av borgensåtagandet bör avse endast framtida leveranser och inte garantier utfärdade före förändringen. Eventuellt bör omprövning kunna medges för gamla garantier.

Föreslagna alternativa förändringar avser det *obligatoriska* borgensåtagandet. Om skäl därtill finns skall dock FKN/RGK kunna kräva obegränsad varvsborgen.

Beträffande uppföljning och information om existerande borgensåtaganden bör riksgäldskontoret hålla borgensmannen löpande informerad om åtagandets storlek samt vid förändring av villkor för garantin (säkerhetsförändring, amorteringsanstånd etc.) likaledes inhämta borgensmannens medgivande.

Utöver nämnda insatser av generell natur har arbetsgruppen övervägt i vad mån det för vissa av varven behövs ytterligare stödinsatser från statsmakternas sida. I flertalet fall har det bedömts att sådana insatser inte kan anses vara motiverade. Som tidigare nämnts bör Karlskronavarvet behandlas separat.

7.2.5 Karlskronavarvet AB

Karlskronavarvet AB, som ingår i Svenska Varv-koncernen, har i enlighet med Svenska Varvs strukturplan omstrukturerats under åren 1981–1982. Produktionskapaciteten har därmed anpassats till marknadsförutsättningarna. Den förlustbringande produktionen av handelsfartyg har avvecklats och ansvaret för vindkraftsengagemanget har överförs till annat bolag inom Svenska Varv-koncernen. Företagets inriktning är nu produktion, modernisering och underhåll av örlogsfartyg för den svenska marinen samt export av örlogs- och kustbevakningsfartyg.

Den nya strategiska inriktningen innebär att den svenska marinen är den dominerande kunden, vilket begränsar varvets egna möjligheter att påverka försäljningsvolymen.

I marinens nyanskaffningsplaner, som omfattas av 1982 års försvarsbeslut, ingår en fortsatt anskaffning av robot- och minröjningsfartyg. Anskaffningarna är emellertid i tidshänseende inlagda så, att besvärande ojämnheter i belägningen uppstår.

Omfattningen av underhållsarbeten för den svenska marinen vid Karlskronavarvet har under en lång tid successivt minskat. Detta sammanhänger med den minskade flottan och dess omstrukturering till en lätt flotta, som är mindre underhållskrävande. Dessutom finns f. n. oklarheter beträffande den framtida lokaliseringen av denna typ av arbeten (Karlskrona och/eller Muskö). Arbetsgruppen förordar att Karlskronavarvet prioriteras i detta hänseende.

8 Sammanfattning

De mindre och medelstora varven i Sverige, med huvudsaklig inriktning mot produktion, reparation etc. av handelsfartyg eller fartyg för statliga myndigheter omfattar f. n. elva företag med ca 3 300 anställda. De företag som ingår i denna varvsgrupp är både privatägda och ingående i den statliga varvskoncernen Svenska Varv AB. De företag som ingår i gruppen är Djupviks Varv AB, Fartygsentreprenader AB (Marstrands Varv), AB Finnboda Varf, Kalmar Fartygsreparationer AB, Karlskronavarvet AB, Lunde Varv och Verkstads AB, Marinteknik Verkstads AB, AB Nicoverken, AB Nya Oskarshamns Varv och AB Åsiverken. Företagens storlek varierar kraftigt från Karlskronavarvet med ca 1 100 anställda till Djupviks Varv med ca 60 anställda. De privatägda mindre och medelstora varven svarar för ca 18% av det totala antalet anställda inom varvsindustrin. Den sammanlagda omsättningen uppgick år 1981 till ca 800 milj. kr.; varav reparationer och övrig verksamhet svarade för 247 milj. kr.

Efterfrågan på de fartygstyper som den nämnda gruppen av företag tillverkar har minskat under perioden 1980–1982 jämfört med de närmast föregående åren. Vidare har beställningar från den svenska marinen mins-

kat i omfattning. Detta har lett till att en större del av de mindre och medelstora varvens kapacitet har inriktats mot ombyggnads- och reparationsmarknaderna. Samtidigt har konkurrensen från storvarven ökat genom att dessa varv i vissa fall har lämnat anbud på fartygstyper och fartygsstorlekar som de under senare år normalt inte har producerat och som kunnat produceras vid de medelstora varven.

De mindre och medelstora varven är starkt hemmamarknadsorienterade. F. n. utgörs deras orderstock huvudsakligen av leveranser till svenska redare. Utöver de svenska rederierna består varvens kunder främst av statliga myndigheter och verk. Av avgörande betydelse för varvens marknadsutsikter är därför dels omfattningen av de statliga myndigheternas beställningar hos svenska varv och dels marknadsutvecklingen inom de områden där svenska rederier opererar.

Beställningsvolymen från svenska rederier är huvudsakligen beroende av fraktmarknadsutvecklingen på tank-, bulk- och ro/ro-transporter inom de trafikområden där rederierna opererar samt utvecklingen av den mindre svenska kustsjöfarten och passagerartrafiken. F. n. råder internationellt sett en mycket pressad fraktmarknad. Beställningsintresset är därför påfallande lågt. För den svenska kustsjöfarten och passagerartrafiken kan eventuellt vissa nybeställningar av fartyg komma att uppstå dels för att ersätta befintliga fartyg, dels för nya transportobjekt.

Det speciella rätnestödet till svenska rederier vid beställning på svenska varv synes ha lett till en ökad orderingång från svenska rederier. För att över huvud taget nybyggnader från svenska rederier skall komma till stånd vid varven är det nödvändigt att minst likartade finansieringsvillkor även fortsättningsvis kan erbjudas de svenska redarna.

Beträffande förslag till stödåtgärder för de mindre och medelstora varven under perioden 1984–1986 hänvisas till underbilaga 2.

Beställningar från utländska rederier synes även fortsättningsvis bli av marginell omfattning. Dels har de utländska beställarna av mindre fartyg liksom de svenska beställt vid varv i det egna landet, dels har den internationella sjöfartskonjunkturen negativt påverkat beställningsintresset hos de utländska rederierna. En bidragande faktor till hemmavarvsbeställningarna är att internationellt sett, i första hand Västeuropa som synes vara den mest närliggande exportmarknaden för de svenska mindre och medelstora varven, ligger stödet till de inhemska rederierna på en mycket hög nivå (se sid. xx). För vissa typer av specialfartyg bör dock även fortsättningsvis vissa exportmöjligheter föreligga.

Statliga myndigheter har varit stora beställare av fartygsnybyggnader vid varven. Under de närmast föregående åren har ett flertal beställningar från statliga verk tidigarelagts efter särskilt bemyndigande från regeringen för att avhjälpa sysselsättningsbortfall vid varven. De beslutade statliga beställningarna för budgetåren 1982/83 och 1983/84 är mycket låga i förhållande till tidigare produktionsbeläggning vid de mindre och medelstora varven.

Som tidigare nämnts är flera av de mindre och medelstora varven helt eller delvis beroende av statliga beställningar. För dessa varv har de en avgörande betydelse för varvens långsiktiga beläggning. Mot denna bakgrund har konstaterats att ett behov av samordning avseende utläggning av statliga beställningar föreligger. I samband med upphandlingen av statliga beställningar bör det därför ankomma på FKN att i samråd med aktuella verk och myndigheter – bl. a. med hänsyn till varvens beläggningsituation – verka för lämplig tidpunkt och lämpligt varv för den aktuella beställningen. Med hänsyn till konkurrensneutraliteten bör dock undantag från upphandlingskungörelsen normalt inte medges.

Arbetsgruppen har tidigare, sid. x, konstaterat att ett betydande överskott på kapacitet föreligger och att överskottet väntas öka under perioden för de mindre och medelstora varven. Mot bakgrund härav bör någon expansion inte tillåtas under perioden. Det bör ankomma på FKN att kontinuerligt följa kapacitetsutvecklingen vid de mindre och medelstora varven. Om vid något varv en kapacitetsökning konstateras jämfört med av FKN godkänd kapacitetsplan vid utgången av år 1982 bör i princip stöd inte utgå till varvet för den tid kapacitetsökningen avser.

Viss kritik har riktats mot Svenska Varv-koncernen från de mindre och medelstora varven. Kritiken har gått ut på att de statliga storvarven genom indirekta subventioner har kunnat offerera lägre priser som lett till att dessa kan konkurrera på andra villkor inom de mindre varvens marknader.

Strävan måste vara att konkurrensen mellan de olika varven bedrivs på lika villkor och enligt företagsekonomiskt riktiga principer. Den framförda kritiken utgör skäl för att FKN ägnar särskild uppmärksamhet åt denna fråga och vid behov rapporterar eventuella avvikelser till regeringen.

Marinvarvet i Fårösund ingår i Gotlands Kustartilleriförsvar och är en helt militär enhet. Verksamheten är intäktsfinansierad och kostnaderna – exkl. kapital- och räntekostnader – täcks i sin helhet enligt marinens kalkyleringsprinciper. För varje budgetår fastställs varvets omkostnader varefter omkostnadspålägget för varje direkt produktionstimme bestäms. Härutöver görs ett tillägg på ca 2 kr./tim. för täckning av kostnaden för rörelsekapital. I övrigt ingår i Marinvarvets kostnader inte några kapital- eller räntekostnader. Likvida medel för verksamheten erhålls genom avrop från central myndighet. Marinvarvet har inte möjlighet att balansera vinstmedel från verksamheten på den statliga och privata sidan.

Vid en jämförelse mellan Marinvarvet och konkurrenten Marinteknik Verkstads AB konstateras att vid avgivande av offerter till den civila marknaden och statliga myndigheter bör kapitalkostnader medtagas beträffande Marinvarvet. Om kapitalkostnader inte medtages uppnås inte jämförbara konkurrensvillkor med andra offertgivande varv. Staten subventionerar i så fall Marinvarvet indirekt. Arbetsgruppen har noterat att en översyn pågår inom försvarsdepartementet avseende kalkyleringsprinciper för ränte- och kapitalkostnader för bl. a. Marinvarvet.

Regeringen lämnade den 15 november 1979 en skrivelse från den dåvarande kommissionen för de mindre och medelstora varven beträffande reducering av borgensåtagandet utan åtgärd. Såväl kommissionen som FKN ansåg den föreslagna reduceringen av borgensåtagandet till 10% av vid varje tillfälle utestående kreditgaranti som positiv för varvsföretagen och FKN ansåg det vidare möjligt att genomföra en sådan förändring utan att statens riskposition på något avgörande sätt försämrades. Fullmäktige i riksgäldskontoret menade dock att det var principiellt betänkligt att på detta sätt förändra ett naturligt företagansvar för varven som statens övertagande av en större eller mindre del av varvsföretagens kundrisk skulle innebära.

Infriande av samtliga borgensåtaganden med hänsyn till det enskilda företags ekonomiska situation kan endast genomföras för något enstaka varv. För många företag är de sammanlagda borgensåtagandena mycket större än det egna kapitalet inkl. obeskattade reserver. Ett infriande av samtliga borgensåtaganden skulle sannolikt medföra att företagen måste avvecklas. Ett fortsatt krävande av borgen i de flesta fall ger ej någon avgörande reell förbättring av statens risksituation. Arbetsgruppen delar de mindre och medelstora varvens uppfattning att en reducering i kravet på borgensåtagande skulle ge flera positiva konsekvenser för företagen och bl. a. på sikt medverka till ett mera korrekt uttryck för företagets ekonomiska situation, vilket indirekt förbättrar statens risksituation.

Det obligatoriska borgensåtagandet för de mindre och medelstora varven bör kunna begränsas. Följande alternativa förändringar föreslås.

a) Reducering av borgensåtagandet till 40% av vid varje tillfälle utestående kreditgarantier. Reduceringen av borgensåtagandena bör avse hela garantiengagemanget, dvs. även garantier före förändringen.

b) Reducering av borgensåtagandet till 10% av vid varje tillfälle utestående kreditgarantier. Borgensåtagandet säkerställer varvens affärsansvar. Reduceringen av borgensåtagandet bör avse endast framtida leveranser och inte garantier utfärdade före förändringen. Eventuellt bör omprövning kunna medges för gamla garantier.

Föreslagna alternativa förändringar avser det *obligatoriska* borgensåtagandet. Om skäl därtill finns skall dock FKN/RGK kunna kräva obegränsad varvsborgen.

Beträffande uppföljning och information om existerande borgensåtaganden bör riksgäldskontoret hålla borgensmannen löpande informerad om åtagandets storlek samt vid förändring av villkor för garantin (säkerhetsförändring, amorteringsansånd etc.) likaledes inhämta borgensmannens medgivande.

Utöver nämnda insatser av generell natur har arbetsgruppen övervägt i vad mån det för vissa av varven behövs ytterligare stödinsatser från statsmakternas sida. Arbetsgruppen har bedömt att sådana insatser i flertalet fall inte kan anses vara motiverade. I fråga om Karlskronavarvet AB har detta varv som tidigare nämnts behandlats separat.

Rapport stöd

upprättad inom industridepartementet

Innehållsförteckning

1	Inledning	75
1.1	Bakgrund	75
1.2	Syfte	75
1.3	Genomförande	75
2	Nuvarande stödformer	76
2.1	Allmänna förutsättningar	76
2.2	Senaste riksdagsbeslut om statligt stöd till svensk varvsindustri	77
2.3	Kreditgaranti	78
2.3.1	Förordningar m. m.	78
2.3.2	Syfte	78
2.3.3	Omfattning	78
2.3.4	Beslutsordning	78
2.3.5	Utnyttjande	79
2.3.6	Erfarenheter	79
2.4	Lån	79
2.4.1	Förordningar m. m.	79
2.4.2	Syfte	80
2.4.3	Omfattning	80
2.4.4	Beslutsordning	80
2.4.5	Utnyttjande	81
2.4.6	Erfarenheter	81
2.5	Räntestöd	81
2.5.1	Inhemska beställare	81
2.5.1.1	Förordningar m. m.	81
2.5.1.2	Syfte	81
2.5.1.3	Omfattning	82
2.5.1.4	Beslutsordning	82
2.5.1.5	Utnyttjande	83
2.5.1.6	Erfarenheter	83
2.5.2	Utländska beställare	83
2.6	Stöd till exportfrämjande åtgärder	85
2.6.1	Förordningar m. m.	85
2.6.2	Syfte	85
2.6.3	Omfattning	86
2.6.4	Beslutsordning	86
2.6.5	Utnyttjande	86
2.6.6	Erfarenheter	86
2.7	Bidrag vid fartygsexport till u-länder	86
2.7.1	Förordningar m. m.	86
2.7.2	Syfte	86
2.7.3	Omfattning	86
2.7.4	Beslutsordning	87
2.7.5	Utnyttjande	87
2.7.6	Erfarenheter	87

2.8	Statens säkerheter i fartygskreditgarantisystemet	87
2.9	Alternativ produktion	89
2.10	Landskrona Finans AB	90
2.11	Andra varvsanslag	90
3	Stödformer i andra länder	91
3.1	Allmänt	91
3.2	Subventioneringsgrad i olika länder	92
4	Förslag till nytt stödprogram	93
4.1	Kriterier för och synpunkter på statligt stöd	93
4.2	Förslag	94
5	Sammanfattning	95
<i>Bilaga</i>	Stödformer i andra länder	99

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Statligt stöd har under en längre tid spelat en framträdande roll i den internationella varvskonkurrensen. Dessa stöd har framtvingat uppbyggnaden av ett svenskt stödsystem. Nuvarande stödsystem för den svenska varvsindustrin beslöts av riksdagen våren 1980 för perioden 1980–1983 och omfattar stödformerna kreditgarantier, lån, räntestöd, stöd till exportfrämjande åtgärder och bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer.

1.2 Syfte

Arbetsgruppen för *Stöd* syftar bl. a. till att taga fram underlagsmaterial omfattande dels en genomgång av nuvarande stödformer, dels en genomgång av vilka stödformer som finns i andra viktiga konkurrerande varvsländer och mot bakgrund av detta lämna förslag till statliga stödformer för den svenska varvsindustrin åren 1984–1986.

1.3 Genomförande

I arbetsgruppen för *Stöd* har ingått representanter för industridepartementet och nämnden för fartygskreditgarantier (FKN).

FKN har i skrivelse hösten 1982 överlämnat en redovisning av gällande stödformer till industri- och kommunikationsdepartementen. Detta material har kompletterats med redovisningar från AB Svensk Exportkredit (SEK) över räntestöd vid fartygsexport enligt det s. k. SEK-systemet och från Landskrona Finans AB över bolagets hittillsvarande verksamhet och framtida bedömning. Vidare lämnas en redovisning över stöd som gått till s. k. alternativ produktion och en genomgång av andra varvsanslag – t. ex. för sysselsättningskapande åtgärder – som indirekt omfattas av det svenska stödsystemet.

Underlaget till redovisningen av stödformer i andra viktiga varvsländer har baserats på tillgängligt material inom industridepartementet och nämnden för fartygskreditgarantier samt från Organisationen för Ekonomiskt Samarbete och Utveckling (OECD) och Sveriges varvsindustriförening. Uppgifterna har kompletterats och kontrollerats vid personliga samtal med representanter för de olika varvsländerna. Vid beräkningen av angivna subventionsgrader i olika länder har använts en av Öhrlings Revisionsbyrå AB utarbetad datamodell för detta ändamål.

2 Nuvarande stödformer

2.1 Allmänna förutsättningar

För att meningsfullt kunna diskutera frågan om statligt stöd till varvsindustrin – oavsett om det gäller kreditgarantier eller direkta subventioner – måste den omvärld i vilken stödet skall fungera närmare belysas. Vidare måste för alla statliga branschstöd finnas fastlagda mål som önskas uppnås med stödinsatsen såsom viss volym, förbättrad konkurrensförmåga etc. Av den anledningen måste det internationella konjunkturläget och marknadssituationen för svensk varvsindustri och sjöfartsnäring kortfattat redovisas för att stödet till de svenska varven skall kunna bedömas.

Sedan förordningen (1980: 561) om statligt stöd till varvsföretag trädde i kraft den 1 juli 1980 har utvecklingen på varvs- och sjöfartsområdena varit utomordentligt negativ. Här kan noteras att perioden karaktäriseras av minskade transportvolym, sjunkande fraktsatser och kraftigt ökande uppläggning av tonnage. Detta har i sin tur lett till ett mycket begränsat intresse för nybeställningar och följaktligen en låg ordergång vid varven.

Situationen hösten 1982 kan sammanfattas enligt följande.

- fraktsatserna har i stort sett halverats sedan årsskiftet 1980/81.
- outnyttjat tonnage uppgick till omkring 90 milj. ton dödvikt i augusti 1982 mot endast drygt 20 milj. ton dödvikt i början av år 1980.
- andrahandspriserna på fartyg var omkring 50% lägre än de var för ett och ett halvt år sedan.
- varvens orderstockar var extremt låga och till låga priser.

Orsakerna till denna kraftiga nedgång för varv och rederier världen över är givetvis flera och sambanden komplicerade, men i stor utsträckning torde de kunna återföras på utvecklingen i världskonjunkturen och världshandeln samt produktions- och konsumtionsmönstrens förändring. Vad avser Sverige måste sålunda slutsatsen bli att orsakerna är internationellt betingade.

Till detta får läggas att den låga transportefterfrågan i kombination med leveranser från varven av tidigare beställningar som gjorts under gynnsammare utsikter för sjöfarten har bidragit till kraftiga tonnageöverskott inom praktiskt taget alla viktigare sjöfartsområden.

För Sverige kan mot ovanstående bakgrund konstateras att konjunkturutvecklingen för varv och rederier efter tidpunkten för senaste riksdagsbeslut om statligt stöd till varvsindustrin våren 1980 blivit mycket sämre än väntat, vilket bl. a. sannolikt kommer att leda till att de nu gällande stöden för svenska varv och rederier *inte* kommer att ha nått avsedd effekt vid stödperiodens utgång vid slutet av år 1983 då nuvarande stödformer upphör att gälla. Det innebär också att likviditeten och soliditeten i svensk varvsindustri och rederiverksamhet kommer att vara sämre vid utgången av år 1983 än vad som antogs när riksdagen fattade sitt senaste beslut om varvsfrågorna.

2.2 Senaste riksdagsbeslut om statligt stöd till svensk varvsindustri

Riksdagen beslöt senast våren 1980 (prop. 1979/80: 165, NU 69, rskr 405) om fortsatt stöd till svensk varvsindustri omfattande perioden den 1 juli 1980—den 31 december 1983. Enligt propositionen skulle stödet till varven dels täcka skillnaden mellan de svenska varvens självkostnader och bedömt världsmarknadspris, dels ge de svenska varven likartade finansieringsförutsättningar som kom deras konkurrenter till del.

Priserna på nybyggnadstonnage steg kraftigt under år 1979. Beträffande standardtonnage erbjöd Japan priser som vanligen låg ca 15–20% under den västeuropeiska nivån. För fartygstyper som krävde nykonstruktion låg de japanska priserna oftast ca 10–15% under den västeuropeiska. Under åren 1976 och 1977 var sannolikt skillnaden mellan svensk och japansk självkostnad som störst. Mot bakgrund av bl. a. ändrat värde för den japanska valutan och ökade kostnader för material och löner minskade denna skillnad fram till riksdagsbeslutet våren 1980.

De bedömningar som låg till grund för riksdagens senaste beslut våren 1980 pekade alltså på att skillnaden mellan världsmarknadspriset för olika fartygstyper och de svenska självkostnaderna hade minskat under år 1979 och att de statliga subventionerna i flertalet konkurrerande varvsländer skulle avvecklas. En ytterligare förbättring av marknadsläget och en kraftfull satsning från varvens sida för att minska sina produktionskostnader var dock nödvändig för att varven skulle kunna konkurrera om order av egen kraft. Riksdagen ansåg därför att det behövdes statligt stöd ytterligare några år för att varvens omställning skulle ha förutsättningar att lyckas. På förslag av regeringen ansåg dock riksdagen att tiden då var mogen att sätta en slutpunkt för det statliga stödet till varvsindustrin i de fall detta avsåg direkta subventioner. Motiven till detta var sålunda enligt riksdagen dels en bedömning att de statliga subventionerna utomlands skulle avvecklas, dels en bedömning att marknadspriserna skulle förbättras. Riksdagen beslöt därför att direkta statliga subventioner till svensk varvsindustri skall upphöra i och med utgången av år 1983.

Utvecklingen under perioden 1980–1982 har dock i betydande utsträckning avvikit från de bedömningar riksdagen gjorde våren 1980. Detta gäller såväl pris- som marknadsutveckling. F. n. råder en stor skillnad mellan tillgänglig varvskapacitet och efterfrågan på olika typer av fartyg. Den internationella varvskonjunkturen torde i dag befinna sig på samma låga nivå som under åren 1977–1978. Mot denna bakgrund förefaller därför de olika varvsländernas benägenhet öka att införa och bibehålla statliga stödformer för varvsindustrin i syfte att erhålla tillgängliga order.

2.3 Kreditgaranti

2.3.1 Förordningar m. m.

Formerna och villkoren för statliga kreditgarantier regleras i kap. 1 förordningen (1980: 561) om statligt stöd till varvsföretag m. m. Riksgäldskontoret har t. o. m. utgången av år 1983 ett bemyndigande att ikläda staten garantier till svensk varvsindustri intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 23 665 milj. kr.

2.3.2 Syfte

Det statliga fartygskreditgarantisystemet infördes ursprungligen år 1963. Syftet var att genom statlig medverkan få till stånd ett fungerande finansieringssystem för varv och beställare. De traditionella långivarna såsom banker m. fl. kunde inte förväntas ikläda sig det förhållandevis höga risktagande som det skulle innebära att lämna lån på upp till ca 90% av ett fartygsvärde mot pant i fartyget som enda säkerhet. Fartygskreditgarantisystemet har därför byggts upp så att statliga kreditgarantier kan lämnas upp till i regel med 90% av fartygets pris, mot vilka varvet eller beställaren kan uppta lån hos banker eller andra finansieringsinstitut. Staten tar i sin tur pant i fartyget som säkerhet för de utställda garantierna. Kreditgarantierna innebär inte någon subvention eller bidrag och orsakar inte någon kostnad för staten så länge som låntagaren infriar sina förpliktelser. Upphör låntagarna med sina förpliktelser riskerar staten att få infria garantin. Om ur den uttagna panten – eller med hjälp av eventuella regressrätter – inte till full täckning kan utvinnas uppstår bristen som en kostnad i kreditgarantisystemet.

2.3.3 Omfattning

Kreditgarantier får beviljas för

1. lån som svenska varvsföretag tar upp för att finansiera krediter till beställare av fartyg (refinansieringslån, max. 90% av priset)
2. lån som beställare tar upp för att betala fartyg under byggnad eller för levererade fartyg (beställares lån, max. 90% av priset)
3. lån som svenska varvsföretag tar upp för att finansiera beställda fartyg under byggnad eller större ombyggnad (fartygsbyggnadslån, max. 70% av priset).

2.3.4 Beslutsordning

Frågor rörande kreditgaranti handläggs av nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) som också fattar beslut om utfästelse av kreditgaranti. Riksgäldskontoret fattar beslut om utfärdandet av själva garantierna. FKN prövar allsidigt riskerna i garantisystemet. Vidare prövar FKN varvets och beställarnas ekonomiska kapacitet och möjlighet att fullgöra kontraktsvillkoren samt bedömer det tilltänkta fartygets långsiktiga värde. FKN god-

känner på statens vägnar det tilltänkta fartygsprojektet från kreditgarantisynpunkt och anvisar utrymme på garantiramen. FKN föreskriver också säkerheter. Riksgäldskontoret administrerar garantisystemet och svarar för statens borgensåtagande. Riksgäldskontoret kan även kräva tilläggsäkerheter. Vidare infriar riksgäldskontoret garantier.

2.3.5 *Utnyttjande*

Av kreditgarantiramen på 23 665 milj. kr. hade den 31 december 1982 22 019 milj. kr. ianspråktagits i form av utestående garantier. Av de utestående garantierna på 22 019 milj. kr. avsåg 11 433 milj. kr. kreditgarantier för refinansieringslån till Svenska Varv AB och 283 milj. kr. övriga privata varv samt 10 303 milj. kr. i kreditgarantier för beställares lån och statligt beställarstöd.

Av de totala utestående garantierna på 22 019 milj. kr. avser ca 75 % inhemska leveranser och ca 25 % exportleveranser.

Ca 75 % av utestående garantier avser lån i US-dollar. Genom den kraftiga kursuppgången för denna valuta under de senaste två åren – och bl. a. på grund av devalveringen av den svenska kronan i början av oktober 1982 – kommer sannolikt det återstående utrymmet i garantierna att snart vara utnyttjat.

2.3.6 *Erfarenheter*

Det statliga kreditgarantisystemet har hittills visat sig fungera tillfredsställande. De förluster staten fått vidkänna i samband med utfärdade garantier har uppstått med anledning av konkurserna vid Kalmar Varv AB och AB Oskarshamns Varv. Den totala förlusten i dessa två fall torde för varvsenheterna i dessa företag uppgå till storleksordningen 180 milj. kr. Därtill kommer vissa förluster i rederidelarna i dessa företag. Nämnden för fartygskreditgarantier har i sin löpande handläggning av kreditgarantier funnit att ett förhållandevis högt, temporärt statligt risktagande är förenat med finansieringen under byggnadstiden av ett fartyg. Orsaken till detta är främst att panträkten i ett ej färdigt fartygsnybygge är svår att realisera på ett positivt sätt. Ytterligheterna vid en uppkommen krissituation i det pågående nybygget är då antingen skrotning med risk för att nedlagda kostnader inte kan täckas eller färdigställande med risk att merkostnader uppkommer.

Nämnden menar att kreditgarantierna i dag spelar en avgörande roll för varven i syfte att finna fungerande finansieringssystem för beställda fartyg.

2.4 **Lån**

2.4.1 *Förordningar m. m.*

Formerna och villkoren för avskrivningslån regleras i kap. 2 förordningen (1980: 561) om statligt stöd till varvsföretag m. m. Riksdagen anslög

genom beslut våren 1980 (prop. 1979/80: 165, NU 69, rskr 405) 1 055 milj. kr. i avskrivningslån till svenska varvsföretag under åren 1981–1983. Stödformen upphör att gälla i och med utgången av år 1983.

2.4.2 Syfte

Systemet med avskrivningslån avlöste år 1981 det s.k. *beställarstödet*, som gav möjlighet till lån intill ett belopp som svarar mot högst 25% (ursprungligen 30%) av priset för fartyget eller ombyggnaden av fartyget i fråga (SFS 1978: 395).

Avskrivningslånen har till syfte att stärka de svenska varvens konkurrensförmåga gentemot utländska konkurrenter. Lånen ges i form av stöd per direkt produktionstimme för nybyggnad och större ombyggnad av fartyg enligt följande: 55 kr./tim. år 1981, 40 kr./tim. år 1982 och 25 kr./tim. år 1983. Systemet beräknades ge ett stegvis minskande stöd från ca 15% till ca 5% av självkostnaden.

2.4.3 Omfattning

Följande huvudprinciper gäller avseende avskrivningslånen omfattning:

- Lån skall utgå enbart för fartygsproduktion (inte reparationsverksamhet).
- Lånen skall inte syfta till en ökning av varvsföretagets kapacitet. Som referenskapacitet bör 1979/80 års kapacitetsnivå gälla för de mindre och medelstora varven samt för storvarven inom Svenska Varv AB riksdagsbeslutet i juni 1980 avseende Svenska Varvs strukturplan.
- För att lån skall utgå måste en godkänd kapacitetsplan för varvet i fråga finnas.
- Lån skall inte utgå för genom beställarstöd subventionerad fartygsproduktion eller för statliga fartygsbeställningar.
- Lån får beviljas för högst tolv år och anstånd med återbetalning får medges under längst fem år. Lånen är räntefria under fem år och särskild säkerhet behöver inte ställas.
- Lån kan varje år efterges med ett belopp som svarar mot vad varvet har investerat i rationaliseringshöjande syfte eller i marknads- och utvecklingsarbete.
- Lån får användas för att täcka förluster vid varven efter regeringens medgivande.

2.4.4 Beslutsordning

Beslutsinstans rörande varvens kapacitetsplaner som ligger till grund för lånets storlek och utbetalning av avskrivningslån från kammarkollegiet är FKN. Utbetalning av lån från kammarkollegiet sker i efterskott. Övriga frågor om lån och eftergift prövas även av FKN. Användande av lån för förlusttäckning beslutas av regeringen.

2.4.5 *Utnyttjande*

Av det sammanlagda beloppet 1 055 milj. kr. i avskrivningslån avser 725 milj. kr. Svenska Varv AB (varav 125 milj. kr. egentligen var avsedda för Öresundsvarvet AB) och 230 milj. kr. avser övriga privata mindre och medelstora varv. Av resterande 100 milj. kr. har 85 milj. kr. inlevererats och 15 milj. kr. använts för andra ändamål. Av lånedel har hittills 800 milj. kr. utbetalats. Resterande del kommer halvårsvis att betalas ut fram till årsskiftet 1983/84 då praktiskt taget hela medelsramen är förbrukad.

2.4.6 *Erfarenheter*

Sedan avskrivningslånen infördes har det visat sig råda viss oklarhet beträffande hur gränsen för stödberättigade företag skall dras. Genom beslut av FKN och regeringen har följande varv erhållit stöd: Svenska Varv AB, AB Åsiverken, Marinteknik Verkstads AB, Falkenbergs Varv AB, Fartygsentreprenader AB, Lunde Varv och Verkstads AB och AB Nya Oskarshamn's Varv.

Den egentliga effekten för varven hitintills av avskrivningslånen är svår att precisera. Klart är dock, att stödet väsentligt medverkat till att de svenska varven bättre kunnat möta den utländska, ofta i betydande omfattning subventionerade konkurrensen, genom en viss anpassning nedåt av sina priser. Detta är också huvudsyftet med stödet.

2.5 **Räntestöd**

2.5.1 *Inhemska beställare*

2.5.1.1 *Förordningar m. m.*

Formerna och villkoren för räntestöd regleras i kap. 3 förordningen (1980: 561) om statligt stöd till varvsföretag m. m. Stödet upphör att gälla vid utgången av år 1983. Efter beräkningar av nämnden för fartygskreditgarantier tas varje år i budgetpropositionen upp ett förslagsanslag för täckande av kostnader som har uppkommit i samband med beviljat räntestöd.

2.5.1.2 *Syfte*

Statliga räntestöd vid export finns i alla varvsländer sedan ett flertal år tillbaka, vilket för svenskt vidkommande bl. a. inneburit en möjlighet att erbjuda den lägsta tillåtna ränta som den exportkreditöverenskommelse, som Sverige biträtt inom ramen för OECD medgivit. Detta innebar tidigare att utländska beställare vid svenska varv kunde via det svenska exportkreditsystemet erbjudas räntesubventionerad finansiering, medan svenska beställare inte kunde erbjudas samma förmån av ett svenskt varv – men väl av ett utländskt. För att utjämna denna skillnad i konkurrensvillkor mellan svenska och utländska varvsföretag, när det gäller ränta i samband med kredit, infördes därför genom riksdagsbeslut våren 1980 möjligheter till

räntestöd för svensk beställare av nybyggnad eller ombyggnad av fartyg vid svenskt varv. Detta innebär att såväl svensk som utländsk beställare numera kan få subventionerad ränta vid beställning vid svenskt varv.

2.5.1.3 Omfattning

Räntestöd till svensk beställare lämnas i form av en utfästelse om finansiering till fast räntesats för viss kredit och kan avse nybyggnad eller större ombyggnad. Räntesatsen fastställs av FKN och beräknas på så sätt att likställighet med avseende på subventioneringsgraden i finansieringsvillkoren skall erhållas mellan svenska och utländska beställare vid svenska varv. Detaljvillkoren avviker dock vanligen något vid tillämpningen på en svensk beställare i förhållande till en utländsk. En svensk beställare vid svenskt varv kan f. n. erhålla 9,8% ränta, 12 års löptid och 90% kreditvolym, medan motsvarande villkor för en exportkredit enligt gällande OECD-överenskommelse är 8,0% ränta, 8,5 års löptid och 80% kreditvolym. Den högre räntesatsen för svenska beställare beror på en längre kredittid och en högre kreditandel. Räntesatsen för offshore-produkter uppgår till 13,1%. I början av år 1983 höjdes räntorna för exportkrediter inom SEK-systemet med 0,5% vilket innebär att räntan för utländska beställare vid svenska varv blir 8,5%. Mot bakgrund av förutsättningen att det i räntehänseende skall vara likställighet mellan utländska och svenska beställare i Sverige höjdes även räntan för svenska beställare genom SEK:s räntehöjning för exportkrediter till nyss nämnda 9,8%. Skillnaden i ränta mellan fartyg och offshore-produkter förklaras av att finansieringsvillkoren vid export av fartyg regleras av den exportkreditöverenskommelse för enbart fartyg som träffats inom OECD (Understanding on export credits for ships) medan offshore-produkter inte klassas som fartyg och därför faller under OECD:s allmänna exportkreditöverenskommelse för alla andra varor (consensus). Beslut om räntestöd fattas av FKN på samma gång som frågan om utfästelse om kreditgaranti prövas och är avhängigt att kreditgaranti beviljats och att konkurrerande utländskt varvsföretag på grund av utländskt stöd erbjuder särskilt förmånliga räntevillkor.

2.5.1.4 Beslutsordning

Beslut om räntestöd prövas och fattas av nämnden för fartygskreditgarantier på samma gång som frågan om utfästelse om kreditgaranti prövas. På basis av FKN:s beslut beviljar SEK eller Svenska Skeppshypotekskassan (SHK) kredit på grundval av upprättat avtal mellan FKN och SEK resp. SHK. SEK svarar för den räntesubventionerade upp- och utlåningen i utländsk valuta medan SHK i huvudsak svarar för motsvarande i svenska kronor. SEK och SHK erhåller ersättning för den statliga räntesubventionen varje kvartal.

2.5.1.5 Utnyttjande

Statens kostnad för räntestödet till svenska beställare är skillnaden mellan å ena sidan de kostnader som låneinstituten betalar vid sin upplåning och å andra sidan den subventionerade utlåningsräntan. Kostnaden är alltså avhängig den flukturerande upplåningsräntan samt volymen av beställningar vid de svenska varven. Räntekostnaderna för staten till svenska beställare enligt detta system har beräknats/uppskattats enligt följande.

Budgetår	Mellanskillnadsränta	Genomsnittlig kreditvolym	Subventionskostnad
1981/82	ca 6 %	650 milj. kr.	38,7 milj. kr.
1982/83	ca 5 %	1 500 milj. kr.	75 milj. kr.
1983/84	ca 4,5 %	3 000 milj. kr.	135 milj. kr.

2.5.1.6 Erfarenheter

Räntestödet till svenska beställare har under senare år närmast varit en nödvändig förutsättning för att svenska varv skall kunna konkurrera om beställningar från svenska rederier. Vidare kan nämnas att flertalet av Sveriges konkurrentländer har motsvarande stöd.

Kostnaden för räntestödet är beroende av mellanskillnadsräntans storlek. Det är därför viktigt att varje möjlighet att höja den lägsta tillåtna räntan inom OECD:s fartygsexportkreditöverenskommelse (f. n. 8 %) utnyttjas inom ramen för OECD-samarbetet och/eller annat internationellt samarbete. Som tidigare nämnts har dock räntorna för exportkrediter inom SEK-systemet höjts med 0,5 %. Skillnaden mellan räntan i fartygsexportkreditöverenskommelsen och räntan i den allmänna exportkreditöverenskommelsen har under senare år ökat beroende på höjningar av räntan i den senare överenskommelsen vid ett par tillfällen. Detta understryker angelägenheten att även räntan vid fartygsexport höjs.

2.5.2 Utländska beställare

SEK lämnar enligt riksdagsbeslut åren 1978 och 1981 statsstödda exportkrediter i form av räntestöd till utländska beställare. Systemet innebär att SEK har givits möjlighet att finansiera exportkrediter till räntor som ligger under upplåningskostnaderna. Företagen kan därigenom redan i samband med offertgivningen erbjuda fast ränta för finansieringen av en exportaffär. Staten täcker skillnaden mellan utlåningsränta och upplåningsränta. Den statsstödda kreditgivningen brukar benämnas SEK-systemet.

En stor del av SEK-systemet utgörs av statsunderstödda exportkrediter för fartyg och offshoreplattformar. Utgångspunkten för denna typ av statsunderstödd exportkreditgivning utgörs av de exportkreditöverenskommelser som träffats inom OECD, nämligen den allmänna exportkreditöverenskommelsen (consensus) och den som enbart gäller för fartyg (Under-

standing on export credits for ships). Exportfinansiering av fartyg som sker enligt fartygsexportkreditöverenskommelsen får ske till en lägsta ränta av 8% oberoende av köparland, dvs. 2-4% lägre än den ränta som tillämpas inom consensus. Offshoreplattformar omfattas hittills av den allmänna överenskommelsen.

SEK har under den första fyraårsperioden 1978/79-1981/82 inom det statsstödda SEK-systemet beviljat krediter (nya kreditavtal) uppgående till totalt 32 112 milj. kr., varav 25% eller 7 893 milj. kr. utgörs av fartyg och offshoreplattformar enligt nedanstående fördelning på olika varor och landkategorier.

Landkategori	Alla varor utom fartyg och offshoreplattformar milj. kr.	Fartyg och offshoreplattformar milj. kr.	Totalt milj. kr.
I (BNP/capita > 4000 USD)	5 929	6 121	12 050
II (Ej tillhörande I eller III)	12 345	1 284	13 629
III (Låginkomstländer som kan erhålla världsbankslån)	5 945	488	6 433
Totalt	24 219	7 893 (25%)	32 112

Av tabellen framgår att mer än tre fjärdedelar (78%) av all fartygsexport till statsstödda exportkrediter enligt SEK-systemet går till länder inom kategori I, dvs. huvudsakligen industriländer, medan andra varor huvudsakligen exporteras till landkategori II. Endast en liten del eller 6% av fartygsexporten med statsstödd exportkredit har gått till låginkomstländer. Vidare kan nämnas att 65% av alla kreditavtal har slutits i dollar, 29% i svenska kronor och resterande 5% i annan valuta.

Det kan konstateras att de kreditavtal som slutits med anledning av fartygsexport inom SEK-systemet är få men till beloppet betydande. Av de totalt slutna kreditavtalen under perioden den 1 juli 1978 - den 30 juni 1982 på 1 676 st. avser endast 49 st. fartygsexport men dessa avtal motsvarar 25% av det totala kreditbeloppet. I följande tabell redovisas fördelningen av kreditavtalen på olika varugrupper under ovan nämnda tidsperiod.

Varugrupp	Antal	Milj. kr.	%
Fartyg	49	7 912	25
Fordon	414	2 996	9
Maskiner	922	8 028	25
Elutrustning	135	7 054	22
Entreprenader	34	4 569	14
Övrigt	122	1 553	5
Summa	1 676	32 112	100

Om endast kreditavtal som överstiger 100 milj. kr. beaktas spelar fartygen en än mer avgörande roll i SEK-systemet. Av dessa kreditavtal utgörs 38% av fartyg motsvarande 7 515 milj. kr. av totalt 19 777 milj. kr. Resterade 62% fördelas mellan övriga varugrupper med entreprenader och elutrustning som näst största varugrupper med 21% vardera av antalet kreditavtal.

Den genomsnittliga kredittiden för av SEK hittills slutna kreditavtal – 1 676 st. uppgående till 32 112 milj. kr. – uppgår till 7,4 år. Av de ingångna kreditavtalen har 90% en kredittid på sex år eller kortare tid. Endast 2% av antalet kreditavtal utgörs av kreditavtal med en kredittid överstigande 10 år. Beloppsmässigt svarar dock dessa för 24% eller 7 768 milj. kr.

Den helt övervägande delen av statens kostnad för SEK-systemet under 1980-talet är fasta åtaganden som inte kan ändras. Den del av kostnaden som kan påverkas är obetydlig fram till år 1985/86.

Utestående krediter, utestående kreditavtal och kreditofferter uppgick vid halvårsskiftet 1982 till 13 550 milj. kr., 16 887 milj. kr. resp. 56 312 milj. kr. Omräknat till valutakurserna efter den svenska devalveringen på 16% uppgick motsvarande belopp till 15 429 milj. kr. (varav fartyg 4 293 milj. kr.), 19 669 milj. kr. (varav fartyg 3 966 milj. kr.) resp. 62 208 milj. kr.

Statens kostnad för SEK-systemet beräknad på *nuvarande åtaganden* beräknas under åren 1982–1988 uppgå till totalt ca 6 800 milj. kr., varav fartyg svarar för ca 1 500 milj. kr. eller ca 21%.

Sammanfattningsvis kan konstateras att SEK-systemet spelar en avgörande roll för varvens möjligheter att exportera fartyg. Fartygsexporten har därmed också kommit att utgöra en väsentlig del av åtagandena inom SEK-systemet.

2.6 Stöd till exportfrämjande åtgärder

2.6.1 Förordningar m. m.

Formerna och villkoren för stöd till exportfrämjande åtgärder regleras i kap. 5, förordningen (1980:561) om statligt stöd till varvsföretag m. m. Villkor som skall uppfyllas är bl. a. att varvsföretaget skall ha mindre än 1 700 anställda och att fartygen skall överstiga 300 registerton. Stödet upphör att gälla vid utgången av år 1983. 20 milj. kr. har anvisats för ändamålet.

2.6.2 Syfte

Detta stöd infördes genom beslut av riksdagen våren 1980 efter förslag från kommissionen för de mindre och medelstora varven. Syftet med stödet är att främja denna varvsgrupps försäljningsansträngningar på exportmarknaden.

2.6.3 *Omfattning*

Stöd bör lämnas i form av lån motsvarande högst

- 1) 70% av kostnaderna för marknadsundersökningar eller marknadsbearbetningar som avser utländska marknader eller
- 2) 50% av kostnaderna för framtagande av anbud till utländska beställare. Lånet kan efterges om anbudet inte leder till avtal.

2.6.4 *Beslutsordning*

Frågor om stöd prövas och beslutas av FKN. FKN fastställer även eventuell eftergift och återbetalningsplan.

2.6.5 *Utnyttjande*

FKN har hittills utfäst sig att lämna stöd om ca 4 milj. kr.

2.6.6 *Erfarenheter*

Med hänsyn till att anslaget hittills har utnyttjats i mycket begränsad omfattning torde stödet inte vara av någon avgörande betydelse för gruppen mindre och medelstora varv.

2.7 **Bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer**

2.7.1 *Förordningar m. m.*

Villkoren för detta stöd regleras genom ett särskilt regeringsbeslut den 9 oktober 1980. För stödet har anslagits 125 milj. kr. Stödet upphör att gälla vid utgången av år 1983.

2.7.2 *Syfte*

Stödet – som innebär ett direkt bidrag – infördes genom beslut av riksdagen hösten 1978 (prop. 1978/79:49, NU 17, rskr 115) för att öka varvens marknadsföringsinsatser i utvecklingsländerna och öppna möjligheterna för svenska varvsföretag att kombinera gåvoinslåg med lån på förmånliga kreditvillkor vid export av fartyg till utvecklingsländer.

2.7.3 *Omfattning*

Ett villkor för detta stöd är – enligt gällande OECD-överenskommelser – att det statliga bidraget innebär ett gåvoelement om minst 25% av försäljningspriset. Stödet omfattar såväl fartyg som s. k. alternativ produktion och kan utgå som direkt reduktion av priset och/eller som särskilt förmånliga finansieringsvillkor (låg ränta och/eller lång amorteringstid). Som villkor gäller att avtal mellan Sverige och utvecklingslandet i fråga skall ha tecknats och att köpet skall klassificeras som u-landsbistånd. Enligt FKN:s praxis skall vidare garanti avseende politisk risk normalt även föreligga. S. k. flaggländer omfattas inte av stödet. En ytterligare förutsättning är att beviljad kreditgaranti eller EKN-garanti skall finnas för finansieringen av krediten.

2.7.4 Beslutsordning

Ansökan om bidrag görs av SEK eller varvet i samband med ansökan om kreditgaranti. Ansökan baserad på ett villkorat avtal (minst 25 % gåvoelement) insänds till FKN som prövar ansökan. Beslut om gåvoelement fattas av regeringen. Gåvoelementet betalas ut till SEK vid förmånliga kreditvillkor och till varvet vid prisnedsättning vid leverans av det aktuella fartyget.

2.7.5 Utnyttjande

Hela anslaget kommer genom beslut av regeringen i december 1982 att tas i anspråk för leverans av kombinerade fartyg (s. k. OBO-fartyg) till Filippinerna.

2.7.6 Erfarenheter

Trots att beslut har fattats som medför att stödet i sin helhet utnyttjas har det dock visat sig svårt att genomföra projekt med hjälp av detta stöd. Orsakerna är många. Förutom hård konkurrens har det ofta varit svårt att finna för alla parter acceptabla lösningar från säkerhetssynpunkt beroende på utvecklingsländernas i många fall bristande betalningsförmåga.

2.8 Statens säkerheter i fartygskreditgarantisystemet

Statens åtagande för fartygskreditgarantisystemet är antingen i form av borgen för varvets refinansieringslån eller i form av efterborgen för varvets borgen för beställarens lån. För att staten skall behöva infria sin borgen skall varvet ha fallerat gentemot sin långivare, alternativt vid beställares borgenslån såväl beställaren som varvet ha fallerat gentemot beställarens långivare.

Riskerna i det statliga åtagandet i fartygskreditgarantisystemet inträffar framför allt vid beställares hävning av kontraktet, beställares konkurs eller varvets konkurs.

Om beställaren häver fartygskontraktet medför detta en ökad förlustrisk för såväl varvet som dess finansärer och garantigivare. Storleken på förlustrisken är dock beroende av fartygets upparbetningsgrad vid hävningstillfället, möjligheterna till fullföljande av bygget för senare försäljning, beställarens skadeståndsskyldighet och möjligheterna för denne att fullgöra denna samt storleken av erhållna förskott. Den akuta risksituationen för riksgäldskontoret vid hävning inträder emellertid inte förrän vid varvets konkurs eller oförmåga att fullfölja betalningarna till sin långivare.

Vid beställarens konkurs före leverans är risksituationen densamma som vid beställarens hävning. Vid beställarens konkurs efter leverans påverkas inte heller riksgäldskontorets garanti, om garantin är ställd för varvets lån.

För riksgäldskontoret medför varvets konkurs eller varvets oförmåga att betala ett garanterat lån på förfalldagen att riksgäldskontoret direkt över-

tar varvets betalningsansvar. Förlustrisken är således beroende av värdet av till riksgäldskontoret pantsatta säkerheter och vad som i övrigt kan erhållas från varvet eller dess konkursbo. Beträffande värdet av säkerheterna kan allmänt sägas att såväl fartygsvärden som beställarnas och indirekt även varvens betalningsförmåga är direkt avhängiga fraktmarknadsläget.

Inom FKN:s kansli har för arbetsgruppens räkning värdet av statens säkerheter i fartygskreditgarantisystemet bedömts. Samtliga fartyg för vilka finansiering arrangerats med hjälp av statliga kreditgarantier har medtagits med undantag för vissa fartyg inom Svenska Varv-koncernen. Vidare har vid bedömningen undantagits vissa fartyg tillhöriga rederier som bedöms som säkra betalare med hänsyn till ekonomisk ställning och betalningsförmåga.

Beräkningarna har utförts genom att beloppet av statligt garanterade lån den 30 juni 1982 med säkerhet i pantbrev i resp. fartyg har räknats fram och hänsyn har tagits till säkerheternas inomlägen. Som underlag för beräkning av fartygens marknadsvärden har använts värderingar utförda av skeppsmäklare inom och utom landet.

Fartygens marknadsvärden är i dagens sjöfartsmarknad svårbedömbara. För vissa fartygstyper, framför allt stora tankfartyg, måste bedömningssvårigheterna särskilt understrykas. Osäkerheten beträffande marknadsvärdena är dock betydande även när det gäller övriga fartyg i utredningen. Detta understryks bl. a. av den stora skillnad i marknadsvärden som framkommer när samma fartyg värderas av olika mäklare.

Någon analys av betalningsförmågan hos *samtliga* de rederier som äger fartygen eller de varv som levererat dem har *inte* varit möjlig att göra. Svårigheterna att få erforderligt underlag för utredningar av detta slag är ofta betydande. Detta gäller inte minst rederier registrerade i utlandet.

Värdet av statens säkerheter i levererade fartyg för vilka finansiering arrangerats med hjälp av statliga kreditgarantier uppgick den 30 juni 1982 till ca 17 000 milj. kr., varav statens totala utestående fordringar och krediter för fartyg under byggnad uppgick till ca 1 500 milj. kr. Den senare gruppen ingår dock inte i bedömningen då marknadsvärde på fartyg under byggnad i regel inte föreligger.

Mot bakgrund av dessa förutsättningar uppgår skillnaden mellan av staten garanterade lån med säkerhet i pantbrev i de fartyg som undersökts och beräknat marknadsvärde av dessa fartyg den 30 juni 1982 till storleksordningen 2 000–2 300 milj. kr.

Det bör dock noteras att detta belopp inte kan betraktas som ett uttryck för statens riskexponering. Genom att staten garanterar lån upp till 80–90 % av fartygens pris vid leverans från varven, uppstår under perioder med utpräglat låga marknadsvärden på fartyg ett underskott vid jämförelse mellan fartygsvärden och statens garantiengagemang. Då fartygsvärdena f. n. kan betraktas som synnerligen låga blir underskottet som en följd

därav ovanligt stort. Statens riskexponering måste därför betraktas mot bakgrund av ett längre tidsperspektiv.

Fluktuationerna i fartygsvärden uppgår till betydande belopp. Som exempel kan nämnas att säkerhetsunderskottet beträffande de undersökta tankfartygen över 100 000 dwt har beräknats till ca 1 000 milj. kr. Med de marknadsvärden som noterades under hösten 1980 skulle motsvarande underskott ha uppgått till ca 350 milj. kr.

Som framgår är det förenat med stora svårigheter och betydande osäkerhet att göra en bedömning av statens riskexponering i fartygskreditgarantisystemet. Riskexponeringen är beroende av säkerhetsunderskottet endast i de fall fartygets intäkter inte täcker dess kostnader och rederiets ekonomiska resurser är otillräckliga för att täcka underskottet. Vissa fartyg, där säkerhetsunderskottet är stort, kan ha en god intjäningsförmåga genom förmånliga fraktavtal medan andra fartyg med litet säkerhetsunderskott kan visa dåligt ekonomiskt resultat. Som tidigare angivits uppgår säkerhetsunderskottet till 2 000–2 300 milj. kr. Säkerhetsunderskottet för de undersökta fartygen, för vilka amorteringsansstånd har beviljats, uppgår till ca 370–590 milj. kr.

2.9 Alternativ produktion

Alltsedan den internationella varvskrisen startade i mitten av 1970-talet har såväl svensk som övrig varvsindustri i världen sökt efter s. k. alternativ produktion för att ersätta eller komplettera det traditionella fartygsbyggandet. Det har visat sig svårare än beräknat att finna sådan produktion som ger lönsam sysselsättning. Götaverken Arendal AB har dock lyckats ändra sin produktionsinriktning från tank- och bulkfartyg till att nu enbart bygga olika offshore-produkter, såsom borrhjull, bostadsplattformar och offshore-fartyg.

Många uppslag eller projekt avseende alternativ produktion har under de senare åren utvärderats av de svenska varven. Flertalet av dessa har dock inte lett till någon produktion och därmed inte givit någon större sysselsättningseffekt vilket varit målet. De projekt som kommit i produktion har varit av mindre omfattning och har fått statligt stöd huvudsakligen genom bidraget till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna på 265 milj. kr.

Svenska Varv AB har främst inriktat sig på och kommit längst med utvecklingen av prefabricerade metanol- och urea/ammoniakfabriker. Något kontrakt inom dessa områden har dock ännu inte slutits. Regeringen har genom beslut utfäst sig att senare under vissa villkor lämna kreditgarantier för ettdera av tre urea/ammoniak-fabriker till Thailand, Bangladesh och Tanzania. Om villkoren uppfylls kan kreditgarantier om ca 1,5 miljarder kr. behöva ställas ut och avse ett av de tre nämnda projekten. Även för dessa projekt utnyttjas den tidigare nämnda kreditgarantiramen på 23 665 milj. kr.

2.10 Landskrona Finans AB

Riksdagen beslöt våren 1981 att Öresundsvarvet AB i Landskrona skulle avvecklas (prop. 1980/81: 131, NU 63, rskr 393). Avvecklingen skulle vara genomförd vid halvårsskiftet 1983. Med anledning av detta beslut träffade Svenska Varv AB ett avtal med Landskrona kommun, Svalövs kommun, Malmöhus Invest AB och vissa privata företag om att bilda ett särskilt bolag, Landskrona Finans AB. Bolaget skulle utgöra ett komplement till andra insatser som vidtogs för att bygga ut näringslivet i Landskronaregionen. Regeringen beslöts därför att de 100 milj. kr. som tidigare anvisats för produktutveckling vid Öresundsvarvet fick användas i Landskrona Finans verksamhet. Vidare skulle Öresundsvarvets mark och byggnader disponeras av Landskrona Finans.

Landskrona Finans startade sin verksamhet den 1 september 1981. Enligt bolagsordningen skall Landskrona Finans stödja och stimulera skapande och vidareutveckling av affärsverksamheter som ger varaktig och lönsam sysselsättning i Landskronaregionen samt äga och förvalta fast och lös egendom.

I Landskrona Finans finns i dag 19 intressenter. Intressenterna är Landskrona och Svalövs kommuner, Svenska Varv AB och Malmöhus Invest AB. Övriga femton representerar näringslivet i Skåne.

Landskrona Finans har hittills särskilt inriktat sig på att stödja sådana verksamheter som kunnat inrymmas i anläggningar som övertagits från Öresundsvarvet. Med tanke på anläggningarnas beskaffenhet har hittills främst verkstadsindustri kommit i fråga. Den största delen av de från Öresundsvarvet övertagna lokalerna är i dag uthyrda, varför den framtida verksamheten mer kommer att koncentreras till finansiell medverkan i nya projekt.

Landskrona Finans hittillsvarande verksamhet har resulterat i 53 st. engagemang i olika projekt/företag. Typen av engagemang utgörs av aktieäggande, lån, borgensåtagande, köp av immateriella rättigheter, nybyggnation och uthyrning av lokaler övertagna från Öresundsvarvet.

Landskrona Finans åtagande i de olika projekten uppgår i november 1982 till 71,8 milj. kr. I detta belopp ingår inte kostnaden för iordningställandet av Öresundsvarvets gamla lokaler för uthyrning. Detta engagemang har vid samma tidpunkt beräknats ge ca 620 nya arbetstillfällen. På sikt beräknas antalet arbetstillfällen kunna uppgå till ca 1050 för de 53 projekt som Landskrona Finans i dag har engagemang i.

2.11 Andra varvsanslag

Riksdagen beslöt hösten 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 17, rskr 115) bevilja vissa anslag för sysselsättningspolitiska åtgärder i varvsregionerna. Syftet med dessa åtgärder var att avhjälpa sysselsättningsproblemen i de berörda regionerna förorsakade av den pågående omstruktureringen inom varvsindustrin. Åtgärderna bestod av följande anslag.

- Särskilt regionalpolitiskt stöd i varvsregionerna med 300 milj. kr.
- Medelstillskott till regionala utvecklingsfonder inom varvsregionerna med tillsammans 105 milj. kr.
- Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna med 265 milj. kr.

Av det särskilda regionalpolitiska stödet på 300 milj. kr. har hittills enligt arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) 107 företag beviljats stöd. Av dessa har 81 företag utnyttjat beviljat stöd med 5,4 milj. kr. i bidrag och 142,8 milj. kr. i lån, medan resterande 26 företag inte utnyttjat beviljat stöd. Aktuella löpande ärenden uppgår sålunda till 55 företag motsvarande 5,2 milj. kr. i bidrag och 110,7 milj. kr. i lån. Den beräknade sysselsättningseffekten är 796 nya arbetstillfällen.

Av de 105 milj. kr. till regionala utvecklingsfonder i varvsregionerna beslöt riksdagen att anslå 30 milj. kr. för bidrag till vissa regionala utvecklingsfonders långivning till främst små och medelstora företag. Regeringen fördelade genom beslut 10 milj. kr. till M-län, 3 milj. kr. till N-län, 14 milj. kr. till O-län och 3 milj. kr. till P-län samt föreskrev att medlen i första hand skulle användas i varvskommunerna. Resterande 75 milj. kr. anslog riksdagen för bidrag till vissa regionala utvecklingsfonder för användning dels till att bilda regionala investmentbolag med verksamhet i varvsregionerna, dels för långivning till små och medelstora företag. Regeringen fördelade de 75 milj. kr. med 35 milj. kr. till M-län och 40 milj. kr. till O-län. Därefter har Malmöhus Invest AB bildats i M-län och Startinvest AB i O-län.

Av de 265 milj. kr. i bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna har riksdagen genom beslut (prop. 1978/79: 211, NU 58, rskr 449) omfördelat 150 milj. kr. till avskrivningslån till beställare av fartyg. Från den återstående delen av anslaget har regeringen beslutat om lån till större projekt till ett belopp av ca 551 milj. kr. Av anslaget återstår sålunda ca 63 milj. kr.

3 Stödformer i andra länder

3.1 Allmänt

Stödåtgärder har under en längre tid spelat en framträdande roll i den internationella varvskonkurrensen. De flesta av de med Sverige konkurrerande länderna har i dag ett omfattande statligt stöd för den inhemska varvsindustrin i syfte att erhålla befintliga order och därmed skapa sysselsättning vid varven. För utländska beställare tillämpas i allmänhet den OECD-överenskommelse om exportkrediter för fartyg som tillkom år 1969 såsom ett första led i avvecklingen av det omfattande statliga stöd till varvsindustrin som utvecklades under 1960-talet. Sedan dess har arbete pågått inom OECD i syfte att avveckla alla stödformer till varvsindustrin

för att återställa normala konkurrensbetingelser. Detta har hittills inte lyckats. Utvecklingen inom varvsindustrin under 1970-talet präglades i stället av den internationella varvs- och sjöfartskrisen som utlöstes av oljeprishöjningen år 1973. Krisen ökade snarare de olika varvsländernas benägenhet att öka stödet till varvsindustrin.

För att riktigt kunna bedöma utvecklingen inom svensk varvsindustri och statliga stödåtgärder är det därför viktigt att ha en uppfattning om vilka stöd som finns i andra länder. Bland Sveriges viktigaste konkurrentländer kan i dag betraktas Frankrike, Västtyskland, Storbritannien, Holland, Norge, Republiken Korea, Danmark, Spanien, Brasilien, Japan och Finland. Av dessa har Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Storbritannien, Holland och Norge de mest omfattande och differentierade stödssystemen. Dessa länder kan också lämna den högsta subventionen för en viss order.

Stödformerna i de ovan angivna länderna redovisas i *bilaga*.

3.2 Subventionsgrad i olika länder

För att få en uppfattning om de statliga stödåtgärdernas omfattning i de tidigare angivna varvsländerna har därför subventionsgraden beräknats i de olika länderna. Vid beräkningen av subventionsgraden har använts de i bilaga till denna rapport redovisade stödformerna. Med subventionsgrad avses beräknat nuvärde av det maximala stöd som kan erhållas för ett visst objekt (inkl. avskrivningslån) i procent av ett visst kontraktspris. I nedanstående tabell redovisas beräknade subventionsgrader (%).

Att göra en rättvisande bedömning av varvsstöden i våra viktigaste konkurrentländer är förenat med betydande svårigheter. Bedömningarna måste i stor utsträckning baseras på vad som är officiellt redovisat stöd. Indirekt stöd förekommer bl. a. i form av att beställningar på olika sätt styrs till inhemska varv. I vissa fall utgår speciellt stöd för enstaka särskilt angelägna beställningar. Vidare ändras stöden med relativt korta mellanrum.

Land	Beställning av en fartygsnybyggnad	
	Inhemska beställare	Utländska beställare
Frankrike	38	12
Förbundsrepubliken Tyskland	29	12
Storbritannien	29	12
Holland	29	18
Norge	20	21
Republiken Korea	20	13
Danmark	17	12
Spanien	17	12
Brasilien	14	14
Japan	13	12
Finland	0	12
Sverige	16	16

Som framgår varierar subventionsgraden för *inhemska beställningar* från 0% i Finland, där stöd enbart lämnas för enstaka beställningar till 38% i Frankrike, om beställningen görs vid ett stort eller medelstort franskt varv. Med hänsyn till subventionsgraden kan länderna delas in i två grupper. En grupp där subventionsgraden varierar mellan 29% och 38% (Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Storbritannien och Holland) och en grupp där subventionsgraden varierar mellan 13% och 20% (Norge, Republiken Korea, Danmark, Spanien, Brasilien, Japan och Sverige). Sverige redovisar 16% subventionsgrad i den senare gruppen. Med utgångspunkt från beräknade subventionsgrader kan sammanfattningsvis konstateras att Sverige och de flesta av Sveriges konkurrentländer uppvisar ett relativt omfattande stödsystem för den inhemska varvsindustrin.

Vid *utländska beställningar* tillämpar samtliga länder förutom Republiken Korea och Brasilien de s.k. OECD-villkoren (8% ränta, 8,5 års kredittid och 80% kredit). Om enbart OECD-villkoren tillämpas uppgår subventionsgraden till 12%, vilket de flesta länder redovisar. För Norge, Holland och Sverige ingår även i beräkningarna det direkta varvsstöd som lämnas i dessa länder och som även kan utnyttjas vid export. För dessa länder uppgår därför subventionsgraden till 21%, 18% resp. 16%. För icke OECD-länderna Republiken Korea och Brasilien, vilka inte omfattas av OECD-överenskommelsen, uppgår subventionsgraderna vid utländska beställningar till 13% och 14%. För samtliga länder gäller redovisade subventionsgrader i stort även för ombyggnader, för Republiken Korea och Brasilien också för utländska beställningar av riggar. För OECD-länderna gäller för riggar de villkor som gäller inom den allmänna kreditöverenskommelsen (consensus) och inte de som gäller enbart för fartyg. Detta mot bakgrund av att riggar enligt OECD:s definition inte betraktas som fartyg.

4 Förslag till nytt stödprogram

4.1 Kriterier för och synpunkter på statligt stöd

Frågan om och i vilken utsträckning speciellt statligt stöd bör utgå till en näring avgörs väsentligt av om det med sannolikhet kan förväntas att näringen och dess företag genom det statliga stödet efter en viss period skall kunna fortleva utan stöd. Huvudprincipen att extraordinärt statligt stöd bör vara av kortsiktig karaktär har uppställts och betonats i många sammanhang. Denna princip är naturlig då ett stödsystem som blir av varaktig karaktär alltid kan medföra icke önskvärda effekter. Dels blir systemet en oavbruten kostnadspost i statsbudgeten, dels ökar möjligheten för intressenter i näringen att få sina insatser motiverade av det stöd som kan erhållas och dels blir möjligheterna att begränsa systemet till viss näring eller vissa företag med tiden allt mindre.

För att undvika varaktighet och icke önskvärda verkningar av stödet är det angeläget att specifika mål för varje extraordinärt stöd uppställs och att måluppfyllelsen per bransch och företag följs upp. Dessutom bör – när det är klart uttalat att stödet är av kortsiktig karaktär – stödets avskaffande inplaneras redan vid införandet. Alternativt kan en tidpunkt anges då stödet bör omprövas. Stödåtgärderna kan också successivt behöva justeras med hänsyn till omvärlden.

Beträffande varvsbranschen måste observeras dess nära samband med och beroende av de internationella förhållandenas utveckling. Det kan därvid noteras att de flesta konkurrerande varvsländerna har ett omfattande stödsystem för sina varv. Under senare tid har t. ex. EG-kommisionen konstaterat att statsstöd till varvssektorn inte kan avbrytas vid utgången av år 1982 som planerats utan måste förlängas i ytterligare tre år. Vidare har Canada meddelat att det statliga stödet till varven förlängs till mitten av år 1985. Varje land måste dock med tanke på de egna näringarnas överlevnadsmöjligheter självt göra de avvägningar och bedömningar, som eventuellt kan motivera införande eller bibehållande av ett extraordinärt stödsystem.

4.2 Förslag

Med hänsyn till ovan redovisade bakgrund och synpunkter föreslås följande stöd för svensk varvsindustri för perioden 1984–1986.

Statliga kreditgarantier har, alltsedan de infördes år 1963, visat sig fungera relativt tillfredsställande. Syftet med stödet är att underlätta finansieringen av dels varvens produktion under byggnadstiden, dels beställarnas förvärv av fartyg. Fortsatta möjligheter att erhålla kreditgarantier torde vara en förutsättning för varven att kunna finansiera sin produktion. Statliga kreditgarantier bör därför kunna lämnas för order som tecknas före utgången av år 1986 med i huvudsak oförändrade villkor.

Beträffande avgifterna för statliga kreditgarantier erinras om vad industriministern framhöll i budgetpropositionen (prop. 1983/84: 100 bil. 14) för budgeåret 1983/84 nämligen att dessa bör utformas på så sätt att kreditgarantisystemet kan beräknas vara självbärande och sålunda inte kräva några insatser från staten. Avgifterna bör alltså täcka dels administrationskostnader, dels förluster på grund av lämnade garantier. Nämnden för fartygs-kreditgarantier bör ges i uppdrag att i samarbete med riksgäldskontoret, när riksdagens beslut i dessa frågor föreligger, utforma garantiavgifterna så att de motsvarar det angivna målet.

Beträffande *räntestöd* kan konstateras att denna typ av stöd finns i alla konkurrerande varvsländer. Dessa länder har enligt vad arbetsgruppen erfarit inte för avsikt att avveckla räntestödet. Motsvarande svenskt stöd bör därför tills vidare lämnas för att svensk varvsindustri skall ha möjlighet att konkurrera om beställningar. Stödet bör lämnas för order som tecknas

före utgången av år 1986. Villkoren för stödet bör i huvudsak bibehållas. Vissa ändringar bör dock genomföras.

För att bättre kunna anpassa stödet till de särskilda förutsättningar som olika beställningar har i intjäningsförmåga bör det vara möjligt att lämna ett större räntestöd under en kortare tidsperiod med oförändrad löptid på lånet med bibehållande av oförändrad subventionsgrad. Syftet med ett sådant förslag är att möjliggöra för beställaren eller varvet en lägre låneränta under subventionsperioden. Statens kostnader ökar inte eftersom låneräntan höjs under återstoden av kredittiden så att subventionsgraden förblir densamma.

Vidare föreslås att då påvisbart fördelaktigare anbud föreligger från utländska varv eller rederier (s. k. matchning) skall möjlighet finnas att ändra finansieringsvillkoren. Det kan också noteras att utländskt anbud är en förutsättning för räntestöd.

Med hänsyn till vad som nämnts tidigare om fortsatt stöd i andra varvsländer anser arbetsgruppen det inte möjligt att nu helt avveckla *avskrivningslånen*. Avskrivningslånen föreslås därför att efter vissa ändringar även i fortsättningen kunna utgå till svensk varvsindustri. Följande ändringar beträffande avskrivningslån föreslås.

Avskrivningslånen skall utgå till svenska varv under en kortare tidsperiod än övriga stödformer – 1984–1985 – och utgå med 25 kr. per produktionstimme motsvarande 1983 års nivå med nu gällande villkor för lånen.

Beträffande stödformerna *stöd till exportfrämjande åtgärder* och *bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer* föreslår arbetsgruppen att dessa avvecklas i och med utgången av år 1983. Stödet till exportfrämjande åtgärder har under den hittillsvarande giltighetstiden utnyttjats i mycket begränsad omfattning (4 milj. kr. av anslagna 20 milj. kr.). Någon förlängning av stödet synes därför inte motiverat. Trots att beslut fattats som medför att hela u-landsstödsanslaget ianspråkats har det visat sig svårt att genomföra projekt med hjälp av detta stöd. Möjligheten att lämna bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer finns dessutom inom ramen för BITS (Beredningen för internationellt tekniskt samarbete). Beredningen inom BITS om stöd vid fartygsexport bör i så fall ske i samarbete med FKN.

5 Sammanfattning

Stödåtgärder har under en längre tid spelat en framträdande roll i den internationella varvskonkurrensen. För att öka förutsättningarna för de svenska varven att konkurrera med utländska varv om den begränsade beställningsvolymen har det svenska stödsystemet – i likhet med förhållandena i övriga varvsländer – varierat i utformning och successivt byggts ut för att i dag vara relativt omfattande. Nuvarande stödsystem för den

svenska varvsindustrin beslöts av riksdagen våren 1980 och omfattar perioden 1980–1983.

Sedan det senaste riksdagsbeslutet om statligt stöd till varven har utvecklingen inom varvs- och sjöfartsområdena varit utomordentligt negativ. Perioden fram till årsskiftet 1982/83 karaktäriseras av minskade transportvolymer, sjunkande fraktsatser och kraftigt ökande uppläggning av tonnage. Detta har i sin tur lett till ringa intresse för nybeställningar, vilket i sin tur medfört låg orderingång vid varven. Orsakerna till denna kraftiga nedgång för varv och rederier världen över är givetvis flera, men torde i stor utsträckning kunna återföras på utvecklingen i världskonjunkturen och världshandeln samt produktions- och konsumtionsmönstrens förändring. Förhållandena i Sverige är sålunda internationellt betingade.

De bedömningar som låg till grund för riksdagens senaste beslut om statliga stödåtgärder till varvsindustrin baserades huvudsakligen på att skillnaden mellan världsmarknadspriset för olika fartygstyper och de svenska självkostnaderna hade minskat under år 1979 och att de statliga subventionerna i flertalet konkurrerande varvsländer skulle avvecklas. En ytterligare förbättring av marknadsläget och en kraftfull satsning från varvens sida för att minska sina produktionskostnader var dock nödvändig för att varven skulle kunna konkurrera om order av egen kraft. Riksdagen beslöt att statligt stöd skulle utgå ytterligare några år. Direkta statliga subventioner skulle upphöra i och med utgången av år 1983. Den utveckling som riksdagen förutsåg och som antytts ovan – och som låg till grund för beslutet – har sålunda inte visat sig hålla. Riksdagen måste därför ta ställning till eventuellt nya stödåtgärder för svensk varvsindustri under den kommande perioden fr. o. m. år 1984.

De stödformer riksdagen beslöt skulle gälla för svensk varvsindustri under perioden 1980–1983 var kreditgarantier, varvslån, räntestöd och stöd till exportfrämjande åtgärder. Riksdagen hade tidigare beslutat om bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer och som också gäller t. o. m. år 1983. Villkor och omfattning för dessa stödformer regleras i förordningen (1980: 561) om statligt stöd till varvsföretag och särskilt regeringsbeslut. Erfarenhetsmässigt får kreditgarantier och räntestöd anses utgöra en nödvändig förutsättning för de svenska varven att kunna konkurrera. Effekten av varvslånen har varit svårare att precisera men klart är dock att stödformen väsentligt bidragit till att de svenska varven kunnat möta den utländska konkurrensen. Med hänsyn till det låga utnyttjandet av anslaget för stöd till exportfrämjande åtgärder torde detta stöd inte vara av någon avgörande betydelse för de mindre och medelstora varven. Trots att beslut fattats som medför att hela anslaget för bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer ianspråktagits har det dock visat sig svårt att genomföra projekt med hjälp av detta stöd.

Statens risker har bedömts för de fartyg för vilka finansiering arrangerats med hjälp av statliga kreditgarantier. Skillnaden mellan av staten

garanterade lån med säkerhet i pantbrev och beräknat marknadsvärde uppgick den 30 juni 1982 till storleksordningen 2 000–2 300 milj. kr., varvid dock bör beaktas att marknadsvärdena f. n. är ovanligt låga.

Alltsedan den internationella varvskrisen startade i början av 1970-talet har såväl svensk som övrig varvsindustri i världen sökt efter s. k. alternativ produktion för att ersätta eller komplettera det traditionella fartygsbyggandet. Det har dock visat sig svårare än beräknat att finna alternativ produktion som ger lönsam sysselsättning. Inom detta område har Svenska Varv AB främst inriktat sig på och kommit längst med utvecklingen av prefabricerade metanol- och urea/ammoniakfabriker. Regeringen har genom beslut utfäst sig att under vissa villkor lämna kreditgarantier för ettdera av tre urea/ammoniakfabriker till Thailand, Bangladesh och Tanzania.

AB Svensk Exportkredit (SEK) lämnar enligt riksdagsbeslut statsstödda exportkrediter. En stor del av det s. k. SEK-systemet utgörs av statsunderstödda exportkrediter för fartyg och offshoreplattformar. SEK har under den första fyraårsperioden 1978/79–1981/82 beviljat krediter uppgående till totalt 32 112 milj. kr., varav 25 % eller 7 893 milj. kr. avser fartyg. De kreditavtal som slutits med anledning av SEK-systemet för fartygsexport är få men till beloppet betydande. Statens kostnad för SEK-systemet beräknat på nuvarande åtaganden beräknas under åren 1982–1988 uppgå till totalt ca 6 800 milj. kr., varav fartyg svarar för ca 1 500 milj. kr. eller ca 21 %. SEK-systemet spelar sålunda en avgörande roll för varvens möjligheter att exportera fartyg.

Landskrona Finans AB bildades i samband med riksdagens beslut att avveckla Öresundsvarvet AB i Landskrona. Regeringen beslöt därför att de 100 milj. kr. som tidigare anvisats för produktutveckling vid Öresundsvarvet fick användas i Landskrona Finans verksamhet. Bolaget skulle utgöra ett komplement till andra insatser som vidtogs för att bygga ut näringslivet i Landskronaregionen. Landskrona Finans hittillsvarande verksamhet har resulterat i 53 engagemang i olika projekt/företag. Det totala åtagandet uppgår till ca 72 milj. kr. och beräknas ge ca 620 nya arbetstillfällen. På sikt torde antalet arbetstillfällen kunna uppgå till ca 1 050 för de 53 projekten.

Riksdagen har också beslutat om indirekta stöd till varven främst för att avhjälpa sysselsättningsproblem i varvsregionerna. Totalt har 670 milj. kr. anslagits i regionalpolitiskt stöd. Dessa medel har främst använts för att genom lån främja företagsutvecklingen inom berörda varvsregioner.

Nästan samtliga av Sveriges konkurrentländer har ett omfattande stödprogram för den inhemska varvsindustrin. För att få en uppfattning om de statliga stödåtgärdernas omfattning i dessa länder har subventionsgraden för ett visst projekt beräknats. Vid inhemska beställningar varierar subventionsgraden från 0 % i Finland till 38 % i Frankrike. Med undantag för Finland kan länderna i stort indelas i två grupper. En grupp där subventionsgraden varierar mellan 24 % och 38 % och omfattar länderna Frankri-

ke, Förbundsrepubliken Tyskland, Storbritannien och Holland. En annan grupp där subventionsgraden varierar mellan 13% och 20% och som omfattar länderna Norge, Republiken Korea, Danmark, Spanien, Brasilien, Japan och Sverige. Sverige redovisar subventionsgraden 16%. Vid utländska beställningar motsvarar en ren OECD-finansiering 12%, vilket de flesta länder redovisar. Vissa länder har stöd utöver enbart OECD-villkoren, t. ex. direkt varvstöd och redovisar därför något högre subventionsgrad. Dessa länder är Norge, Holland och Sverige.

Det viktigaste kriteriet vid bedömning om statligt stöd skall ges till en viss näring är om det kan förväntas att näringen och dess företag genom det statliga stödet efter en viss period skall kunna fortleva utan stöd. Vidare bör extraordinärt statligt stöd vara av relativt kortsiktig karaktär. Beträffande varvsindustrin måste dock påpekas dess beroende av internationella förhållanden och internationell utveckling. Varje land måste därför med tanke på de egna näringarnas överlevnadsmöjligheter självt göra de avvägningar och bedömningar som motiverar införandet av extraordinärt stödsystem.

Kreditgarantier har, sedan de infördes år 1963, visat sig fungera tillfredsställande. Syftet med stödet är att underlätta finansieringen av dels varvens produktion under byggnadstiden, dels beställarnas förvärv av fartyg. Fortsatta möjligheter att erhålla kreditgarantier torde vara en förutsättning för varven att kunna finansiera sin produktion. Statliga kreditgarantier bör därför kunna lämnas för order som tecknas före utgången av år 1986 med i huvudsak oförändrade villkor. Beträffande räntestöd konstateras att detta stöd finns i alla konkurrerande länder och är en förutsättning för att svensk varvsindustri skall kunna konkurrera. Inget av de konkurrerande länderna har heller för avsikt att avveckla detta stöd inom den kommande stödperioden. Räntestöd skall därför kunna utgå även i fortsättningen. Stödet bör lämnas för order som tecknas före utgången av år 1986. Villkoren för stödet bör i huvudsak bibehållas. Vissa ändringar bör dock genomföras. För att bättre kunna anpassa stödet till de särskilda förutsättningar som olika beställningar har i intjäningsförmåga bör det vara möjligt att lämna ett större räntestöd under en kortare tidsperiod med oförändrad löptid på lånet och med bibehållande av fastställd subventionsgrad. Vid påvisbar s. k. matchning skall möjlighet finnas att ändra finansieringsvillkoren. Denna möjlighet bör förbehållas offshore-anläggningar. Beträffande avskrivningslån föreslås bl. a. att dessa efter vissa ändringar även i fortsättningen skall kunna utgå till svensk varvsindustri. Avskrivningslånen skall vidare utgå för en kortare tidsperiod än övriga stödformer – 1984–1985 – och utgå med 25 kr. per produktionstimme, motsvarande 1983 års nivå med nu gällande villkor för lånen. Stödformerna stöd till exportfrämjande åtgärder och bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer föreslås ej kunna utgå under den kommande stödperioden.

*Bilaga***Stödformer i andra länder****Frankrike**

- Inhemsk beställare:** Kan erhålla *beställarstöd* uppgående till max. 15% av kontraktetspriset eller högst 30 milj. FFR per fartyg och/eller *varvsstöd* för åren 1981 och 1982 uppgående till 20% av kontraktetspriset för stora och medelstora varv samt 10% av kontraktetspriset för mindre varv.
- Utländska beställare:** Erhåller s. k. *OECD-villkor* motsvarande 8% ränta, 80% kredit och 8,5 års kredittid. Obligatorisk exportkreditförsäkring på 0,5%–0,85% per år tillkommer.
- Övrigt:** Det statliga exportkreditbolaget COFACE kan ge en prisgaranti i form av en s. k. inflationsförsäkring som gäller för både inhemska och utländska beställare och värderas till 3% av kontraktetspriset.

Västtyskland

- Inhemsk beställare:** Kan under år 1982 erhålla upp till 17,5% av kontraktetspriset i *direkt stöd*. Kan vidare erhålla *räntestöd* uppgående till 4% för kontrakt erhållna år 1982, till 2,5% för leveranser åren 1984–1985 och till 2% för leveranser år 1986.
- Utländska beställare:** Erhåller s. k. *OECD-villkor* motsvarande 8% ränta, 80% kredit och 8,5 års kredittid.

Storbritannien

- Inhemsk beställare:** Kan erhålla motsvarande *OECD-villkor* vid export, dvs. 8% ränta, 80% kredit och 8,5 års kredittid samt *varvsstöd* uppgående till 15% av kontraktetspriset + 2% i skattereduktion, vilket ger 17% i direkt stöd.
- Utländska beställare:** Erhåller s. k. *OECD-villkor* motsvarande 8% ränta, 80% kredit och 8,5 års kredittid.

Holland

- Inhemsk beställare:** Kan erhålla motsvarande *OECD-villkor* vid export, dvs. 8% ränta, 80% kredit och 8,5 års kredittid samt *varvsstöd* uppgående till i medeltal 5,5% av ordersumman till varvet. Den maximala räntesubventionen uppgår till 2% för större fartyg och till 2,5% för mindre fartyg. Vidare kan *redärstöd* erhållas i form av investeringsbidrag uppgående till 12% av kontraktssumman + 5 årliga bidrag med 2,3% av kontraktssumman (11,5%).

Utländska beställare: Erhåller s. k. *OECD-villkor* motsvarande 8% ränta, 80% kredit och 8,5 års kredittid. Kan även erhålla ovan nämnda *varvsstöd*.

Norge

Inhemiska beställare: Kan för *nybyggnad* erhålla max. 80% kredit med fem olika alternativ avseende kredittid, amorteringsanstånd och räntesubvention. Vanliga alternativ är 12 års kredittid, 3 års amorteringsanstånd och 3,5% räntesubvention samt 8,5 års kredittid, jämn amortering och 5,5% räntesubvention.

För mindre och större *ombyggnader* kan erhållas 5 års kredittid och 5% räntesubvention resp. 8,5 års kredit och 5,5% räntesubvention.

För *nybyggnad* kan *tullrestitution* uppgående till 4% av kontraktssumman erhållas och för *ombyggnad* till 3% av kontraktssumman. För *riggar* finns tre alternativ att välja på avseende kredit, kredittid och räntesubvention. Vanligaste alternativet är 80% kredit, 8,5 års kredittid och 2,10% räntesubvention.

Den maximala *räntesubventionen* kan uppgå till 6,5%.

Utländska beställare: Erhåller s. k. *OECD-villkor* motsvarande 8% ränta, 80% kredit och 8,5 års kredittid. Räntesubventionen är dock max. 6,5% för fartyg och max. 3,25% för riggar.

Övrigt: *U-landsstöd* kan erhållas genom NORAD genom att utnyttja den ram för utvecklingsprojekt som fastställs varje år.

Syd-Korea

Inhemiska beställare: Kan erhålla *räntestöd* uppgående till 5% under marknadsräntan och *beställarstöd* motsvarande lån upp till 50% av priset. För detta lån gäller amorteringsanstånd 6 mån.–3 år, kredittid 8,5 år–11 år och en ränta som är 8–10% lägre än marknadsräntan. För resterande 50% av priset som beställaren måste finansiera själv kan erhållas statliga kreditgarantier. Vidare kan *skattereduktioner* över 15 år erhållas.

Utländska beställare: Kan erhålla 80–90% kredit, 8–10 års kredittid, 9% ränta och 6 mån. amorteringsanstånd.

Danmark

Inhemiska beställare: Kan erhålla 80% kredit, 8% ränta, 12 års kredittid och 2 års amorteringsanstånd. Villkoren avser order tagna år 1982 för leverans senast år 1985.

Utländska beställare: Erhåller s. k. *OECD-villkor* motsvarande 8 % ränta, 80 % kredit och 8,5 års kredittid.

Spanien

Inhemsk beställare: Kan erhålla 85 % kredit, 8,5 % ränta, 12 års kredittid och 2 års amorteringsanstånd. Villkoren avser åren 1982 och 1983.

Utländska beställare: Erhåller s. k. *OECD-villkor* motsvarande 8 % ränta, 80 % kredit och 8,5 års kredittid.

Brasilien

Inhemsk beställare: Kan erhålla 85 % kredit, 8–10 års kredittid och 8–9 % ränta.

Utländska beställare: Samma som vid inhemska beställare.

Japan

Inhemsk beställare: Kan erhålla 50 % kredit, 13 års kredittid, 7,3 % ränta och 3 års amorteringsanstånd.

Utländska beställare: Erhåller s. k. *OECD-villkor* motsvarande 8 % ränta, 80 % kredit och 8,5 års kredittid.

Finland

Inhemsk beställare: Finns inget direkt stöd i form av varvsstöd, beställarstöd eller redarstöd.

Utländska beställare: Erhåller s. k. *OECD-villkor* motsvarande 8 % ränta, 80 % kredit och 8,5 års kredittid.

*Underbilaga 3***Avtal**

Svenska Varv Aktiebolag (Svenska Varv) äger samtliga 25 000 aktier i Zenit Shipping Aktiebolag (Zenit). Zenit ansvarar för driften av hel- och delägda fartyg som byggts vid Svenska Varvkoncernens varv samt förvaltar kundfordringsengagemang. Som ett led i en finansiell rekonstruktion av Svenska Varvkoncernen har staten och Svenska Varv denna dag träffat följande avtal om överlåtelse av samtliga aktier i Zenit.

1. Aktieöverlåtelse

Svenska Varv överlåter och försäljer och staten förvärvar per den 31 december 1982 samtliga Svenska Varvs 25 000 aktier i Zenit vars direkta och indirekta fartygs- och kundfordringsengagemang per den 31 december 1982 och balansräkning per samma dag, redovisas i bilaga 1 resp. bilaga 2 till detta avtal.

2. Köpeskilling

Köpeskillingen för aktierna skall vara tjugotre miljoner (23 000 000) kronor, motsvarande aktiernas bokförda värde hos Svenska Varv. Köpeskillingen skall erläggas kontant på tillträdesdagen.

3. Tillträde m. m.

Tillträde till aktierna skall ske snarast efter det att regeringen i enlighet med punkten 11 godkänt detta avtal.

Mot att staten erlägger den i punkten 2 angivna köpeskillingen skall Svenska Varv till staten överlämna aktiebrev avseende de överlätna aktierna, vederbörligen transporterade in blanco med eventuellt tillhörande kuponger och talonger.

4. Mellanhavanden mellan Svenska Varv och Zenit m. m.

Mellanhavanden mellan Svenska Varv och Zenit avseende Svenska Varvs fordringar på Zenit skall senast vid tidpunkten för statens tillträde av aktierna ha reglerats i enlighet med principerna i bilaga 3 (inklusive underbilagor) till detta avtal.

5. Styrelse och revisorer

Svenska Varv svarar för att nuvarande av bolagsstämma i Zenit valda styrelseledamöter och revisorer i Zenit på begäran av staten ställer sina platser till förfogande på bolagsstämma i anslutning till tillträdesdagen utan krav på annan ersättning än arvode till styrelseledamöter efter de normer som gäller inom Svenska Varvkoncernen och skäligen ersättning till revisorerna för utfört arbete.

Staten förbinder sig att på nästkommande ordinarie bolagsstämma i Zenit rösta för att nuvarande styrelseledamöter beviljas ansvarsfrihet för sin förvaltning för tiden fram till den dag då de entledigas från sina uppdrag under förutsättning att Zenits revisorer tillstyrker sådan ansvarsfrihet.

6. Särskilda garantier från Svenska Varv m. m.

Svenska Varv garanterar

att Zenit per den 31 december 1982 inte har andra skulder, borgens- eller andra ansvarsförbindelser än som förtecknats i bilaga 4 till detta avtal,

att Zenits egendom per den 31 december 1982 inte är föremål för pantsättning eller andra inskränkningar i äganderätten än som angetts i bilaga 4, 5 eller bilaga 6,

att Zenit inte är part i någon skatteprocess eller annan rättslig tvist av någon betydelse samt att Svenska Varv inte äger kännedom om någon omständighet som rimligen bort förutses utgöra anledning till någon sådan process eller tvist,

att det mellan Zenit och tredje man inte träffats några avtal som inte är normala för Zenits verksamhet och som för Zenit eller staten kan medföra förpliktelser som inte bort förutses, varvid i detta sammanhang skall bortses från de avtal, som anges i vidhängande bilagor,

samt att, i den mån annat ej föranleds av detta avtal, under tiden från balansdagen den 31 december 1982 till tidpunkten för statens tillträde av aktierna i Zenit inte utan statens medgivande företagits eller företas andra transaktioner i Zenits verksamhet än som är normala för denna.

Vad Svenska Varv garanterat i denna punkt gäller också företag i vilka Zenit direkt eller indirekt äger aktier eller andra andelar och över vilka Zenit direkt eller indirekt har ett bestämmande inflytande.

7. Personal

Sedan staten övertagit aktierna i Zenit enligt detta avtal är avsikten att Zenits fartygsinnehav skall avvecklas. Svenska Varv förklarar sig berett att ikläda sig ansvar för övertagande av personal m. m. enligt bilaga 7 till detta avtal.

8. Insyn m. m.

Svenska Varv förpliktar sig att tillse att för Zenit eller för företag som avses i punkten 6 sista stycket viktiga avgöranden intill tidpunkten för statens tillträde av aktierna i Zenit träffas i samråd med staten genom industridepartementet, samt att staten intill nämnda tidpunkt bereds möjlighet till den insyn i angivna företags verksamhet som staten begär.

9. Tvist

Tvist rörande detta avtal, dess innehåll, tillkomst, giltighet eller tillämpning, så ock annan tvist härflytande ur rättsförhållandet mellan parterna på

grund av avtalet får inte hänskjutas till domstol utan skall avgöras genom skiljedom enligt lag.

10. *Bilagor*

Bilagor inklusive underbilagor till detta avtal utgör en integrerad del av detta avtal.

11. *Godkännande*

Regeringen kommer – under förutsättning att riksdagen fattar de beslut som behövs härför – att slutligt godkänna detta avtal. Om sådant godkännande inte lämnats senast den 30 juni 1983 är detta avtal inte bindande för Svenska Varv.

Detta avtal har upprättats i två exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den 16 mars 1983

SVENSKA VARV AB

SVENSKA STATEN

Innehållsförteckning

<i>Propositionens huvudsakliga innehåll</i>	1
<i>Bilaga 1. Arbetsmarknadsministerns anförande</i>	3
1 Inledning	3
2 Förstärkt arbetsförmedling	5
3 Arbetsmarknadsutbildning	5
4 Sysselsättningsskapande åtgärder	6
5 Yrkesinriktad rehabilitering	7
<i>Bilaga 2. Statsrådet R. Carlssons anförande</i>	8
1 Inledning	8
2 Föredragandens överväganden	9
2.1 Varvsindustrins marknadssituation	9
2.2 Svenska Varv-koncernen	12
2.2.1 Offshore	13
2.2.2 Energi m. m.	14
2.2.3 Fartygsreparation	16
2.2.4 Fartygsproduktion	17
2.2.5 Svenska Varvs fartygsinnehav	21
2.3 Mindre och medelstora varv	22
2.4 Stöd till varvsindustrin	25
2.4.1 Kreditgarantier	27
2.4.2 Räntestöd	30
2.4.3 Avskrivningslån, m. m.	32
2.5 Finansiellt stöd till Svenska Varv AB samt Zenit Shipping AB	
2.5.1 Finansiellt stöd till Svenska Varv AB	34
2.5.2 Finansiellt stöd till Zenit Shipping AB	41
2.6 Landskrona Produktions AB, m. m.	44
2.7 Säkerhetsutbildning för offshore-personal	45
2.8 Vissa övriga anslagsfrågor	46
2.8.1 Avskrivningslån till varvsindustrin	46
2.8.2 Lån till mindre och medelstora varv	47
2.8.3 Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna	47
3 Hemställan	48
Underbilaga 1 Rapport mindre och medelstora varv	50
Underbilaga 2 Rapport stöd	73
Underbilaga 3 Avtal mellan staten och Svenska Varv AB	102

