

Regeringens skrivelse

1980/81: 12

**med överlämnande av
årsredovisning för Svenska Varv AB;**

beslutad den 24 juli 1980

Regeringen överlämnar till riksdagen, enligt bifogade utdrag av regeringsprotokoll, årsredovisning för år 1979 för Svenska Varv AB.

På regeringens vägnar

JAN-ERIK WIKSTRÖM

NILS G. ÅSLING

INDUSTRIDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1980-07-24

Närvarande: statsrådet Wikström, ordförande, och statsråden Mogård, Dahlgren, Åsling, Johansson, Wirtén, Boo

Föredragande: statsrådet Åsling

Skrivelse med överlämnande av årsredovisning för Svenska Varv AB

Med anledning av propositionen 1976/77: 139 om vissa varvsfrågor gav riksdagen sin mening till känna beträffande redogörelse till riksdagen för den statliga varvskoncernen innebärande att samma regler bör gälla för sådan redogörelse som för Statsföretag AB (NU 1976/77: 53, rskr 1976/77: 343). I enlighet härmed bör årsredovisningen för Svenska Varv AB varje år överlämnas till riksdagen. Redovisningen för tiden t. o. m. den 31 december 1979 fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga*.

Med hänvisning till vad jag sålunda anfört hemställer jag att regeringen överlämnar redovisningen för år 1979 för Svenska Varv AB till riksdagen.

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

Koncernens verksamhet i sammandrag

Bilaga

Mkr	1975	1976	1977	1978	1979
Fakturerad försäljning	4 607	6 354	4 843	4 544	4 997
varav export	2 898	4 169	4 206	2 670	2 155
Rörelseresultat före finansiella poster	-219	+ 7	-1 182	-1 201	- 32
Rörelseresultat före ägartillskott, bokslutsdispositioner och skatt	- 80	-243	-2 488	-2 351	-867
Balansomslutning	17 214	18 670	18 857	20 505	21 156
varav kundfordringar	6 195	7 266	7 925	6 966	5 580
varav produkter i arbete	3 172	3 094	2 976	2 725	3 039
Investeringar i anläggningar	682	465	200	158	170
Investeringar i skepp	27	247	451	429	544
Orderstock på balansdagen	13 538	9 211	6 659	7 718	9 309
Antal anställda på balansdagen	30 858	31 920	28 924	26 414	25 490

I tabellen ovan ingår Kockums varvs- och rederiverksamhet. Uppgifterna för 1975-1978 är tagna ur årsredovisningarna för respektive bolag utan beaktande av koncernredovisningsaspekter.

Strukturplanen

Under 1979 utarbetades en strukturplan för Svenska Varvkoncernen, vilken godkändes av Svenska Varvs styrelse 1980-01-10.

Planen bildar underlag för regeringens proposition 1979/80: 165. Riksdagen fattar i början av juni 1980 sina beslut med anledning av propositionen.

1970-talets varvsutredningar

Den svenska varvsindustrin har under 1970-talet varit föremål för ett stort antal utredningar och riksdagen har vid ett flertal tillfällen beslutat om särskilda åtgärder för varvsindustrin. I samband härmed har framhållits att näringspolitiska åtgärder för att överbrygga tillfälliga svårigheter är berättigade endast om de framtida konkurrensförutsättningarna och branschens inneboende anpassningsförmåga kan bedömas som goda.

Framtidsbilden för såväl varven som sjöfartsnäringen förändrades radikalt genom händelser på den internationella oljemarknaden hösten 1973. Utsikterna för de svenska varven att erhålla nya lönsamma order i nämnvärd omfattning under 1975-1976 bedömdes som mycket små. Mot denna bakgrund beslutade statsmakterna om en anpassning till en väsentligt lägre produktionsnivå. Denna neddragning av produktionen åstadkoms genom en kombination av strukturella åtgärder och finansiella åtaganden. Det statliga övertagandet av Eriksberg 1975 och det därpå följande beslutet om en avveckling av verksamheten där låg i linje med detta synsätt.

Hösten 1976 förutsågs stora förluster i främst Götaverkenkoncernen till följd av bl. a. förd valutapolitik och beslutad lagerproduktion. Samtidigt

bedömde staten att de strukturella problemen inom överskådlig framtid var avsevärda varför Svenska Varv-koncernen bildades. Hit fördes alla statliga intressen inom varvsområdet. Ytterligare medel tillskötts under 1978 kombinerat med krav på kortsiktiga kapacitetsreduktioner.

Som en följd av den akuta ekonomiska krisen i Kockums 1978 beslutade riksdagen att staten skulle överta Kockums rörelsedrivande verksamhet och att varvs- och rederirörelserna skulle överföras till Svenska Varv.

Föregående strukturutredning rörande den svenska varvsindustrin gjordes i Industridepartementets regi årsskiftet 1977/78. Det beslut som därefter följde i riksdagen omfattade tiden t. o. m. 1980.

Denna gång har strukturplanen gjorts i Svenska Varvs regi. Detta föll sig naturligt sedan koncernen under 1979 tillförts Kockums och därmed kommit att omfatta samtliga svenska storvarv.

Strukturplanen omfattar denna gång koncernens samtliga verksamhetsgrenar.

Strukturplanens innebörd

Strukturplanen beskriver koncernens inriktning och omfattning i mitten av 1980-talet. Den innehåller såväl en beskrivning av hur koncernen kan tänkas se ut vid denna tidpunkt som hur planen skall förverkligas.

En ny övergripande strukturplan kan bli aktuell om 3 à 4 år sedan de åtgärder som nu initieras genomförts och fått effekt.

Planen skall inte uppfattas statiskt så att styrningen sker ovillkorligt efter planen. Styrningen måste i stället anpassas efter verkligheten. Dagens beslutssituation karaktäriseras av en hög grad av osäkerhet. Denna får dock inte tas till intäkt för att beslut ej fattas, eftersom det står klart att en kraftig omstrukturering av flertalet varv är nödvändig.

Graden av osäkerhet samt kravet på, i jämförelse med annan svensk industri, synnerligen omfattande förändringar gör dock att planen måste vara dynamisk i den mening att såväl den framtida verksamhetsinriktningen som förverkligandet av denna successivt måste anpassas under genomförandet av omstruktureringen. Planen måste således betraktas som ett arbetsdokument för koncernledningen i dess uppgift att förändra och utveckla koncernen.

Sammanfattningsvis innebär därför strukturplanen

- en beskrivning av koncernens målsättning för 1980-talet och av dess styrningsfilosofi
- en beskrivning av vilka konsekvenser målsättning och aktuella prognoser har för koncernens verksamheter medio 1980-talet
- ett handlingsprogram för genomförande av omstruktureringen samt
- förslag till ett antal åtgärder för omedelbara beslut.

Ägarens krav och koncernens målsättning

Svenska Varv bildades 1977 med primär uppgift att finna en acceptabel lösning på de omfattande strukturproblemen inom varvsindustrin. Ägaren ansåg att en gemensam ledning effektivast skulle skapa en överblick över och hantera de svåra problem som under flera år bedömdes som ofrånkomliga.

Genom koncernbildningen har ägaren givit koncernen ett totalt ansvar för erforderlig omstrukturering. Grundidén är att koncernen skall styras utifrån samma företagsansvar som gäller för övriga företag.

Ägarens ekonomiska krav kan sammanfattas enligt följande:

– Långsiktigt

Uthållig lönsamhet i samtliga verksamhetsgrenar. Detta innebär att verksamheter med bibehållen soliditet skall kunna lämna rimlig avkastning (utdelning).

– Kortsiktigt

Effektivt agerande inom angivna riktlinjer och anslagna ekonomiska ramar.

Ägaren har mot bakgrund av koncernens kraftiga förändringsbehov samt därmed förknippade konsekvenser för stora grupper av anställda principiellt förklarat sig beredd att som inslag i omstruktureringsprocessen stödja även mer riskfyllda projekt än vad som annars hade varit motiverat. Detta ökade risktagande kan endast ses som temporärt och görs för att öka möjligheten för flera verksamheter att nå uthållig lönsamhet. Det åvilar koncernledningen att avbryta satsningar när dessa ej längre kan bedömas leda till framgång.

Strukturplanens övergripande målsättning är att samtliga verksamhetsgrenar skall vara lönsamma 1985.

Framtagande av strukturplanen

Strukturplanen omfattar således hela koncernens verksamhet även om tyngdpunkten lagts på koncernens varvsverksamhet dit de stora problemen är koncentrerade. Inom strukturplanens ram definierades ett antal delprojekt. Dessa utfördes av utomstående konsultföretag. I strukturutredningen ingick delprojekten

- storvarv
- prefabricerade fabriksanläggningar
- reparationsverksamheten
- industriverksamheten
- nya verksamheter
- rederiverksamheten

Delprojektet storvarv utfördes av Boston Consulting Group, rederiverksamheten av Andresen, Finne & Co och övriga av Scandinavian Institute of Administrative Research (SIAR).

I strukturplanen beaktades även de synpunkter som framkom i den utredning som gjordes av kommissionen för mindre och medelstora varv.

Dessa utredningar utgjorde underlag för den samlade värdering som slutligen gjordes av koncernledningen.

Delprojekten diskuterades fortlöpande i en speciell referensgrupp i vilken ingick koncernledningen, ett antal experter samt företrädare för svensk industri och fackliga organisationer. Referensgruppen diskuterade även den helhetsbedömning som gjordes av koncernledningen.

Framtida struktur

Storvarven

Produktionsvolymen vid de fyra storvarven uppgår 1980 till ca 10 milj. timmar. Som framgår av avsnittet 80-talets fartygsmarknad, sidan 9–10, beräknas den lönsamma tillgängliga marknaden inom valda affärsområden uppgå till endast ca 5 milj timmar per år under första hälften av 1980-talet och ca 6,5 milj. timmar under senare hälften. En kraftig reduktion av kapaciteten vid storvarven är därför nödvändig.

Identifierade intressanta framtida affärsområden ställer mycket olika krav på såväl "hårdvaruresurser", av typ anläggningar, som "mjukvaruresurser", av typ affärskompetens. Inget varv har idag erfarenhet av samtliga affärsområden. Varven har dock sammantaget erfarenhet från vart och ett av identifierade områden. Därför är det väsentligt att söka den varvsstruktur som effektivast tillvaratar möjligheten att snabbt nå framgång inom valda affärsområden. Ett gemensamt drag är att affärsgenombrott måste ske tidigare än för flertalet konkurrenter för att bli framgångsrikt samt att ytterligare proportionella kapacitetsreduktioner omöjliggör nödvändig effektivitetsförbättring vid storvarven.

Vald struktur blev därför:

Varv	Produktionsvolym 1980 (milj. tim)	Affärsområden	Prognostiserad marknadsvolym 1980–84 (milj. tim/år)
Uddevallavarvet	2,2	Tank/bulk/enhetslastfartyg	2,2
Götaverken Arendal	2,5	Offshore (offshore service) prefabricerade fabriksanläggningar Nya verksamheter	1,5
Kockums	3,5	Tank/bulk/enhetslastfartyg med gradvis förskjutning mot gas/kemikaliefartyg, prefabricerade fabriksanläggningar, (färjor), reparation, lego Nya verksamheter	2,4
Öresundsvarvet	2,2	Avvecklas	—

För Götaverkan Arendal och Kockums gäller att produktionsvolymen skall orienteras mot bedömd framtida marknadsvolym. Om uthållig lön-

samhet inom angivna affärsområden uppnås kan denna dock få motivera en större produktionsvolym. Volymen skall under perioden ej överstiga 1980 års produktionsvolym.

Övriga enheter

Götaverken Cityvarvet omstruktureras till ett reparationsvarv med inriktning mot den regionala marknaden, där varvet kan erhålla bättre priser och därmed få möjlighet att uppnå lönsamhet. Under 1980 skall pågående ansträngningar för att reducera omkostnader och höja produktiviteten fullföljas. Vid slutet av 1980, då effekten av genomförd omkostnadsreduktion samt resultat av beslutade produktivetsförbättrande åtgärder kan bedömas, skall beslut rörande framtida verksamhetsvolym fattas.

Karlskronavarvet inriktas mot marin nybyggnation och underhållsverksamhet för svenska marinen samt export av marina fartyg. Satsningarna på plastteknologi och vindkraft fullföljs.

Götaverken Sölvesborg fullföljer pågående omstruktureringsarbete.

Verksamheten vid Finnboda Varf avvecklas.

Befraktningskunnandet samlas centralt i Zenit-koncernen. Här skall även resurser hållas i beredskap för att hantera eventuella kundfallismang. Resurser skall även finnas om ett centralt fartygsägande skulle bli aktuellt.

För industriverksamheten bedöms goda expansionsmöjligheter föreligga inom existerande produktområden. Strukturplanen innebär därför att industriföretagen ges möjlighet till fortsatt sådan expansion.

Kapitalbehov

För genomförande av strukturplanen fordras ett omfattande ekonomiskt stöd från ägaren—staten för att dels täcka förluster under omstruktureringsperioden och dels öka koncernens för närvarande mycket låga soliditet.

När Svenska Varv bildades erhöll koncernen en soliditet om ca 10 %. De tillskott som därefter erhållits har endast inneburit att uppkomna förluster täckts och soliditeten är därför vid ingången av 1980 fortfarande så låg som ca 10 %.

Den låga soliditeten samt det förhållandet att en del av kapitaltillskotten utgått i form av icke räntebärande värdegarantier har medfört att koncernen tvingats bära mycket stora negativa räntenetton och en fortsatt mycket kraftig valutaexponering. Efter omstruktureringsperioden bör därför koncernen ges en soliditet jämförbar med övrig svensk verkstadsindustri. Strukturplanen förutsätter sålunda en ökning av det egna kapitalet så att soliditeten vid ingången av 1985 uppgår till 25 %.

Strukturplanens krav på kapitaltillskott kan sammanfattas enligt följande

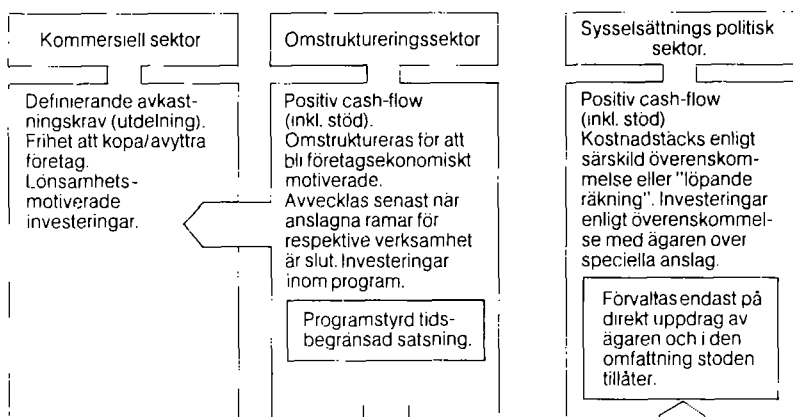
- utveckling 800 Mkr
- avveckling av Öresundsvarvet och Finnboda Varf samt nedskrivning av anläggningstillgångar 1 350 Mkr.
- förlusttäckning omstrukturerade enheter 1 200 Mkr
- ökning av soliditeten till 25 % 2 800 Mkr
- täckande av kostnader för anställningsgarantin 260 Mkr

Styrningsfilosofi

Svenska Varv-koncernen består idag av företag med olika inriktning, problem och utvecklingsituation. För styrning och omstrukturering av verksamheterna bör bland annat följande principer vara vägledande.

- Kommersiellt sunda verksamheter måste utvecklas och stödjas.
- Koncernen skall i likhet med övrig industri endast driva sådana verksamheter som är företagsekonomiskt motiverade eller som genom omstrukturering kan förväntas bli detta.
- Verksamheternas omfattning skall styras utifrån förväntad lönsamhet. En omstrukturering får således aldrig fixeras till given verksamhetsvolym.
- En omstrukturering skall avbrytas när underlag finns som visar att denna ej kan bli framgångsrik.
- Verksamheter med likartade affärsidéer och utvecklingsituation bör värderas och styras utifrån gemensamma principer.
- I samtliga verksamheter, även sådana som drivs med stora stödinsatser, måste incitament för effektivitet skapas.
- Koncernen skall ej driva verksamheter av sysselsättningspolitiska skäl annat än på ägarens direkta uppdrag.

Utifrån dessa principer indelas koncernens verksamheter i tre sektorer enligt nedanstående figur.



I den kommersiella sektorn samlas de företag vilkas verksamhet i nuläget är företagsekonomiskt motiverade. Verksamheterna uppvisar normalt en balans mellan olika verksamhetsgrenars utvecklingssituationer, där dock stora inbördes skillnader i lönsamhet kan föreligga. Givetvis kan företag i denna sektor under kortare tidsperioder visa förlust. På företagen ställs gängse ekonomiska krav och accepteras i huvudsak endast investeringar motiverade av lönsamhetsskäl. Koncernen har frihet att avyttra och köpa företag inom denna sektor.

I omstruktureringssektorn samlas verksamheter vilka efter en omstrukturering bedöms kunna bli företagsekonomiskt motiverade. Företagen skall under omstruktureringsperioden inklusive stöd visa en positiv cash-flow. Investeringar görs endast inom för omstruktureringen beslutade program. Koncernen skall avveckla verksamheter så snart det visar sig att omstruktureringen ej lyckas eller när anslagna ekonomiska ramar för respektive bolag är förbrukade. Dessa krav skall tillämpas på varje enskilt bolag inom sektorn. Satsningarna är tidsbegränsade och styrda genom i strukturplanen uppgjorda program. Samtliga företag som nu befinner sig i omstruktureringssektorn skall antingen vara avvecklade/avyttrade eller överförda till den kommersiella sektorn senast vid utgången av 1984.

I den sysselsättningspolitiska sektorn samlas de företag som koncernen begärt få avveckla, men där ägaren av något skäl beslutat att koncernen tillsvidare skall fortsätta med verksamheten. Företag kan således endast hamna i denna sektor efter direkt beslut från ägaren. För samtliga företag gäller här att de skall uppvisa en positiv cash-flow efter erhållet stöd samt att investeringar endast görs efter överenskommelse med ägaren och med speciella anslag. Kostnader för driften av företagen skall täckas enligt särskild överenskommelse eller enligt "löpande räkning". Längden på det driftsansvar ägaren pålagt koncernen för företag i den sysselsättningspolitiska sektorn avgörs i varje enskilt fall av ägaren.

80-talets fartygsmarknad

Bakgrund

Efter andra världskriget skedde en mycket snabb ekonomisk tillväxt. Denna resulterade i en kraftig ökning av transportvolymen för främst råolja, järnmalm, kol och en del andra bulkvaror. Den ökade transportvolymen medförde en successivt stegrad efterfrågan på nytt fartygstonnage. En omfattande utbyggnad av den japanska varvsindustrin under 1960-talet resulterade dock i att ett mindre kapacitetsöverskott uppkom på marknaden och andra konkurrensmedel än produkten som sådan började öka i betydelse. Speciellt blev kreditgivningen i samband med fartygsförsäljningar snabbt ett av de avgörande konkurrensmedlen.

Under slutet av 1960-talet och början av 1970-talet fortsatte utbyggnaden

av den japanska varvskapaciteten. Vidare satsade flera lågkostnadsländer, exempelvis Syd-korea, målmedvetet på en exportinriktad varvsindustri. Skillnader i produktionskostnader mellan olika fartygsproducerande länder började nu bli märkbar och för den svenska, liksom för övrig västeuropeisk varvsindustri, blev under hela 1970-talet en väsentlig kostnadsnackdel bestående gentemot bl. a. den japanska. Prissättningen kom nu att bli ett betydelsefullt konkurrensmedel.

Läget för de svenska storvarven förvärrades ytterligare av den kraftiga kapacitetsutbyggnad som skedde under mitten av 1970-talet. I den högkonjunktur som då rådde inom rederinäringen tycktes läget skenbart ljusna för varvsindustrin. Efterfrågan på tonnage ökade mycket snabbt och ordergången till varven steg kraftigt. Mot bakgrund av denna efterfrågeökning på tonnage fattades beslut om stora kapacitetshöjande investeringar i såväl gamla som nya varv.

Ojekrisen och den därefter svaga utvecklingen av den internationella handeln förändrade dock den förväntade utvecklingen på ett avgörande sätt. Inneliggande orderstockar reducerades snabbt och en kraftig internationell överkapacitet inom varvsindustrin uppkom under andra hälften av 1970-talet. Överkapaciteten har dessutom genom kraftig subventionering konserverats och på så vis förstärkt obalansen mellan utbud och efterfrågan i marknaden. Lönsamheten i världens varvsindustri har generellt varit mycket svag under de senaste åren även om skillnaderna varit stora mellan olika länder.

Den svenska varvsindustrins problem kan inte ses isolerat från den kris som kännetecknar branschen totalt sett. Så länge den internationella överkapaciteten består är det utomordentligt svårt att nå en tillfredsställande lönsamhet för den inhemska varvsindustrin, även med en beskuren kapacitet.

Sannolikt kommer marknaden totalt sett först vid mitten av 1980-talet att vara i någorlunda balans. Flera skäl talar för detta:

- En fortsatt svag internationell ekonomisk tillväxt inverkar negativt på fraktmarknaden och därmed på behovet av nytt tonnage.
- Rederierna behöver konsolideras ekonomiskt innan beställningar på nytt tonnage sker.
- Neddragningen av varvskapaciteten i de industrialiserade länderna motverkas av fortsatta statliga subventioner. Dessutom kommer sannolikt en reaktivering av vissa varv att ske.
- Fortsatt kapacitetsutbyggnad kommer sannolikt att ske i nya varvsnationer, som därigenom får en effektivare anläggningsstruktur jämfört med traditionella varvsnationer.

Konkurrenskraft

De svenska storvarvens internationella konkurrenskraft har analyserats vid ett flertal tillfällen. Stora skillnader i produktionskostnader har därvid konstaterats, inte minst gentemot japanska och sydkoreanska varv.

Den analys som gjorts i samband med Svenska Varvs strukturutredning visar att kostnadsnackdelen idag uppgår till ca 25 % jämfört med Japan och att den under 1980-talet kan väntas bestå om än något reducerad. Motsvarande analys har även gjorts vad avser Sydkorea och även här uppvisar de svenska storvarven ungefär samma kostnadsnackdel. Analyserna har avsett större tankfartyg och övriga motsvarande standardfartyg, dvs. sådana fartyg som utgjort varvens huvudsakliga beläggning under större delen av 1970-talet.

Under senare år har emellertid till följd av minskad konkurrenskraft på detta traditionella sortiment varvens produktprogram vidgats betydligt. Idag ingår därför i produktprogrammen även olika enhetslastfartyg, kemikaliefartyg, färjor och offshoreprodukter. Även för dessa fartygstyper, vilka tidigare ofta benämnts specialfartyg, föreligger emellertid motsvarande kostnadsnackdel som för standardfartygen.

Framtida marknader

En bedömning av storvarvens marknad under 1980-talet är mycket svår att göra. Stor osäkerhet föreligger såväl vad avser värdering av efterfrågevolymen som av varvens möjliga marknadsandelar inom olika marknadssegment. Speciellt svår att värdera är den framtida marknaden för ännu inte etablerade produkter av typ prefabricerade fabriksanläggningar samt för sådana produkter vars framtida marknad är starkt beroende av beslut på det energipolitiska området.

Den marknadsbedömning för fartyg, som har redovisats i Svenska Varvs strukturplan, har skett med utgångspunkt i AWES' (Association of West European Shipbuilders) senaste prognoser. I nedanstående tabell 1. visas de prognostiserade leveranserna för vissa intressanta fartygstyper.

Tabell 1. Fartygsleveranser 1980-talet (milj. KBRT per år)

Fartygstyp	Leveranser	
	1980-84	1985-90
Tankfartyg (70 000 dwt)	0,3	2,3
Bulkfartyg (40 000 dwt)	0,8	1,4
Enhetslastfartyg	2,3	2,6
Gas/kemikaliefartyg	1,1	1,1

Prognoserna anger en fortsatt mycket svag efterfrågan under 1980-talets första hälft. Mot slutet av 1980-talet förväntas dock efterfrågan öka. Denna ökning består till stor del av ersättningsbehov för tank- och bulkfartyg

byggda i början av 1970-talet. Specialfartygen, dvs. enhetslast-, gas- och kemikaliefartyg, representerar en mycket betydande och relativt stabil andel av leveranserna under perioden.

Prognosens känslighet för ändrade förutsättningar på tank- respektive bulksidan har varit föremål för en särskild analys. Av denna framgår bl. a. att en höjning av oljepriserna kraftigt påverkar utvecklingen, men att såväl positiva som negativa effekter i efterfrågehänseende uppstår vilka tenderar att neutralisera varandra. På lång sikt bedöms emellertid att oljans minskade betydelse som primär energikälla kommer att innebära en kraftigt minskad efterfrågan på tankfartyg. En sådan kommer endast delvis att kunna kompenseras av en ökad efterfrågan på bulkfartyg för transport av kol.

Inom offshorcområdet har på ett likartat sätt marknadsmöjligheterna bedömts för i första hand semi-submersibel-plattformar för såväl bostads- och serviceändamål som borrhning.

Bedömningar har vidare gjorts för prefabricerade fabriksanläggningar inom följande huvudområden:

- Ammoniak/urea-anläggningar
- Metanolanläggningar
- Pappers- och pappersmassaanläggningar

Största marknadspotentialen har ammoniak/urea-anläggningar. Här förväntas ett stort antal nya anläggningar och här finns också stora möjligheter för pråmbaserade applikationer. Samarbetet med Haldor Topsøe A/S har inneburit att positionen inom ammoniak/urea-området förbättrats genom tillgången till unik teknisk och marknadsmässig kompetens.

Bedömningar för metanolområdet har varit svårare att göra pga att utvecklingen där till stor del bestäms av i vilken utsträckning metanol i framtiden kommer att användas för uppblandning i bilbensin. Vidare påverkas även möjligheterna att nå marknadsgenombrott inom metanolområdet av om en order på en ammoniak/urea-anläggning först kan erhållas.

Pappers- och pappersmassaanläggningar har också visat sig klart intressanta, huvudsakligen mot bakgrund av Götaverken Ångtekniks erfarenhet och position inom detta område.

Prisfördelar

Prognoserna visar således att efterfråga finns inom vissa marknadssegment men att olika metoder för att eliminera storvarvens grundläggande kostnadsnackdelar gentemot Japan och lågkostnadsländerna måste identifieras. Flera sådana möjligheter har analyserats och inom intressanta marknadssegment bör främst följande vara användbara.

Produktkomplexitet

En ökande produktkomplexitet i form av ett högt teknologinnehåll

minskar möjligheterna för lågkostnadsländerna att konkurrera. Sådant högt teknologiinnehåll finns exempelvis i prefabricerade fabriksanläggningar och i LNG-fartyg. Den ökade produktkomplexiteten har vidare den effekten att den direkta lönsamhets andel i förädlingsvärdet minskar. Eftersom lönekostnadsskillnader förklarar merparten av kostnadsnackdelen gentemot lågkostnadsländerna blir det därmed även rimligt att anta att en ökad produktkomplexitet i sig bör minska kostnadsnackdelen.

Intensifierad marknads- och produktutveckling

Härmed avses den för konkurrenskraften väsentliga egenskaperna att kunna utveckla såväl marknad som produkt för att erhålla erforderligt försprång framför konkurrenterna. Detta kan ske i form av nya koncept och i form av utveckling av nästa generations fartyg. Sannolikt sker det inledningsvis med hjälp av olika samarbetspartners men senare måste det egna kunnandet utvecklas till att bli ledande inom affärsområdet. Speciellt inom offshoreområdet bör en sådan strategi kunna tillämpas.

Systemförsäljning

Kostnadsnackdelen kan även reduceras genom att varven säljer en hel transportlösning i stället för endast produkter i transportkedjan. Denna strategi bör främst kunna tillämpas för olika typer av enhetslastfartyg.

De prisfördelar som enligt ovan kan uppnås kan förmodligen inte helt eliminera kostnadsnackdelen. En avsevärd ökning av varvens inre effektivitet kommer därför att krävas.

Vidare kommer stora krav att ställas på affärsförmåga och marknads-kunskap för att kunna utnyttja branschens även i fortsättningen cykliska efterfrågemönster så att ett relativt högre pris kan erhållas genom försäljning vid rätt tidpunkt.

Slutsatser

Mot bakgrund av den bedömda framtida efterfrågan och den framtida konkurrenskraften har ett antal affärsområden bedömts intressanta för de svenska storvarven. För respektive affärsområde har dessutom en bedömning gjorts av den volym som en framgångsrik satsning på respektive marknad skulle kunna ge. Slutsatserna sammanfattas i nedanstående tabell 2.

Tabell 2. Storvarvens framtida marknad (milj. tim/år)

Affärsområde	Marknadsvolym	
	1980-84	1985-90
Bulk/tank/enhetslastfartyg	2,2	3,2
Gas/kemikaliefartyg	1,1	1,7
Prefabricerade fabriksanläggningar	0,7	0,7
Offshoreplattformar	0,9	0,9

Anm. Med storvarv avses Götaverken Arendal, Uddevallavarvet, Kockums och Öresundsvarvet.

Utöver dessa affärsområden bör även utvecklingen inom offshore-service och färjor följas. Dessa områden kan under senare delen av 1980-talet bli intressanta för storvarven.

Den möjliga lönsamma marknadsvolymen, givet en framgångsrik satsning med åtföljande marknadsgenombrott, skulle då i början av 1980-talet kunna uppgå till ca 5 miljoner timmar och mot slutet av 1980-talet 6–7 miljoner timmar. Detta skall jämföras med 1979 års produktionsvolym, vilken uppgick till ca 12 miljoner timmar. Även vid en maximalt lyckad satsning behöver därför kapaciteten kraftig minskas.

För koncernen är prefabricerade fabriksanläggningar, gas/kemikaliefartyg och offshoreprodukter de mest utvecklingsbara områdena inom vilka en stark konkurrensposition kan skapas. Verksamheten inom dessa områden bör lättare än konventionell fartygsproduktion kunna försvaras mot konkurrens från lågkostnadsländer.

Totalt sett är risken stor för att koncernen inte förmår nå angiven totalvolym. Lägsta risken att inte nå angiven volym bör finnas inom segmenten tank-, bulk- och enhetslastfartyg. För övriga segment av mer högteknologisk karaktär kommer med stor sannolikhet en framtida marknad att finnas. Om svensk varvsindustri kan bli framgångsrik inom dessa segment är beroende av den förmåga varven har att utnyttja tidigare nämnda strategier för att nå prisfördelar. Noteras måste dock att samma strategier även tillämpas av konkurrenterna, varför konkurrensen om de tillgängliga marknadssegmenten kommer att bli mycket hård.

Frågor till koncernchefen

Vad är det för skillnad mellan strukturplanen och tidigare planer som tagits fram rörande varvsindustrin?

Personligen tycker jag att det här är den första egentliga strukturplanen för varvsindustrin. Genom Kockums inträde i Svenska Varv 1979 blev det naturligt att planen utarbetades inom koncernen i motsats till tidigare utredningar som pga. varvens olika ägarförhållanden utarbetats under industridepartementets ledning.

Tidigare planer har mera genomsyrats av försöken att övervintra med så många enheter som möjligt än att reellt angripa strukturproblematiken. Visserligen har stora kapacitetsreduktioner skett men dessa har mera följt en "osthyvelprincip" där varvsenheterna reducerats proportionellt snarare än bidragit till en gynnsam strukturförändring.

Tidigare utredningar har dessutom varit bundna i ett sysselsättningsorienterat synsätt, där strukturen beskrivits i termer av framtida verksamhetsvolym – arbetstillfällen – vid respektive varvsföretag. I vår strukturplan är den övergripande målsättningen att skapa företag som baserat på våra marknadsbedömningar är uthålligt lönsamma senast 1985.

Vi är väl medvetna om att framtiden är synnerligen osäker och vi har därför lagt en plan som tillåter anpassning till den verklighet som vi kommer att möta. Detta kallar vi för planens dynamik och den betyder bl. a. att framtida verksamhetsnivåer blir beroende på vår förmåga att skapa lönsam verksamhet.

I planen anlägger vi också ett betydligt mer långsiktigt synsätt än i tidigare utredningar. Styrande för vårt strukturförslag är vår bedömning av framtida marknader under första hälften av 80-talet samt den utblick vi försöker göra för andra hälften av 80-talet. Detta mer långsiktiga synsätt är nödvändigt för att skapa den arbetsro vi nu behöver för att genomföra planen. I detta avseende har tidigare utredningar misslyckats eftersom dessa medfört ett antal kortsiktiga beslut om varvsindustrin.

Ett nytt inslag är vidare att vi beskrivit en "styrfilosofi" för de olika verksamheterna. Vi tycker det är väsentligt att styra kommersiellt sunda företag på ett annat sätt än företag under omstrukturering som är i behov av omfattande ekonomiskt stöd från moderbolaget. Därför har vi valt att indela företagen i två sektorer, en kommersiell och en omstrukturingssektor. Skulle vi dessutom av ägaren åläggas att bedriva verksamhet som ur koncernens synvinkel borde avvecklas vill vi placera sådana företag i en tredje sektor – en sysselsättningspolitisk sektor.

Är inte planen väl defensiv? Det enda som görs är reduktioner. Var finns det offensiva inslaget?

Inledningsvis måste vi komma ihåg att de problem vi står inför är mycket stora och svåra att lösa. Många bedömare gör t. o. m. gällande att varvsindustrin blir 1980-talets största industripolitiska fråga.

Personligen tycker jag att planen är utpräglat offensiv, i själva verket är den en av de största satsningar på en bransch som föreslagits i Sverige.

Härigenom blir planen också riskbetonad. Vi är beredda till satsningar som knappast något enskilt företag skulle föreslå ur risksynpunkt eller orka med ur finansiell synpunkt. Om satsningarna lyckas kommer de dock att skapa ett konkurrenskraftigt produktprogram och därmed trygga många arbetstillfällen. Detta gör vi efter samråd med ägare och styrelse.

De offensiva satsningarna innebär bl. a. att vi i planen föreslår att 800 Mkr satsas på utveckling av nya verksamheter, att två stora varvsföretag med sammanlagt mer än 7 000 anställda ställs om till ny produktion samt att vi satsar på fortsatt expansion av våra industriföretag.

Planen resulterar i en väsentlig krympning av den svenska varvsindustrin men den innebär en rejäl chans att skapa långsiktig överlevnadsförmåga för en avsevärd del av denna problemtungda industri.

Vilka risker resp möjligheter ser Du i planen?

Möjligheterna ligger i de mycket stora utvecklingssatsningar som vi avser göra inom ett antal definierade områden. Dessa möjliggörs av den syn som ägaren – staten – har, att i detta fall tillåta högriskbetonade satsningar under förutsättning att de kan leda till en långsiktig lönsamhet. Därigenom skapas möjligheter till de marknadsgenombrott som krävs för att vi skall nå sådana marknader/produkter där vi har långsiktiga möjligheter.

Riskerna ligger i de stora krav planen ställer på genomförandet av förslagen. Planen bygger på att vi skall lyckas

- att bli ledande på ett antal affärsområden där vi idag i många fall endast har begränsad erfarenhet. Detta ställer höga krav på såväl produktutveckling som marknadsföring.
- att öka vår effektivitet så att vi kan minska de kostnadsnackdelar vi har mot våra huvudkonkurrenter.

Under utredningens gång kom information om konsulternas rekommendationer. Strukturplanen tycks inte överensstämma med dessa. Vad beror det på?

I strukturutredningen definierades ett antal delprojekt som utfördes med hjälp av olika konsulter. I konsulternas uppdrag låg därför naturligen ej att göra en helhetsvärdering. Denna gjordes av koncernledningen efter flera diskussioner i såväl styrelsen som i en speciellt tillsatt referensgrupp där bl. a. representanter för de anställda ingick. Olyckligtvis kom konsulternas delresultat att debatteras offentligt innan koncernledningen gjort sin helhetsbedömning. Jag tänker då speciellt på de delprojekt rörande storvarven som Boston Consulting Group svarade för.

I detta specifika fall fann vi när den totala sammanvägningen gjordes att det framlagda delförslaget skulle kräva en omfattande och krävande flyttning mellan enheterna av befintligt kunnande och resurser bl. a. inom offshore och prefabricerade fabriksanläggningar. Vi bedömde att en sådan förflyttning av "mjukvara" skulle ge så stora tempoförluster att ett framgångsrikt marknadsgenombrott sannolikt skulle äventyras inom dessa affärsområden. Vi tvingades därför göra visst avkall på kravet på högt kapacitetsutnyttjande på samtliga kvarvarande varv.

Bl. a. därför kom vårt strukturförslag att innebära en trevarvslösning i stället för den av BCG förordade tvåvarvsstrukturen.

Borde inte en sådan här omfattande utredning ha baserats på en samhälls-ekonomisk bedömning?

Svenska Varv har inte ålagts att styra koncernen utifrån samhällsekonomiska värderingar. Sådana bedömningar måste göras på departements-

nivå. Industridepartementet lät därför en fristående konsult göra en samhällsekonomisk värdering av vårt strukturförslag. Det intressanta med denna värdering tycker jag personligen är att den på samhällsekonomiska meriter effektivt avlivar ett strukturförslag där samtliga storvarv bibehålles.

Jag vill dock ännu en gång påpeka att de satsningar som rekommenderas i planen inte hade kunnat motiveras utifrån ett traditionellt företagsekonomiskt synsätt. Bakom ägarens vilja att genomföra de satsningar som rekommenderas i planen ligger med all säkerhet ett samhällsekonomiskt hänsynstagande.

Ni har fått kritik för Ert sätt att sköta MBL-frågorna i samband med planen

Fackföreningarna på Öresundsvarvet har kritiserat vårt agerande i samband med strukturplanen. Vår MBL-hantering av strukturplanen kommer därför eventuellt att prövas i central förhandling.

När vi startade strukturutredningen gick vi noga igenom samtliga MBL-frågor som var aktuella. De fackliga organisationerna involverades i ett mycket tidigt skede och de ingick bl. a. i den referensgrupp som tillsattes för utredningen. Samtliga MBL-frågor har hanterats på överenskommet sätt med den fackliga referensgruppens arbetsutskott och samtliga fackliga organisationer exkl Öresundsvarvets har funnit vårt agerande korrekt.

Vi har därför mycket svårt att se på vilka grunder kritik kan riktas mot vår MBL-hantering av strukturplanen. Det är nog istället tyvärr så att man kan misstänka ett samband mellan vårt förslag till avveckling av Öresundsvarvet och varvets fackliga representanters kritik av MBL-hanteringen.

Varför vill Ni inte ge Öresundsvarvet en ärlig chans att leva vidare?

Det är givetvis inte frågan om att ge Öresundsvarvet en chans eller ej. En sådan fråga hade varit motiverad om vårt problem till sin karaktär hade varit ett effektivitetsproblem.

Vad vi istället står inför är ett omfattande branschproblem där den lönsamma marknad vi ser framför oss i mitten av 80-talet endast motsvarar ca hälften av dagens verksamhetsvolym på de fyra storvarven. Vid bedömning av den framtida marknadsvolymen har jag då ändå räknat med de genombrott på bl. a. prefabricerade fabriksanläggningar och gasfartyg som strukturplanen bygger på.

Vår avsikt med utredningen har varit att finna bästa möjliga struktur, d. v. s. i detta fall kombination av varvsenheter samt deras inriktning och dimensionering. Med den marknad vi ser framför oss är samtliga strukturer där Öresundsvarvet ingår sämre än den struktur vi föreslagit. Detta gäller såväl om Öresundsvarvet ersätter något av de varv som ingår i vårt förslag som om varvet adderas till den föreslagna strukturen.

Ett strukturförslag där samtliga fyra storvarv ingår omöjliggör den nödvändiga anpassningen av den totala varvskapaciteten och kommer att äventyra den satsning som strukturplanen innebär. Jag vill dessutom tillfoga, även om det ligger utanför Svenska Varvs ansvarsområde, att ett bevarande av Öresundsvarvet allvarligt kan äventyra de svenska mindre och medelstora varvens överlevnadsförmåga.

Vad skall egentligen ske med Öresundsvarvet när ni avvecklar verksamheten? I propositionen anges att verksamheten inte får konkurrera med vare sig andra varvsföretag eller med annan industri. Vad återstår då att göra?

För det första skulle jag tro att man avsett en med hjälp av subventioner baserad skadlig konkurrens. Om det vidare funnits ett enkelt svar på frågan hade vi inte tvingats föreslå en avveckling av Öresundsvarvet.

I regeringens proposition förutsätts en långsammare avveckling av Öresundsvarvet än den vi föreslagit. I detta fall vill därför regeringen lägga på oss ett ansvar att under avvecklingen på billigast möjliga sätt ansvara för verksamheten. Ett sådant åtagande stämmer väl med vad som gäller i den sysselsättningspolitiska sektorn. Vilken sysselsättning det blir fråga om under avvecklingsperioden kommer att bero på våra och andras möjligheter att finna nya sysselsättningsstillfällen, hur snabb avgången från varvet blir samt den allmänna konjunkturutvecklingen.

Innan vi fått ett bättre grepp om utvecklingen vid Öresundsvarvet samt om riksdagens beslut i frågan är det därför svårt att ha färdiga lösningar.

Kommer Finnboda Varf att läggas ned den här gången?

Marknaden för Finnboda Varfs reparationsverksamhet har de senaste åren minskat kraftigt. Detta i kombination med en på grund av säsongsvariationer mycket ojämn beläggning samt Finnbodas höga kostnadsläge gjorde att vi 1978 fattade beslut om nedläggning av verksamheten. I avvaktan på rekommendationer från den kommission för utredning av de mindre och medelstora varven som riksdagen tillsatte drevs verksamheten emellertid vidare. Kommissionen fann dock att en nedläggning av Finnboda var väl motiverad.

Nu har Stockholmsregionen visat intresse för att på olika sätt stötta en mycket begränsad verksamhet vid Finnboda Varf. En nedläggning av verksamheten är givetvis inget självändamål och vi diskuterar därför för närvarande om ett stöd från regionen kan innebära att förutsättningar skapas för en framtida men mycket begränsad verksamhet vid Finnboda Varf.

Vissa bedömare tycker uppenbarligen att Kockums i planen getts ett så lågt kapacitetsutnyttjande att ett genomförande endast innebär första steget mot nedläggning. Är det sant?

Det förtjänar att än en gång poängteras att vår strukturplan inte utgår från fastlagda framtida verksamhetsvolymen för de olika företagen. Volymen får istället anpassas till den lönsamma verksamhet som kan skapas vid företagen. Härvid gäller samma syn för Kockums som för övriga företag.

Kockums utgör i sig ett stort problem därför att marknadsgenombrott ligger senare i tiden för det primära affärsområdet – gas/kemikaliefartyg – än för övriga affärsområden i planen. En mycket omfattande satsning måste därför göras för att överbrygga tiden fram till ett genombrott. Kapacitetsutnyttjandet under denna period är beroende av vilka ekonomiska resurser som kan satsas på omstruktureringen. Vi måste dock ha klart för oss att Kockums representerar den utan tvekan största enskilda satsningen som görs i hela strukturplanen.

Ni ges i propositionen möjligheter att fortsätta rederiverksamheten. Vad har Ni för planer för denna verksamhet?

Som bekant är kombinationen rederi och varv mycket vanlig bland mindre och medelstora svenska varv. Tidigare har även storvarven haft liknande relationer. Detta beror bl. a. på att det kunnande om fartygs- och fraktmarknaderna som byggs upp i rederiverksamheter positivt kan bidra till varvens produktval och produktutveckling.

Vår rederiverksamhet bygger på nära samarbete med rederier och befraktare i vår kundkrets. Genom sådant samarbete skaffar vi oss ett kunnande som vi bl. a. kan utnyttja för utveckling av nya produkter och nya marknader. Denna form av rederiverksamhet är därför ett naturligt led i vår marknadsföringsstrategi och vi ser här möjligheter att på vissa områden skaffa oss ett försteg gentemot konkurrenterna.

Vad finns det för skäl att Svenska Varv skall ha industriföretag -- har Ni inte nog med andra problem?

Det är ett säreget synsätt att ifrågasätta koncernens kommersiellt sunda och utvecklingsbara delar därför att övriga företag i koncernen dras med stora problem. Bakom koncerntanken ligger ju att olika delar skall kunna stödja varandra. Primärt gäller det därför istället att se hur industriföretagen kan stödja den omstrukturering av varvsverksamheten som beskrivs i strukturplanen. Den väsentliga koppling vi här kan se är inom affärsområdet prefabricerade fabriksanläggningar där exempelvis Calor-Celsius och Götaverken Ångteknik aktivt kommer att kunna stödja varvsföretagen så att sannolikheten för ett marknadsgenombrott ökar.

Vad har Ni gjort av de 12 miljarder kronor som satsats på varvsindustrin och vad säger att de 6 miljarder som Ni begär skall ge ett bättre resultat?

Det statliga stödet till den svenska varvsindustrin är synnerligen komplicerat att tränga in i. Tyvärr har därför debatten kommit att kretsa kring de 12 miljarderna utan att dessa ordentligt analyserats.

Det är riktigt att riksdagen under perioden 1977–1979 beslutade om stöd till svensk varvsindustri uppgående till drygt 12 miljarder kronor. Av dessa avsåg ca 10 miljarder Svenska Varv-koncernen.

Merparten härav eller drygt 7 miljarder kronor, avsåg åtaganden som varvsföretagen hade gjort under första hälften av 1970-talet och som om inte staten hade övertagit företagen hade lett till att de svenska storvarven gått i konkurs. I och med att företagen övertogs förband sig staten också att täcka dessa kostnader. Dessa 7 miljarder kronor har således inget att göra med den löpande verksamheten vid varven under perioden 1977–1979. Vi måste också ha klart för oss att nära 3 miljarder kronor av detta stöd består av förlusttäckningsgarantier som ännu ej infriats och därmed inte inneburit någon utbetalning för staten.

För att täcka förluster i den löpande verksamheten har stöd utgått med drygt 2 miljarder kronor under perioden. Återstående ca 1 miljard kronor av de 10 som utgått till Svenska Varvkoncernen har använts för att höja det egna kapitalet i koncernen.

De 6 miljarder kronor vi begär i strukturplanen kan således inte jämföras med de 12 jag beskrivit ovan. Det är viktigt att komma ihåg att hälften av det belopp vi begär skall användas för en uppkapitalisering av koncernen och därför inte kan betraktas som en kostnad för staten. Resterande del, d. v. s. drygt 3 miljarder kronor, behövs för avveckling av Öresundsvarvet och Finnboda Varf samt omstrukturering och utveckling av resterande verksamhet.

Vi kan givetvis inte garantera att de pengar som nu skall satsas i varvsindustrin kommer att ge förväntat resultat. Det nya är dock att vi nu betydligt mer konkret än tidigare kunnat arbeta fram ett program för att med hjälp av begärda ekonomiska resurser nå långsiktig lönsamhet i koncernen.

I strukturplanen framför Ni stark kritik mot den statliga stödpolitiken. Har ändå inte stöden inneburit en möjlighet för varvsindustrin att övervintra?

Det är givetvis riktigt att den svenska varvsindustrin idag inte hade existerat utan de statliga stödinsatserna. Vad vi emellertid kritiserat är utformningen av de generella stödåtgärderna. Jag tänker då främst på beställarstödet till svenska rederier vilket inneburit att våra varv förlorat den inriktning mot den internationella marknaden som är nödvändig för att överleva på längre sikt. Vidare har stödet i sig kommit att innebära minskad affärsmässighet.

Vi har även kritiserat stödets kortsiktiga natur vilken omöjliggjort en meningsfull långsiktig planering av verksamheten.

Ni trycker i Er plan mycket hårt på att Svenska Varv måste ges en soliditet jämförbar med andra svenska företags. Spelar verkligen soliditeten någon roll för ett statsägt företag?

När det gäller soliditeten vill jag för det första peka på resultatmätningsspekten. Med den soliditet om ca 10 % som vi idag har, får vi en oproportionerligt stor skuldbörda vilken medför att vårt räntenetto kraftigt belastar resultatet. 1979 uppgår detta räntenetto till nära - 550 Mkr. Med en så kraftig räntebelastning finns en uppenbar risk att koncernen aldrig når en långsiktig lönsamhet. I så fall skulle istället krävas kontinuerligt stöd från ägaren - staten. Visserligen kan man invända att staten genom att inte uppkapitalisera Svenska Varv kan förränta motsvarande kapital och på så vis "ha råd" att ge ett kontinuerligt stöd till koncernen. Vad man då frånsär är de negativa psykologiska effekter som uppstår i en organisation som dras med kontinuerliga förluster.

För det andra måste man komma ihåg att Svenska Varv är en stor låntagare internationellt. Här spelar koncernens soliditet en stor roll. Om vi inte får en kapitalisering till en nivå som är jämförbar med övrig svensk industri kan vi aldrig av egen kraft låna pengar internationellt. Vi kommer då ständigt att bli beroende av speciella kreditgarantier vilket för vår ägare måste vara en mycket sämre metod än att med en uppkapitalisering markera tilltron till koncernen.

Vad är det som borgar för att Er utredning markerar slut på varvsindustrins problem och innebär att en livskraftig varvsindustri kan skapas?

För första gången tror jag att vi har en möjlighet att få ett långsiktigt beslut som ger oss den arbetsro som är nödvändig för att genomföra erforderliga förändringar. Dessutom tycker jag att vi denna gång mycket konkret har arbetat igenom intressanta framtida marknader och funnit metoder att förändra vår verksamhet i överensstämmelse därmed.

Man får naturligtvis inte inbilla sig att det vi ser framför oss är en enkel process med ett bergsäkert recept till lösning av samtliga problem. Varvsindustrin kommer även framgent att ha problem men vi hoppas och tror att vi genom denna strukturomvandling skall så att säga "normalisera" problemen till en för övrig industri normal nivå.

Vilka är de tre viktigaste uppgifterna för 1980?

- att påbörja genomförandet av den strukturplan vi arbetat fram under 1979 och början av 1980.
- att skapa möjligheter till affärsgenombrott för flera av våra nya produkter.
- att öka den inre effektiviteten på främst varvsföretagen och få bort den osäkerhets känsla som krisåren skapat i dessa organisationer.

Förvaltningsberättelse

Koncernöversikt

Fartygsmarknaden

Fraktmarknaden förbättrades under 1979 jämfört med den svaga marknad som rådde 1977 och 1978. Genom de stigande fraktraterna, illustrerade i nedanstående diagram för produkttank-, obo- och tankfartyg, kunde största delen av tonnaget lämna bidrag till täckande av kapitalkostnader och i vissa fall täcka dessa helt. Upplagt tonnage minskades därmed markant.

Som en följd av den förbättrade fraktmarknaden ökade intresset för fartygsreparationer. Reparationsvolymen vid koncernens reparationsvarv minskade visserligen men den förbättrade marknaden medförde höjda priser. Dessa ligger dock fortfarande ca 20 % under varvens självkostnad.

Även andrahandsmarknaden för fartyg förbättrades avsevärt genom fraktmarknadsförbättringen. Den förbättrade andrahandsmarknaden påverkar koncernen direkt genom en värdestegring på det *egna fartygsengagemanget*. Under året har också denna värdeuppgång till viss del realiserats genom att ett antal fartygsförsäljningar skett vilket påverkat resultatet med ca 200 Mkr.

Även indirekt påverkas koncernen av den förbättrade andrahandsmarknaden genom att värdet av de fartygsinteckningar som ligger till säkerhet för äldre kundkrediter ökar i värde samtidigt som kundernas egen betalningsförmåga stärks. Härigenom har det varit möjligt att upplösa delar av de omfattande reseveringar som i tidigare bokslut gjorts för *kundfordringsrisker*. På detta sätt har värdeuppgången på andrahandsmarknaden påverkat koncernens resultat med ca 500 Mkr.

Som en följd av den förbättrade sjöfartskonjunkturen har även priserna på nybyggt tonnage ökat något. Förändringen har här varit betydligt måttligare än vad gäller fraktmarknad och andrahandsmarknad. Orderingången till varvsindustrin har koncentrerats till produkttank-, bulk- och mindre tankfartyg. Det är fortfarande endast i undantagsfall kontrakt kan tecknas till priser som täcker fartygens självkostnad. Under året har det varit möjligt att teckna sådana vid försäljning av fartyg där den ursprungliga beställaren varit tvungen att annullera kontraktet och där varvet således kunnat erbjuda en ny beställare direkt leverans.

I övriga fall har priserna med avdrag av eventuellt beställarstöd endast täckt 65–85 % av självkostnaden. Merparten av försäljningarna under året har emellertid skett till svenska redare som utnyttjat det svenska beställarstödet. Detta får därigenom indirekt en avsevärd positiv påverkan på koncernens resultat. Om de försäljningar som påverkat årets resultat skett till nettopriser, d. v. s. med avdrag för till redarna lämnade avskrivningslån, skulle resultatet för koncernen ha varit ca 560 Mkr sämre.

Den fortsatt mycket svaga nybyggnadsmarknaden har nödvändiggjort en i historiskt perspektiv mycket kort orderstock. Orderstocken vid årsskiftet täckte för de stora nybyggnadsvarven beläggningen t. o. m. drygt halvårsskiftet 1981.

För 1980 förutses en relativt god fraktmarknad för bulkfartyg medan fraktraterna för tankfartyg förutses bli otillfredsställande. Prisnivån för nybyggt tonnage bör något förbättras jämfört med läget vid årsskiftet 1979/80.

Omstrukturering av varvsverksamheten

Det tidigare inledda omstruktureringsarbetet av varvsverksamheten vid främst Götaverken Arendal och Öresundsvarvet samt i viss mån Götaverken Cityvarvet och Karlskronavarvet har fortsatt under året.

På Kockums har under de senaste åren en successiv minskning av verksamheten skett. Anpassning av organisation och styrsystem till en delvis förändrad verksamhetsinriktning har kommit igång senare. Kockums har därför inte kommit lika långt som övriga nybyggnadsvarv i sin omstrukturering.

Under slutet av 1979 samt början av 1980 uppnåddes marknadsgenombrott inom offshore. Det på grund av stigande oljepriser ökade intresset att utvinna olja har skapat en expansiv marknad, där Götaverken Arendal kunnat teckna order på såväl bostadsplattformar för Nordsjön som jack-up-rigggar till svenska beställare. Även internationellt har en inbrytning kunnat göras genom försäljning av jack-up-rigggar till Mexico i början av 1980. De order som tecknats i slutet av 1979 samt i början av 1980 täcker varvets självkostnader. Totalt har koncernen de senaste två åren tecknat order på offshoreprodukter för ca 2 000 Mkr.

I slutet av 1978 tecknade koncernen ett preliminärt kontrakt på en prefabricerad ammoniak/urea-fabrik till Pakistan. Ambitionen att snabbt kunna erhålla ett definitivt kontrakt var hög. Denna ambition har i efterhand visat sig orrealistisk och trots att hög prioritet givits åt projektet har ännu inget definitivt kontrakt kunnat tecknas. Under året har dock ägar-konstellationen och andra finansieringsfrågor kommit närmare en lösning men det politiska läget i området innebär ett osäkerhetsmoment i det fortsatta arbetet. Slutligt kontrakt bör dock vara möjligt att uppnå under 1980.

Arbetet med att slutföra kontraktsförhandlingar avseende ordern till Pakistan har bedrivits parallellt med att ett flertal andra potentiella köpare av ammoniak/urea-fabriker bearbetats under året. Ett stort intresse för såväl konceptet prefabricerade fabriker som själva anläggningstypen finns.

Produktprogrammet har under året breddats med prefabricerade metanolanläggningar. Även dessa har mött stort intresse i främst sådana länder som planerar att utnyttja egna gasförekomster för tillverkning av metanol att användas som komponent i bilbränsle.

Utveckling av övriga nya verksamheter – ofta under benämningen alternativ produktion – har fortgått under året. De förväntningar som kan ställas på möjligheterna till sådan utveckling har blivit alltmer realistiska såväl vad gäller erforderlig tid som den sysselsättningsvolym en framgångsrik utveckling kan medföra. Under året genomfördes den förändring av utvecklingsverksamhetens organisation som redogjordes för i föregående årsredovisning. Respektive dotterbolag har därmed fått huvudansvar att driva sin egen verksamhetsutveckling.

De resurser bolagen tidigare satsat på utveckling var ofta splittrade på många små projekt utan egentligt sammanhang med befintlig verksamhet och baserades ibland på relativt vaga affärsidéer. Under året har en koncentration på ett fåtal projekt med kunskapsmässig koppling till befintlig verksamhet genomförts. Hittills har resultatet av den bedrivna utvecklingsverksamheten av naturliga skäl varit begränsat. Några intressanta produkter kommer dock att introduceras under 1980.

Omstruktureringsarbetet har emellertid medfört en övergång från serieproduktion med långa ledtider av kända produkter till enstycksproduktion med korta ledtider av delvis nya produkter. Detta har medfört en ökad osäkerhet i kalkylunderlaget och därmed stora delvis oförutsedda kostnadsökningar vid produktionen.

Industriverksamheten

Industriföretagen fortsatte under 1979 utvecklingen av nya produkter och marknader med huvudinriktningen mot branscherna energi, cellulosa och petrokemi.

På energiområdet kännetecknades den svenska marknaden av en avvaktande attityd med hänsyn till utgången av folkomröstningen om kärnkraft. Samgående med Svenska Maskinverken stärkte koncernens ställning inför de kommande årens utveckling. På det internationella planet markerade leveransen till Liberia av två motorer till en dieselmotorkraftanläggning under början av 1980 en inbrytning på ett nytt verksamhetsområde.

Trots en positiv prisutveckling på massa och papper har investeringsbenägenheten i Sverige på cellulosaoområdet varit låg och huvudsakligen inriktats mot ombyggnad och reparation av befintliga anläggningar. I Syd- och Nordamerika har däremot en ökning av investeringsaktiviteten kunnat noteras.

På petrokemisidan har vissa komponentleveranser skett till de svenska raffinaderierna. Ett större kvalificerat montagearbete har under året slutförts i Stenungsund.

Förvärv av Kockums varvs- och rederiverksamheter

Efter beslut i riksdagen våren 1979 förvärvades Kockums varvs- och rederiverksamheter. Samtidigt erhöll Svenska Varv AB ett ägartillskott om 2 586 Mkr. Härav avsåg

- 575 Mkr att täcka förluster i Kockums varvs- och rederiverksamhet 1979
- 11 Mkr att täcka diverse förluster i övriga förvärvade enheter
- 500 Mkr att förstärka koncernens egna kapital så att soliditeten ej försämrades av förvärvet
- 1 500 Mkr i form av värdegarantier att täcka nödvändig omvärdering av övertagna verksamheters balansräkningar.

De förvärvade Kockumsverksamheternas resultat för 1979 ingår i sin helhet i koncernresultaträkningen. För att möjliggöra kontinuitet redovisas även en ingångsbalansräkning per 1979-01-01 vari förvärvade verksamheters balansräkning ingår.

Den omvärdering av kundfordringsrisker, eget fartygsinnehav och pågående produktion till vilken värdegarantier om 1 500 Mkr erhöles vid förvärvet har ej påverkat årets resultat utan gjorts direkt i ingångsbalansräkningen. Resultateffekten i koncernen av förvärvade Kockumsverksamheter uppgår till – 874 Mkr, varav Kockums AB – 773 Mkr och Rederi AB Malmoil – 101 Mkr.

Kockums och Malmoils resultat 1979 belastas kraftigt av åtaganden gjorda före 1979. Sålunda belastas resultatet med ca 117 Mkr avseende ökade reserveringar för kundfordringsrisker och fartygsengagemang samt med räntekostnader om ca 100 Mkr avseende den produktion av två gasfartyg för egen räkning som för närvarande pågår.

Resultatet i Kockums AB har dessutom belastats med extraordinär nedskrivning av anläggningstillgångarna om 254 Mkr. För övriga varvsenheter i koncernen definierades erforderligt nedskrivningsbehov för att anpassa anläggningstillgångarna till framtida verksamhetsvolym redan 1978. Nedskrivningen skulle göras med lika belopp under åren 1978 t. o. m. 1980. Eftersom Kockums ej ingick i koncernen 1978 omfattar årets nedskrivning där 2/3 av totalt erforderlig nedskrivning.

Frånsett nedskrivningen av anläggningstillgångarna uppgår förlusten 1979 i förvärvade Kockumsverksamheter till ungefär den storlek som förutsattes vid förvärvet och vilken speglas av det kapitaltillskott Svenska Varv AB erhöil.

Resultat och kapitalbehov

Koncernens omsättning 1979 inklusive förvärvade Kockumsverksamheter uppgick till 4 997 Mkr och resultatet före ägartillskott, bokslutsdispositioner och skatt till – 867 Mkr.

För att möjliggöra en jämförelse med föregående år avser den följande resultatkommentaren koncernen exklusive Kockums.

Omsättningen 1979 uppgick då till 4 630 (3 871) Mkr och resultatet före ägartillskott, bokslutsdispositioner och skatt som framgår av tabell 1 nedan till + 7 (– 2 149) Mkr.

Rörelseresultatet efter avskrivningar men före reserveringar uppgår till - 458 (- 494) Mkr.

Den förbättrade fraktmarknaden och åtföljande förbättrade priser på andrahandstonnage har som ovan beskrivits möjliggjort upplösningar av tidigare gjorda reserveringar för kundfordringsrisker och eget fartygsinnehav.

Resultatet har tillgodogjorts + 552 (- 619) Mkr genom upplösningar av tidigare gjorda reserveringar för kundfordringsrisker och borgensåtaganden samt + 89 (- 91) Mkr genom upplösning av tidigare gjorda reserveringar för eget fartygsinnehav.

Valutakursernas fluktuationer minskade under 1969. Dollarn försvagades successivt och nådde sitt bottenläge i slutet av året. Under 1980 har en återhämtning skett. Sfr försvagades i början av 1979 något men förstärktes åter under årets sista månader varför förändringen mellan årsskiftena blev försumbar. Den obetydliga förändringen av Sfr under året samt nedgången i US\$ med ca 3 % medförde att koncernen exklusive Kockums kunde resovisa en valutavinst uppgående till + 16 (- 219) Mkr.

Sfr-skuldens avveckling fortsatte planenligt under året. Koncernens utestående Sfr-skuld nedbringades med ca 200 milj Sfr till ca 500 milj. Sfr. Dessutom säkerställdes genom terminsköp amorteringar och räntor uppgående till 192 milj. Sfr, som förfaller under 1980.

Lånestocken i US\$ har ökat i takt med amorteringen av Sfr-skulderna. Koncernen har därför nu en nettoskuld i såväl Sfr som US\$.

Genom de omfattande amorteringar av utlandsupplåningen som skett under året har en stor del av de reserveringar för valutaförluster som gjorts i tidigare års bokslut realiserats. Totalt realiserades under året valutaförluster uppgående till 247 (490) Mkr.

Räntenettet fortsatte att försämrats. Totalt belastades koncernen, exkl. Kockumsverksamheterna, med ett räntenetto uppgående till - 322 (- 2 66) Mkr. Den negativa utvecklingen av räntenettet beror på den under året ökande upplåningskostnaden samt på att det kapitaltillskott koncernen fått för att täcka tidigare förluster ej utbetalats.

De värdegarantier som utfärdats av ägaren - svenska staten - för att täcka förlustrisker i pågående produktion, kundfordringar och eget fartygsinnehav utbetalas exempelvis först när respektive förlust realiserats. Vidare har endast delar av det kapitaltillskott koncernen erhölet enligt riksdagsbeslut i juni 1978 utbetalats.

Under 1979 träffades emellertid en överenskommelse med ägaren om utbetalning till ett spärrat konto i Riksgäldskontoret av de medelstillskott som beslutades av riksdagen i december 1978 samt i samband med Kockums-förvärvet våren 1979. Behållningen på detta konto är räntebärande och kan lyftas efter beslut av regeringen när likviditetssituationen så kräver. Totalt har under året 3 171 Mkr utbetalats till detta konto, varav 2 371 Mkr kvarstod spärrat vid årsskiftet. Genom kopplingen mellan likviditets-

utvecklingen och utbetalning från detta spärrade konto är koncernens likviditet för närvarande tillfredsställande.

Den kraftiga kapacitetsneddragning som pågår vid koncernens varv har inneburit att dessa fått ett oproportionerligt stort anläggningsskapital, vilket inte ens i en normal marknadssituation kan förräntas. I samband med föregående bokslut beslöts därför att 1978, 1979 och 1980 göra erforderliga nedskrivningar av anläggningsskapitalet.

Årets resultat belastas därför med en extraordinär kostnad för nedskrivning av anläggningstillgångarna om -216 (235) Mkr. Resterande erforderlig nedskrivning av anläggningstillgångarna 340 Mkr. kommer att göras i bokslutet 1980.

Som framgått ovan har årets resultat till skillnad från 1977 och 1978 positivt påverkats av händelser som ej kan relateras till årets verksamhet. Ett grovt försök till uppdelning av resultatet i den del som kan hänföras till årets verksamhet respektive tidigare åtaganden framgår av tabell I.

Koncernens ovissa framtidsutsikter samt extremt riskfyllda situation har givit styrelsen och verkställande direktören anledning att liksom i föregående bokslut använda jämförelsevis försiktiga värderingar. En i viss utsträckning förändrad värderingsprincip har tillämpats avseende kundfordringsrisker och eget fartygsinnehav. I korthet har följande väsentliga värderingsprinciper tillämpats.

Produkter i arbete har förlustreserverats med den bedömda totala slutliga förlusten för resp. objekt värderat till marknadspris - dock har reserveringen begränsats till upparbetade kostnader. Detta innebär att en stor del av väntade förluster på order som färdigställs under 1980 tagits i årets bokslut.

Förutom de förlustreserveringar som sålunda gjorts i årets bokslut innehåller orderstocken förlustrisker om ca 179 Mkr.

Eget innehav av skepp resp. andelar i skepp - redovisade som anläggningstillgångar - har värderats till ett försiktigt bedömt marknadspris.

I jämförelse med föregående år har en försiktigare marknadsvärdering gjorts. Den kraftiga uppgången på andrahandsmarknaden som ovan noterats baseras endast på ett fåtal avslut. En större utförsäljning av fartyg skulle därför kraftigt kunna pressa priserna nedåt. Detta har motiverat en skillnad på 15-20 % mellan de värden som ligger till grund för bokslutet och de högre priser som noterats vid årsskiftet.

Fluktuationer vad gäller prissättning på andrahandstonnage kan även framgent förväntas bli kraftiga. Om en strikt marknadsvärdering av eget fartygsinnehav och de säkerheter som ligger till grund för värdering av osäkra fordringar görs kommer koncernens resultat kraftigt att fluktuera i takt med förändringar av andrahandsmarknaden. En generell prisförändring på andrahandstonnage om 10 % innebär exempelvis en resultatförändring med \pm ca 360 Mkr om hänsyn tas till reserv för fordringar.

För samtliga osäkra fordringar har reserveringar gjorts med skillnaden

mellan utestående fordran och säkerhetens värde, värderat till ett på samma sätt som för eget fartygsinnehav försiktigt uppskattat marknadspris.

Fordringar och skulder i främmande valutor har värderats till den lägsta resp. högsta av anskaffningsdagens och balansdagens kurser, utan någon form av periodisering. Kvittning av kursvinster och kursförluster har skett i den mån amortering av fordringar och skulder i samma valuta ligger inom samma kvartal.

Tabell 1

Resultatanalys (Mkr)	1977	1978	1979
<i>Årets verksamhet, exkl. Kockums</i>			
Rörelseresultat före reservering	+ 242	- 494	-455
Förändring av förlustreserv för produkter i arbete	- 594	- 52	+246
Räntenetto	- 94	- 266	-322
Extraordinära poster	+ 33	+ 127	-
Summa årets verksamhet	- 413	- 685	-531
<i>Tidigare åtaganden, exkl. Kockums</i>			
Förändring av reserv för kundrisker och eget fartygsinnehav	- 959	- 710	+638
Valutarisker	- 846	- 219	+ 16
Förändring av reserv för Eriksberg	-	- 300	+100
Nedskrivning anläggningstillgångar	- 24	- 235	-216
Summa tidigare åtaganden	-1 829	-1 464	+538
Totalt exklusive Kockums	-2 242	-2 149	+ 7
Inverkan av Kockums	-	-	-874
Resultat före ägartillskott, bokslutsdispositioner och skatt	-2 242	-2 149	-867

Tabell 2

Mkr	Göta- verken Arendal	Udde- valla- varvet	Öre- sunds- varvet	Kockums
Fakturering ¹	1 002	763	716	273
Rörelseresultat före reserveringar för kundfordringsrisker och finansiella poster	- 88	+132	-249	-254
Reservering för kundfordringsrisker	+200	+106	+175	- 46
Finansiella poster	- 56	- 69	+ 9	-229
Nedskrivning av anläggningstillgångar	- 55	- 83	- 18	-254
Övrigt extraordinärt	-	+ 31	-	+ 10
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	+ 1	+117	- 83	-773
Resultatpåverkan av statligt beställarsöd ²	+229	+ 66	+138	+148

¹ Faktureringen är ett dåligt mått på verksamhetsvolymen vid varven. Under året upparbetade intäkter, dvs. faktureringen, eller för osåld produktion, marknadsvärdet periodiserat efter upparbetade direkta timmar, uppgår till 1 020 Mkr vid Götaverken Arendal, 707 Mkr vid Uddevallarvarvet, 592 Mkr vid Öresundsvarvet och 624 Mkr vid Kockums.

² Liksom för koncernen i dess helhet är denna beräknad som den resultateffekt, vilken hade erhållits om under året resultatpåverkande fartyg sålts till nettopriser, dvs. med avdrag för av redaren utnyttjat avskrivningslån.

Tabell 3

Mkr	Fakturering	Resultat före boksluts- disp och skatt
Karlskronavarvet	557	- 25
Götaverken Cityvarvet	309	- 92
Finnboda Varf	104	+ 4
Eriksberg	130	+ 67
Zenit	208	+ 184
Malmöil	94	- 101
Calor-Celsius	879	+ 13
Götaverken Angteknik	349	- 8
Götaverken Motor	203	- 20
Götaverken Aluminium	57	- 3
Svenska Varv Utveckling	4	- 47
Svenska Varv AB ¹	-	- 166
Övriga bolag	56	+ 3
Elimineringar	- 707	+ 62
Summa	2 243	- 129

¹ Moderbolagets resultat består i huvudsak av finansiella kostnader. Dotterbolagens upplåning i moderbolaget sker mot marknadsmässig ränta.

Av koncernens resultat före boksluts dispositioner och skatt inkl Kockums, -867 Mkr, svarar de stora nybyggnadsvarven för -738 Mkr enligt tabell 2.

Resterande del av resultatet, -129 Mkr, fördelar sig enligt tabell 3.

Kommentar till resp bolag återfinns i den följande redovisningen av dotterbolagen. Dessa kommentarer omfattar dock ej den inverkan lämnade avskrivningslån haft på respektive varvsföretags resultat.

Huvuddelen av Svenska Varvs rederiverksamhet har samlats i Rederi AB Zenit. Efter förvärvet av Kockums rederiverksamhet har dessutom tillkommit Rederi AB Malmöil. I några fall har det även av olika skäl befunnits lämpligt att varven behållit vissa fartygsinnehav. Omfattningen av dessa framgår av avsnittet om koncernens rederi- och fartygsengagemang.

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt av koncernens samlade rederiverksamhet under 1979 var 0 Mkr och fördelas på

-Zenit	+ 184
-Malmöil	- 101
-Uddevallavarvet	- 7
-Kockums	- 76
	<u>0</u>

Härav utgör 146 Mkr återföring av tidigare gjorda reserveringar avseende eget skeppsinnehav till ett försiktigt bedömt marknadspris. Denna återföring redovisas som en extraordinär intäkt.

Delägda rederiers ställning har beaktats i värderingen av koncernens fordringar, andelsinnehav m. m. De reserveringar som härvidlag befunnits nödvändiga är inräknade i koncernens rederiresultat i ovanstående tabell.

Investeringar exkl skepp och företagsförvärv, 170 Mkr ligger liksom föregående år på en mycket låg nivå och omfattar i stort sett endast oundgängliga ersättningsinvesteringar.

Personal

Avvecklingen av Eriksberg skedde planenligt vid halvårsskiftet 1979 i och med leveransen av det sista fartyget. Denna avveckling har berört omkring 4 750 personer och är den största som skett i Sverige.

Stora reduktioner av antalet anställda vid varven speciellt i Göteborg har fortgått under 1970-talets senare hälft som framgår av vidstående diagram. Merparten av reduktionen har skett genom s. k. naturlig avgång även om vissa varsel fått tillgripas i samband med Eriksbergsavvecklingen. Genom de anställningsstopp som samtliga varv tillämpat de senaste åren har åldersstrukturen kraftigt förändrats.

Fortsatta reduktioner genom naturlig avgång skulle därför allvarligt kunna begränsa varvsföretagens överlevnadsmöjligheter. De reduktioner som förutses i koncernens strukturplan måste därför ske så att överlevnadsmöjligheterna säkerställs.

Riksdagens beslut i december 1978 om anställningsgaranti för de anställda vid storvarven t. o. m. 1980 medförde i Göteborg att Projekt 80 bildades i maj 1979. Omfattande förhandlingar med de fackliga organisationerna samt samråd med arbetsmarknadsmyndigheterna föregick skapandet av P 80.

Målet för denna verksamhet är att inom ramen för anställningsgarantin underlätta övergången till nya och varaktiga arbeten för den personal som blivit övertalig i de ordinarie verksamheterna. I väntan på nya anställningar sysselsätts personalen i P 80 med arbete eller utbildning. Ett nära samarbete med arbetsförmedlingen är nödvändigt. Därför har kontorslokaler för arbetsförmedlingen ställs till förfogande i omedelbar anslutning till Projekt 80:s personalfunktion.

Totalt berörs ca 1 700 personer i Göteborg av P 80. I april 1980 har av dessa ca 600 slutat, ca 250 placerats i sådan riktad utbildning eller praktikkantjänstgöring som - stor utsträckning beräknas övergå till fast anställning hos nya arbetsgivare samt ca 250 bedömts ej kunna återkomma till arbete på grund av sjukdom. Av kvarvarande ca 600 personer är ca 250 över 55 år och ca 175 villkorligt arbetsföra eller har socialmedicinska besvär. För dessa senare två grupper kommer det sannolikt ej att vara möjligt att före 1980 års utgång finna nya varaktiga anställningar. Arbete pågår för att individuellt för var och en av dessa finna så goda lösningar som möjligt.

Kostnaden för Projekt 80, vilken 1979 uppgick till ca 15 Mkr har ej belastat årets resultat. Ersättning kommer att utgå ur den förlusttäckning för anställningsgarantin som föreslås i regeringsproposition 1979/80: 165.

Projekt 80 har för berörda varvsföretag i Göteborg inneburit att personalreduktioner kunnat göras utan försämring av ålders- och kompetensstruktur. Vidare har det för berörda människor inneburit en ökad möjlighet till hjälp med att finna annan sysselsättning.

Genomsnittligt antal årsanställda 1979

Eskilstuna	29	Stockholm	341
Falun	47	Sundsvall	35
Gävle	265	Söderhamn	29
Göteborg	8 549	Sölvesborg	207
Halmstad	22	Uddevalla	2 644
Helsingborg	226	Umeå	161
Hultsfred	59	Uppsala	51
Härnösand	21	Vetlanda	108
Järfälla	168	Västerås	117
Jönköping	49	Växjö	58
Karlshamn	101	Örebro	20
Karlstad	285	Örnsköldsvik	40
Karlskrona	1 496	Östersund	45
Kristianstad	24	Arbetsställen med mindre än 20 anställda	211
Landskrona	2 899	Summa anställda i Sverige	24 311
Ljusdal	44	Brasilien	3
Lidköping	40	Danmark	340
Linköping	51	England	1
Luleå	49	Finland	196
Lund	24	Förenade Arabemiraten	49
Lycksele	21	Japan	1
Lysekil	261	Singapore	28
Malmö	4 513	Norge	80
Motala	20	USA	7
Nacka	393	Västtyskland	75
Norrköping	65	Totalt antal anställda	25 091
Nyköping	49		
Robertsfors	148		
Skellefteå	25		
Skövde	24		
Solna	158		
Stenungsund	119		

Löner och ersättningar 1979

Mkr	Styrelsen och verkställande direktör	Övriga anställda
Moderbolaget	1,7	7,0
Dotterbolag i Sverige	8,6	1 693,5
Brasilien	—	0,1
Danmark	0,3	37,8
England	0,1	—
Finland	0,5	11,8
För. Arabemiraten	—	1,7
Japan	—	0,1
Singapore	0,4	0,7
Norge	0,2	8,9
USA	0,7	0,3
Västtyskland	0,5	8,1
Koncernen totalt	13,0	1 770,0

Dessutom har de sociala kostnaderna uppgått till 767,4 Mkr.

Framtidsutsikter

Av koncernens strukturplan framgår att omfattande såväl ekonomiska som personella insatser måste göras främst inom varvsverksamheten för att få koncernen lönsam. Krav på snabba förändringar måste ställas. Dessa avser såväl den yttre effektiviteten där varven måste bli bland de ledande inom sina affärsområden som den inre effektiviteten där varvens kostnadsnivå måste sänkas. Det program som anges i planen innebär en koncentrerad satsning av nybyggnadsvarven på affärsområdena

- Tank/bulk/enhetslastfartyg
- Offshore
- Gas/kemikaliefartyg
- Prefabricerade fabriksanläggningar

Götaverken Cityvarvet orienteras mot den regionala reparationsmarknaden, Karlskronavarvet koncentreras på militära eller halvmilitära fartygsapplikationer och industriverksamheten utvecklas inom i stort sett nuvarande verksamhetsområden.

Under omstruktureringen kommer koncernen att generera avsevärda förluster. Perioden 1980–84 väntas innebära totala förluster uppgående till inemot 3 000 Mkr. Från och med 1985 bedöms koncernen kunna vara lönsam.

Stora risker är förknippade med planens genomförande och av synnerlig vikt är att sådana förhållanden skapas att ett effektivt omstruktureringsarbete kan bedrivas. Detta kräver bl. a. att långsiktiga beslut nu fattas så att arbetsro skapas med möjlighet att koncentrera arbetsinsatserna på omstruktureringen.

Omorientering av nybyggnadsvarven förväntas även 1980 ge vissa merkostnader. Dessa kommer dock att minska avsevärt jämfört med 1978 och 1979 samtidigt som kostnadstäckningen på orderstocken något förbättras.

För 1980 förutses därför för dessa enheter ett något förbättrat resultat även om förlusterna kommer att vara betydande, speciellt med beaktande av att merparten av resultatavräknade order är tecknade av svenska redare vilka kunnat utnyttja det statliga beställarstödet.

Reparationsverksamheten bör positivt påverkas av en stabiliserad sjöfartskonjunktur samt av de effektiviseringsprogram som är under genomförande. Fortsatta men minskade förluster förutses därför i denna verksamhet.

Fraktmarknadsutvecklingen samt resultatet av de fartygsförsäljningar som kommer att bli aktuella 1980 är svåra att prognostisera. Totalt sett bör rederiverksamheten ge ett i stort sett oförändrat resultat.

Den kompetens för industribyggnad, som representeras av industriföretagen kommer att ytterligare inriktas mot kvalificerade industriprojekt och paketleveranser. Den internationella marknaden kommer att bli ett alltmer betydelsefullt arbetsfält. Den förbättrade prisnivån på företagens produkter, effektivitetshöjande åtgärder jämte sanering av verksamheter med otillfredsställande resultat, som vidtagits under 1979 och början av 1980, förutses för industribolagen ge ett överlag förbättrat resultat under 1980.

Hantering av strukturplanens genomförande kommer att påverka 1980 främst genom arbete med att förbättra den inre effektiviteten. Under förutsättning att erforderliga strukturbeslut fattas samt att nödvändig arbetsro skapas förutses för koncernen ett i stort sett oförändrat resultat 1980 jämfört med 1979.

Götaverken Arendal

Götaverken Arendal har under 1979 fortsatt den 1976–77 inledda omorienteringen mot nya produkter och marknader. Marknads- och utvecklingsarbetet inriktas främst på offshoreområdet där satsningen under året har lett till nya order.

Företagets leveranser under året omfattade sex fartyg om tillsammans 358 100 dwt:

- M/S "Bullaren" (19 000/28 000 dwt ro/ro-fartyg) till Rederi AB Transatlantic
- M/S "Winter Moon" (14 800 dwt kylfartyg) till Salénrederierna AB
- M/S "Winter Star" (14 800 dwt kylfartyg) till Salénrederierna AB
- M/S "Winter Sun" (14 800 dwt kylfartyg) till Salénrederierna AB
- M/S "Norrländ" (97 000/130 700 dwt PROBO-fartyg) till Rederi AB Zenit
- M/T "Wilnora" (155 000 dwt tankfartyg) till Anders Wilhelmsen & Co.

Under året utvecklade Götaverken Arendal sitt engagemang i ett ore/oil-fartyg och fyra tankfartyg. Bland dessa ingick M/T "Malmros Merrimac" och M/T "Malmros Monitor", båda på 155 100 dwt och ägda av Rederi AB

Malmros. Fartygen färdigställdes redan 1977 och ingick ursprungligen i en serie om 32 tankers av denna storlek. Efter ombyggnad vid Götaverken Cityvarvet till 79 900 dwt levererades fartygen till amerikanska Getty Marine Corp. under namnen "Kansas Getty" och "Texas Getty". Även M/T "Wilnora" färdigställdes 1977 och ingick i nämnda 155 000 dwt-serie.

I augusti färdigställdes en flytdocka som byggts på beställning av Sudoimport, Sovjetunionen. Under bogsering mot Murmansk inträffade till följd av hårt väder ett allvarligt haveri, varför leveransen inte kunde ske på utsatt tid. Dockan bogserades till Stord Verft i Norge, där den skall repareras.

Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till 1 Mkr (-606 Mkr). Den förbättrade fartygsmarknaden har medfört att 200 Mkr kunnat återvinnas av tidigare nedskrivna kundfordringar. Extraordinära kostnader för nedskrivning av anläggningarna har belastat resultatet med 55 Mkr (55 Mkr).

Årets investeringar uppgick till 4 Mkr (3 Mkr) och avsåg miljö- och ersättningsinvesteringar.

Orderingång

Under året tecknade Götaverken Arendal order på sammanlagt 1 050 Mkr. Två passagerarfärjor med leverans 1981 kontrakterades för Rederi AB Göteborg-Frederikshavn-Linjen. Med Rederi AB Zenit tecknades kontrakt om försäljning av ett lagerproducerat probofartyg och med Salén Energy AB kontrakt på två oljeborrigar av jack up-typ för leverans i slutet av 1980 och början av 1981.

Slutligen slöts ett kontrakt med det norska rederiet Anders Wilhelmsen & Co om leverans av ett tidigare byggt 155 000 dwt tankfartyg som skall användas inom offshore-industrin på Nordsjön.

I början av 1980 slöt Götaverken Arendal avtal med Consafe Offshore AB om ytterligare två bostads- och serviceriggar för leverans senast i slutet av 1981 och början av 1982. I februari fick företaget sin första exportorder på offshoreprodukter då kontrakt slöts med Construcciones Protexa S.A. de C.V., Mexico, om två oljeborrigar av jack up-typ för leverans 1981.

Offshoremarknaden

Oljeutvinningen till havs bedöms under den kommande tioårsperioden bli en av världens mest expansiva industrier. Mer än hälften av oljebolagens offshore-resurser sätts under början av 1980-talet in på Nordsjön.

Den teknologiska utvecklingen går snabbt. Under 1970-talet ansågs ex-

ploatering på 70 meters vattendjup (Ekofisk) kräva utnyttjande av tekniken till dess yttersta gräns. Idag är detta "konventionell teknik". Kraven på hög säkerhet och pålitlighet i system och konstruktion accelererar. Störningar i prospekterings- och produktionsprocessen får enorma ekonomiska och miljömässiga konsekvenser. Oljeprisutvecklingen medför att exploatering av tidigare marginella, icke kommersiella fält genomförs. Vidare sker prospektering på större vattendjup och i riktning mot arktiska förhållanden.

Götaverken Arendals konkurrensmöjligheter inom offshoreområdet bedöms som tillfredsställande genom hög tillförlitlighet i produkterna, god tillverkningskapacitet och erkänd leveranssäkerhet. De största riskerna bedöms vara att den marknadsmässiga konkurrensen rubbas genom omfattande protektionistiska åtgärder.

De bostadsriggar och oljeborrigar som är under byggnad är betydelsefulla referensanläggningar. Ordern från den mexikanska industrigruppen Protexa stärker Arendals internationella position.

Produktutveckling

Primärt bedrivs fortsatt utveckling inom offshoreområdet för att bredda produktprogrammet. Tillsammans med Svenska Varv Utveckling och Kockums bedrivs även utveckling avseende prefabricerade processanläggningar inom gas- och petrokemiområdena, för Götaverken Arendals del speciellt ammoniak/urea-anläggningar.

Personal

Vid årsskiftet 1979–80 uppgick antalet anställda till 3 332. Överföringen av personal från Eriksberg avslutades under året – totalt har 1 278 personer överförts varav 275 under 1979.

753 personer i Götaverken Arendals organisation fick i september erbjudande om anställning i projekt 80, den organisation som bildats för att ta hand om övertalig personal vid Svenska Varvs Göteborgsbolag. 316 av dessa har förts över under året.

Som ett led i Arendals nya inriktning infördes under 1979 en projektorienterad organisation. Den nya organisationen utgör ett steg i pågående effektiviseringsarbete och är en förutsättning för en förbättrad produktivitet såväl på tjänstemannasidan som bland de kollektivanställda.

Framtidsutsikter

Resultatet av verksamheten, dvs. exklusive förlustreservförändringar, förutses bli oförändrat jämfört med 1979.

Kockums

Kockums AB i Malmö – tidigare Kockums Varv (Shipyard) AB – ingår i Svenska Varv-koncernen sedan den 15 juni 1979. Företagets anläggningar är anpassade till produktion av fartyg på upp till 600 000 dwt.

Företagets verksamhet har traditionellt varit inriktad på produktion av mycket stora tekniskt avancerade handelsfartyg. Verksamheten inriktas nu även mot produktion av prefabricerade processanläggningar inom gas- och petrokemiområdet.

Kockums har en hög teknisk kompetens vad avser avancerade fartygs-konstruktioner. Fartyg för flytande naturgas kan offereras konkurrenskraftigt i förhållande till vad utländska varv kan erbjuda. Ordertidpunkter på sådana fartyg är emellertid beroende av starttidpunkter för de olika projekt som för närvarande bearbetas.

Utvecklingsarbete pågår avseende flera intressanta projekt inom verksamhetsområdena prefabricerade anläggningar och energiteknik. De första anläggningarna offereras under 1980. En ökande del av varvets resurser inriktas mot dessa områden.

Företaget bedriver även verkstadsproduktion samt utveckling av anläggningar och komponenter inom energiområdet. I begränsad omfattning utföres också fartygsreparationer.

Under året levererades två civila fartyg

- "Seament V" (16 000 dwt cementterminal) till Libexim SA, Panama
 - "Zenobia" (10 000 dwt ro-ro-fartyg) till Rederi AB Nordö, Malmö
- Dessutom fortgick produktionen av två gasfartyg för egen räkning.

Årets resultat

Årets resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -773 Mkr. Resultatet har belastats med en extraordinär nedskrivning av anläggningstillgångarna med 255 Mkr, med 46 Mkr avseende reserveringar för kundfordringsrisker samt med 64 Mkr avseende fartygsengagemanget.

Orderingång

Under 1979 tecknades kontrakt med svenska beställare på sex fartyg för leverans 1980-81. Rederi AB Nordstjernen har beställt två 38 000 dwt kemikaliefartyg och Johansson-gruppen, Skärhamn, två 20 000 dwt ro-ro-fartyg. Kontrakt på ett tredje fartyg av samma typ och storlek tecknades i februari 1980 med samma beställare. Två stora biltransportfartyg, vardera med kapacitet för 6 000 fordon, har beställts av Rederi AB Soya (Walleniusrederierna).

Förutom dessa fartyg ingick vid årsskiftet 1979-80 i orderstocken två 10 000 dwt ro-ro-fartyg, som byggs för Rederi AB Nordö samt två 133 000

m³ LNG-fartyg, som byggs för egen räkning. Varvet har vidare i order från Försvarets Materielverk för leverans under 1980–81 tre ubåtar av typ Näcken samt en ubåtsräddningsfarkost (URF).

Produktutveckling

Som en följd av det långvariga samarbetet med Försvarets Materielverk bedrivs utveckling inom området undervattensteknologi med bl. a. inriktning på militära tillämpningar och underhåll av gas- och oljefältsutrustningar till havs.

Vidare bedrivs utveckling inom gas/kemikaliefartygsområdet utifrån de erfarenheter som vunnits bl. a. vid tillverkning av de två senaste gasfartygen.

Tillsammans med Svenska Varv Utveckling AB och Götaverken Arendal AB bedrivs utveckling avseende prefabricerade processanläggningar inom gas- och petrokemiområdena, för Kockums del speciellt metanolanläggningar.

Personal

Antalet anställda vid årsskiftet 1979–80 var 4632, vilket innebär en minskning under året med ca 300 personer. Neddragningen av produktionskapaciteten jämte anställningsstopp under flera år har lett till en obalans i företagets personalstyrka. Olika åtgärder har vidtagits för att råda bot på detta förhållande, bl. a. har åtskilliga arbetare och tjänstemän efter utbildning fått nya arbetsuppgifter. Därtill har under året 135 tjänstemän antagit ett erbjudande om förtidspension.

Framtidsutsikter

Tidigare tagna förlustorder avseende mindre specialfartyg och den nödvändiga omstruktureringen av bolaget medför att resultatbelastningen 1980 väntas bli betydande, dock väsentligt lägre än 1979.

Uddevallavarvet

Uddevallavarvet AB har kapacitet för fartygsbyggen på upp till 650 000 dwt. Företagets anläggningar och organisation är väl anpassade för en rationell fartygsproduktion, främst inom tank- och bulkområdet. Uddevallavarvet strävar efter att även i framtiden lägga tyngdpunkten i sin verksamhet på sådan fartygsproduktion.

Under 1979 levererade Uddevallavarvet fem fartyg på tillsammans 410 250 dwt:

- M/T "Polytraveller" (127 700 dwt) till K/S Rasmussen Teamship A/S III, Kristianstad
- M/S "Sibofir" (54 600 dwt OBO-fartyg) till K/S Ships A/S Avanti & Co, Oslo
- M/S "Abbey" (118 750 dwt bulkfartyg) till Grosvenor Leasing Co, London
- M/S "Thorhild" (54 600 dwt OBO-fartyg) till Tönnewolds Tankrederi A/S, Grimstad
- M/S "Viking Head" (54 600 dwt OBO-fartyg) till Norse Shipping Co (Pte) Ltd, Singapore

I M/T "Polytraveller", som är en s. k. Nordsjötanker, har varvet en andel på 35 %. Fartyget är chartrat på fem år till norska Statoil för att transportera olja från Statfjordfältet till olika hamnar runt Nordsjön. Genom att lastningen sker från en obemannad boj i öppen sjö, har fartyget utrustats med speciella arrangemang vad gäller såväl lastningsanordningar som manöverförmåga.

Årets resultat

Årets resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till 117 Mkr (–169 Mkr). Resultatet har positivt påverkats med 84 Mkr till följd av upplösning av tidigare gjorda reserveringar för förlustrisker i pågående produktion. Detta beror på att förluster på fartygen kunnat undvikas genom att de priser som uppnåtts vid försäljning täckt hela produktionskostnaden. Vidare har resultatet påverkats positivt med 106 Mkr genom upplösning av tidigare gjorda reserveringar för kundfordringsrisker.

Resultatet har belastats med en extraordinär nedskrivning av anläggningstillgångarna på 83 Mkr (90 Mkr).

Även resultatet för rederirörelsen förbättrades och uppgick till –7 Mkr (–52 Mkr). Resultatet är trots uppgången på fraktmarknaden otillfredsställande.

Årets investeringar omfattade 6 Mkr (15 Mkr) och har huvudsakligen utgjorts av reinvesteringar i befintlig produktionsutrustning.

Orderingång

Under året tecknades order på tre fartyg med ett sammanlagt tonnage på ca 125 000 dwt. Två av dessa fartyg avser produkttankers på 35 000 dwt för svensk beställare, medan det tredje är ett 55 000 dwt OBO-fartyg av samma typ som de tre OBO-fartyg som levererades under 1979. Leveranserna skall ske under 1981 och 1982. Med nuvarande orderstock är varvet fullt belagt under 1981 och en del av 1982.

Produktutveckling

Uddevallavarvets framtida verksamhet kommer att ligga inom området fartygsproduktion. För att framgångsrikt kunna konkurrera på denna, internationellt sett, hårt konkurrensutsatta marknad måste varvet bli ledande på att utveckla nästa generations fartyg av den typ som exemplifieras av Nordsjötankers och Aframaxfartyg. M/T Polytraveller, som levererats under 1979, är ett exempel på en s. k. Nordsjötanker. Fartygstypen är specialutrustad för att fungera optimalt vid lastning i öppen sjö i Nordsjön. Av Aframaxfartygstypen har varvet sju enheter i order. De första kommer att levereras under 1980. Fartygen är på 80 000 dwt och utmärks av sitt relativt sett ringa djupgående. Varvets resurser för forskning och utveckling koncentreras till att vidmakthålla och bredda kunnandet inom det primära affärsområdet.

Personal

Uddevallavarvets personalstyrka uppgick vid årsskiftet till 3 009 personer. Detta innebär en minskning under året med 146 personer. En viss ersättningsrekrytering äger rum och vidare har på nytt viss lärlingsutbildning startats.

Vid dotterbolaget Skandiaverken avvecklades vid årsskiftet 1979–80 driften vid gjuteriet. Den personal – ett trettiotal – som berördes härav, har omplacerats till andra delar av företaget.

Framtidsutsikter

För 1980 förutses en fortsatt stabil utveckling. Resultatet av verksamheten, dvs. exklusive förlustreservförändringar, förutses bli oförändrat jämfört med 1979.

Öresundsvarvet

Nybyggnadsverksamheten vid Öresundsvarvet AB i Landskrona omfattade under 1979 huvudsakligen mindre specialfartyg. Vidare utför varvet såväl fartygsreparationer som ombyggnader. Industriella produkter marknadsförs genom dotterbolaget Bruce's Mek. Verkstads AB och genom varvets industriavdelning

Leveranserna under 1979 omfattade sex fartyg om totalt 93 750 dwt:

- M/S "Moordrecht" (44 710 dwt bulkfartyg) till NV Maatschappij Motorship "SLIEDRECHT" (van Ommeren Group). Rotterdam
- M/S "Vinter Water" (15 100 dwt kylfartyg) till Partrederiet för skeppsbyggnad 266 (Salénrederierna AB och Rederi AB Zenit)

- M/S "Winter Wave" (15 100 dwt kylfartyg) till Partrederiet för skeppsbyggnad 267 (Salénrederierna AB och Rederi AB Zenit)
- M/S "Anna Oden" (6950 dwt ro-ro-fartyg) till Partrederiet för M/S Anna Oden, Skärhamn
- M/S "Eva Oden" (6 950 dwt ro-ro-fartyg) till Partrederiet för M/S Eva Oden, Skärhamn
- M/S/V "Stena Constructor" (4 940 dwt försörjningsfartyg) till Rederi AB Concordia, Göteborg

Årets resultat

Årets resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till –83 Mkr (–118 Mkr). Resultatet har påverkats positivt med 175 Mkr genom upplösning av tidigare gjorda reserveringar för kundfordringsrisker. Resultatet har belastats med 18 Mkr utgörande extraordinär nedskrivning av anläggningstillgångarna.

Den under året pågående omorienteringen av nybyggnadsverksamheten har inneburit stora påfrestningar på organisation och anställda. I samband med övergången till ny produktion uppstod en osäkerhet i konstruktion, kalkyler och produktion, vilket medförde oförutsedda produktionskostnadsökningar. Vidare påverkades verksamheten negativt av de diskussioner som föregick strukturutredningens rekommendation om nedläggning av varvet. Detta medförde sammantaget det starkt försämrade resultatet.

Investeringarna uppgick till 9 Mkr (14 Mkr) och var i huvudsak av ersättningskaraktär.

Orderingång

Under året har kontrakt tecknats med Statens Järnvägar (SJ) om en kombinerad tåg- och passagerarfärja för leverans i slutet av 1981. Med denna order är varvets nybyggnadskapacitet belagd t. o. m. första kvartalet 1981.

Personal

Antalet anställda, som vid 1979 års ingång var 3 122 minskade under året till 2 999 varav 79 i dotterbolag. Reduktionen har skett genom naturlig avgång. Under året har endast personal av specialistkaraktär till konstruktionskontor och försäljningsorganisation rekryterats externt.

Framtidsutsikter

Enligt regeringens proposition 1979/80: 165 om vissa varvsfrågor m. m. skall verksamheten vid Öresundsvarvet avvecklas i en takt som bestäms av möjligheterna för de anställda att få nya arbeten.

Resultatet för 1980 kommer att försämrats jämfört med 1979.

Svenska Varv Utveckling

Svenska Varv Utveckling AB – även benämnt Swedyards Development Corp. – svarar inom koncernen för projektering och internationell marknadsföring av prefabricerade processanläggningar, främst inom petroke-miområdet. Dotterbolaget MariTerm utvecklar och marknadsför utrustningar och system för sjö- och hamntransporter.

I samband med att bolagets resurser under 1979 koncentrerades på affärsområdet prefabricerade anläggningar överfördes övriga utvecklingsprojekt till andra koncernföretag och till den i moderbolaget nyinrättade koncernstaben Koncernutveckling. Ansvar för fördelningen av anslag för utveckling av nya verksamheter ("alternativ produktion") överfördes till ett inom koncernen nyinrättat utvecklingsråd.

Utveckling och marknadsföring av prefabricerade processanläggningar sker i nära samarbete med det danska ingenjörsföretaget Haldor Topsøe A/S. Verksamheten har under året bedrivits enligt planerna och flera projekt avseende produktion av ammoniak/urea och metanol har bearbetats. Marknadsföringen har hittills varit inriktad på länder med naturgasförekomst inom de tropiska och torra bältena.

Organisationsförändringar har genomförts med hänsyn till den ändrade verksamhetsinriktningen och antalet anställda har under året ökat från 41 till 57. Dotterbolag har bildats i Houston, USA och i Singapore. Vidare har ett regionkontor inrättats i Dubai.

De totala kostnaderna för verksamheten under 1979 uppgick till ca 44 Mkr.

Ammoniak/urea

Preliminärkontrakt tecknades under 1978 med Pakistan Ajman Fertilizer Corp. om leverans av en ammoniak/urea-anläggning till Pakistan. Den totala ordersumman uppgår till drygt 1 500 Mkr och slutligt kontrakt väntas kunna tecknas under 1980.

Ett flertal liknande projekt på olika håll i världen bearbetas. Behovet av gödselmedel förutses öka kraftigt, främst i utvecklingsländerna. På många håll har man funnit naturgas, som man snabbt vill utnyttja för produktion av ammoniak och urea. Samtidigt har råvaran till de ammoniak/ureafabriker, som baseras på nafta, avsevärt fördyrats.

Metanol

Till följd av oljekrisen har intresset ökat för plattformsbaserade prefabricerade metanolfabriker. Förfrågningar på metanolanläggningar har under året kommit från bl. a. Sydamerika, Mellersta Östern, Asien och Australien.

Anläggningstyper

Under första hälften av 1980-talet bedöms prefabricerade plattformsbaserade fabriker för invallning vid stranden i mottagarlandet bli de mest efterfrågade. Flytande anläggningar kan bli aktuella för metanolframställning i vissa fall.

Verksamheten 1980

Under 1980 fortsätter resurs- och kompetensförstärkningen inom organisationen, framför allt när det gäller marknadsföring och teknik. Som ett led i förstärkningen av den tekniska kompetensen förvärvades 50% av aktierna i konsultföretaget Viking Engineering i början av 1980.

Den internationella satsningen kommer att fortgå genom sökande efter nya produkter och samarbetspartners med anknytning till prefabricerade processanläggningar. Ytterligare utlandskontor planeras.

Med hänsyn till den förväntade, successivt ökande efterfrågan på metanol bl. a. som drivmedel liksom på ammoniak/urea, kommer företaget att ha ett gott utgångsläge för att möta förväntad efterfrågan.

MariTerm

Dotterbolaget MariTerm har under året förstärkt sin organisation. Antalet anställda ökade till 17. Försäljningsbolag har bildats i Singapore och London.

Marknadsföringen av LUF (Lift Unit Frame)-systemet har fortsatt under året, något som väntas ge order under 1980. Under året erhöles en större order avseende projektering av hamnterminaler.

Viss agenturverksamhet bedrivs utomlands. MariTerms internationalisering kommer att fortsätta genom etablering av nya kontor och agenturer. Marknadsföringen av de nya produkterna intensifieras.

Karlskronavarvet

Karlskronavarvet AB har en 300-årig historia som marint nybyggnads- och underhållsvarv. Fortfarande är den svenska marinen den största kunden. Efter omfattande investeringar i produktionsanläggningarna under 1970-talet är Karlskronavarvet nu ett modernt, medelstort varv med fartygstillverkning i stål, aluminium och glasfiberarmerad plast. På det sistnämnda området har företaget ett uppmärksammat specialkunnande då det gäller fartyg på upp till 50 meter – bl. a. minsvepare, kustövervakningsfartyg och fiskefartyg.

Verksamheten är i första hand inriktad på marina fartyg för både den svenska örlogsflottan och för export. Produktionsprogrammet omfattar såväl patrullbåtar, u-båtar, minfartyg och kustbevakningssystem som handels- och fiskefartyg. Vidare arbetar företaget med utveckling av anläggningar inom energi- och miljövårdsområdena.

Den 1 januari 1979 blev Götaverken Sölvesborg AB dotterbolag till Karlskronavarvet. Götaverken Sölvesborg arbetar dels som underleverantör till Karlskronavarvet och dels med utrustning av mindre fartyg, stålproduktion och legoarbeten samt produkter inom miljövårdsområdet, t. ex. reningsverk. Beslut har fattats om att varvets egentliga nybyggnadsverksamhet skall upphöra under 1980.

Leveranser

Under 1979 levererade Karlskronavarvet

- fyra patrullbåtar av modifierad Spica-typ till Malaysia
- sektioner till u-båtar typ "Näcken"
- tre handelsfartyg:
- M/S "Baltic Press" (3 400 dwt ro-ro) till Partrederiet för M/S Baltic Press, Skärhamn
- M/S "Baltic Print" (3 400 dwt ro-ro) till Partrederiet för M/S Baltic Print, Skärhamn
- M/S "Breant" (3 400 dwt ro-ro) till Partrederiet för M/S Breant, Göteborg

Vid Götaverken Sölvesborg färdigställdes två 5 400 dwt torrlastfartyg, vilka emellertid ej levererats under året. De är de sista enheterna i en serie om fem torrlastfartyg som varvet byggt för svenska beställare. I fråga om dessa fartyg har tvist förelegat med beställarna. Handläggningen av denna fråga och det ekonomiska ansvaret för fartygen har övertagits av Svenska Varv AB.

Årets resultat

Årets resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till –25 Mkr. Därav utgjorde moderbolagets resultat –17 Mkr. Huvudparten av det negativa resultatet avser de ro-ro-fartyg, som Karlskronavarvet byggt.

Götaverken Sölvesborg AB:s resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till –9 Mkr. Resultatet har belastats med extraordinära nedskrivningar av anläggningstillgångarna med 2 Mkr och är i övrigt till huvudsaklig del hänförligt till ovannämnda torrlastfartyg.

Order

Kontrakt har under året tecknats med ett svenskt partrederi om två 8 200 dwt produkttankfartyg. Fartygen skall levereras i början av 1981. Företa-

gets satsning på kustbevakningssystem har resulterat i att kontrakt tecknats på tre kustbevakningsfartyg i aluminium till Liberias Coast Guard. I ordern ingår utbildning liksom reservdelar och underhåll. Leverans sker under 1980.

Generaltullstyrelsens beställning 1978 av ett fiskeriövervakningsfartyg i glasfiberarmerad plast följdes hösten 1979 av beställning på ytterligare ett sådant fartyg. Dessa beställningar kan komma att öppna möjligheter att på export sälja liknande fartyg i plast, byggda enligt den av varvet utvecklade sandwichmetoden. Kontrakt har även tecknats med ett svenskt partrederi på ett fiskefartyg av ny typ. Det byggs i glasfiberarmerad plast och blir en kombinerad ringnotbåt och häcktrålare.

Företagets arbete inom energiområdet ledde under året till en order från Nämnden för Energitillverkningsforskning (NE) på tillverkning och installation av ett vindkraftaggregat. Detta skall placeras vid Maglarp i Skåne.

Götaverken Sölvesborg har under året tecknat kontrakt på ett Container Oil Bulk (COB)-fartyg på 3300 dwt för leverans 1980 till ett svenskt partrederi.

Personal

Antalet anställda var vid årsskiftet 1511 vid Karlskronavarvet och 222 vid Götaverken Sölvesborg. Under året har antalet minskat med ca 30 resp 60 personer genom naturlig avgång. Vissa nyckelbefattningar har tillsatts genom extern rekrytering, men i övrigt har rått anställningsstopp.

Framtidsutsikter

Karlskronavarvets ansträngningar att marknadsföra sina marina produkter inklusive kustbevakningssystem på exportmarknaden fortsätter och kommer särskilt att gälla patrullbåtar och fullständiga system med underhålls-, reservdels- och utbildningspaket samt teknisk assistans. Vidare förväntas pågående satsningar på plastfartygs- och vindkraftområdena kunna skapa viss ersättning för den nuvarande olönsamma civila produktionen även om viss minskning av nuvarande kapacitet torde bli ofrånkomlig.

För Götaverken Sölvesborg kommer byggandet av handelsfartyg att upphöra och verksamheten inriktas mot reparationer, mindre kustbevaknings- och fiskefartyg samt mot nya produkter, företrädesvis inom miljöområdet. En viss minskning av kapaciteten blir nödvändig.

Företagsgruppen förutses 1980 visa ett bättre resultat än 1979.

Götaverken Cityvarvet

Götaverken Cityvarvet AB är ett av Europas största och modernaste reparationsvarv. I företagets anläggningar ingår fyra flytdockor, en torr-docka och välutrustade verkstäder. Fartyg på upp till 250 000 dwt kan dockas vid varvet.

Företaget har under 1979 inriktat sin verksamhet främst på konventionella reparationer av fartyg som besöker Östersjön och Nordeuropas hamnar. Denna inriktning kommer att fortsätta.

Av varvets totala omsättning svarar fartygsreparationer för nära 60% och under året har mer än 200 fartyg reparerats. Resten av verksamheten utgörs av allmänna verkstadsprodukter och produktion för andra företag inom koncernen.

Cityvarvet genomförde under året en omfattande delleverans till den flytdocka som Götaverken Arendal byggt för sovjetisk räkning. Konvertering gjordes vidare av två 155 000 dwt tankfartyg, som efter avkortning levererades till Götaverken Arendal. Under hösten dockades det största fartyget någonsin på Cityvarvet – M/T "Wilhelmine Essberger" på 240 000 dwt.

Årets resultat

Årets resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -92 Mkr. Resultatet har belastats med extraordinära nedskrivningar av anläggningstillgångarna med 47 Mkr.

Investeringarna uppgick till 9 Mkr och omfattade förutom vissa investeringar orsakade av pågående nedskärning av verksamheten endast mindre ersättningsinvesteringar. Vidare har med stöd av speciella anslag från Naturvårdsverket och regeringen första steget av en mottagningsstation för förorenat ballastvatten färdigställts.

Marknad

Marknadsutvecklingen inom företagets huvudsakliga produktområde, konventionella reparationer, har under året varit positiv, vilket främst beror på den förbättrade fraktmarknaden. Intresset för ombyggnader och underhåll av gamla fartyg har ökat. Dessutom har ett flertal redare nu beslutat möta de nya IMCO-reglerna. Intresset för förbättrad bränsleekonomi innebär också ökad efterfrågan för reparationsvarven.

Prisledande internationella varv, bl. a. i Singapore och Portugal, har höjt sina priser avsevärt och haft fullt kapacitetsutnyttjande. Detta har tillsammans med en successivt minskad reparationskapacitet i Västeuropa haft en gynnsam inverkan på Cityvarvets prisnivå jämfört med 1977 och 1978. Fortfarande är dock avståndet till varvets självkostnad stort.

Verksamheten

Cityvarvet skapades ursprungligen för att i internationell konkurrens utgöra fartygsreparationer och omfattande ombyggnadsarbeten. Varvet dimensionerades för en personalstyrka på drygt 3 000 personer. Marknaden har dock varken volym- eller prismässigt blivit den förväntade och under året har därför beslut fattats att kraftigt reducera varvets kapacitet. Denna anpassning har komplicerats av att Cityvarvet under året fullföljt sina åtaganden att ta över personal från Eriksberg i samband med att verksamheten där avvecklats.

Under året har också en ändring av företagsstrukturen påbörjats för att åstadkomma ökad flexibilitet. Exempel härpå är den under namnet CISERV startade resereparations- och serviceverksamheten liksom samgåendet mellan varvets elavdelning och det hälftenägda bolaget El-Marin som kommer att flytta in på varvsområdet.

Beslut har fattats att under 1980 avveckla bolagets engagemang i Göta-Verken Reparation Zäta AB samt i det norska bolaget Samson Diver A/S.

Personal

Överföringen av personal från Eriksberg fortsatte under året enligt tidigare åtaganden. Målsättningen var samtidigt att avsevärt reducera varvets kapacitet. Detta har i stora drag genomförts och anpassning har kontinuerligt skett av organisation och anläggningar. Till P80 överfördes 248 personer och antalet anställda minskade under året med 475 till 2 303.

Framtidsutsikter

Fraktmarknaden väntas 1980 vara fortsatt stabil med viss ökning av reparationsbehovet. Omstruktureringen av företaget kommer att fortsätta även 1980. En omprövning av framtida verksamhetsvolym kommer att göras i slutet av 1980 när effekterna av pågående effektivitetshöjande program kan utvärderas.

Cityvarvets program för kostnadssänkningar, ökad produktivitet och ett bättre kapacitetsutnyttjande väntas medverka till att förlusten 1980 blir avsevärt lägre än 1979.

Eriksberg

Eriksbergs Mek. Verkstads AB färdigställde sitt sista fartygsbygge under 1979. Därmed upphörde den egentliga produktionen och organisationen anpassades till den nivå som erfordras för förvaltning och underhåll av bolagets anläggningar.

Den sista fartygsleveransen avsåg produkttankfartyget M/T "Åtland" på 31 500 dwt. Överlämnandet skedde den 15 juni till Partrederiet för M/T Åtland, som till lika delar ägs av Broströms Rederi AB och Zenit Produkt-tank AB.

Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till 67 Mkr (-224 Mkr). Resultatet påverkades positivt med 126 Mkr genom upplösning av tidigare gjorda reserveringar för kundfordringsrisker.

Verksamhet och avveckling

Under 1979 har bolagets tidigare huvudkontor rustats upp och delvis byggts om. Kontorslokaler hyrs därefter ut till fyra andra bolag inom Svenska Varv-koncernen, varför kontoret nu till fullo utnyttjas.

Under januari-maj användes varvets byggdocka jämte anslutande område och verkstäder av Götaverken Arendal för produktion av ändsektionerna till den sovjetiska flytdockan.

I övrigt har verkstads- och kontorslokaler under året i den mån det varit möjligt hyrts ut till verksamheter inom och utom koncernen.

Den tidigare inledda överföringen av personal till andra Svenska Varv-bolag i Göteborg fortsatte och avslutades under året. Därefter finns i bolaget den personalstyrka som bedömts nödvändig för kvarvarande verksamhet.

Götaverken Modul AB

Dotterbolaget Götaverken Modul AB, tidigare trä- och plåtverkstäderna vid Eriksberg, startade sin verksamhet den 1 januari 1979 och producerar bl. a. moduluppbbyggda, transportabla förläggningenheter främst för offshoreindustrin. Vidare arbetar företaget med inredning och möbler för den marina sektorn och har på detta område under utveckling ett obrännbart material. Antalet anställda är 270.

Projekt Lindholmen AB

Projektet skall fungera som ett industriellt utbildnings- och forskningscentrum främst för den tunga industrins behov. Efter uppbyggnadsfasen, vilken beräknats vara avslutad under 1981, kommer Projekt Lindholmen AB att överlämnas till Göteborgs kommun.

Projekt 80 AB

Under 1979 och 1980 ingår Projekt 80 AB som dotterbolag till Projekt Lindholmen AB. Bolaget bildades under 1979 med syfte att omhänderta det personalöverskott som uppstår genom den av riksdagen beslutade neddragningen av kapaciteten vid Svenska Varv-bolagen i Göteborg. Projekt 80 har getts resurser för att genom olika åtgärder, bl. a. utbildningsinsatser, underlätta berörd personals möjligheter till anställningar utanför Svenska Varv.

Finnboda Varf

AB Finnboda Varf i Stockholm med fem flytdockor och tre torrdockor är främst inriktat på fartygsreparationer. Fartyg på upp till 35 000 dwt kan dockas vid varvet. Produktprogrammet upptar även tillverkning av stål-pontoner, tunga stålkonstruktioner och allmän verkstadsproduktion.

Företagets leveranser under 1979 omfattade

- tre akterskepp till ro-ro-fartyg
- transportpontonen "Balder Scapa" (9 500 dwt)
- transportpontonen "Bison" (4 500 dwt)
- elva mindre, specialutrustade pontoner för oljesanering.

Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till 4 Mkr. Resultatet har påverkats positivt med 22 Mkr genom upplösning av tidigare gjorda reserveringar för förlustrisker i pågående produktion. Förlusten i årets verksamhet, ca 18 Mkr, kan främst hänföras till de levererade akterskeppen.

Marknaden

Någon väsentlig förändring av marknadsbilden skedde inte under 1979. Reparationsmarknaden var fortsatt pressad. Detta i kombination med den svaga isvintern och avsaknaden av större haverier medförde att volymen speciellt under första halvåret sjönk jämfört med 1978. Prisnivån på fartygsreparationer förbättrades dock under året.

Den allmänna uppgången inom verkstadsindustrin påverkade positivt företagets industriproduktion.

Under året kontrakterades för svenska beställare en 4 500 dwt transportponton och ett 6 500 dwt ro-ro-fartyg.

Verksamheten

Beslut om nedläggning av verksamheten togs 1978. Till följd av ett riksdagsbeslut tillsattes emellertid en speciell statlig kommission för att utreda de mindre och medelstora varvens framtida struktur. I avvaktan på denna kommissions rekommendationer ålades företaget att upprätthålla befintlig verksamhet.

Den totala produktionsvolymen sjönk under året med ca 20% jämfört med 1978. Nedgången skedde inom produktgrupperna fartygsnybyggen och fartygsreparationer, medan industriproduktionen ökade. Den senare omfattar nu ca 10% av den totala volymen mot ca 2% föregående år.

Under andra halvåret kunde produktionskapaciteten inte beläggas i erforderlig omfattning. Övertalig personal fick därför genomgå utbildning eller sysselsattes med underhållsarbeten i enlighet med intentionerna i 1978 års riksdagsbeslut.

Personal

Antalet anställda var vid 1979 års utgång 430. Under året har antalet minskat med 70 personer främst genom naturlig avgång.

Förslag om nedläggning av verksamheten

Under året har en statlig kommission utarbetat en strukturplan för de mindre och medelstora varven. I denna föreslås bl. a. att varvsverksamheten vid Finnboda skall upphöra. Sedan dess har förhandlingar inletts mellan lokala intressenter och Svenska Varv AB om förutsättningarna för en av de lokala intressenterna stödd mindre reparations- och industriverksamhet. I koncernens under januari 1980 framlagda strukturplan föreslås en nedläggning av företaget om förhandlingarna inte leder till annat resultat.

Koncernens rederiverksamhet

Sedan 1977 handhas huvuddelen av Svenska Varvs rederiverksamhet av Rederi AB Zenit. Därutöver har Uddevallavarvet rederi- och fartygsengagemang. I samband med övertagandet av Kockums varvs- och rederiverksamheter under 1979 samordnades det övertagna Rederi AB Malmoils verksamhet med Zenit.

Zenit

Rederi AB Zenits verksamhet är inriktad på att ekonomiskt och tekniskt kontrollera drift och befraktning av de fartyg som bolaget har intressen i.

Det är också bolagets uppgift att kontinuerligt följa utvecklingen på fraktmarknaden och andrahandsmarknaden för fartyg.

Befraktning och marknadsföring av OBO-fartygen handhas av samseglingen SeaTeam OBOS som administreras av A/S SeaTeam, Oslo. För engagemanget i produkttankfartyg deltar Zenit i en samsegling som administreras av Olé Schröder & Co A/S, Oslo – Osco Carriers – samt tillsammans med Broströms Rederi AB och Rederi AB Transatlantic i en nybildad samsegling, administrerad av Broströms Rederi AB – Crown Carriers.

Dotterbolaget Zenit O. B. O. AB tog i april 1979 leverans av PROBO-fartyget "Norrländ" på ca 130 000 dwt från Götaverken Arendal, Zenit Produkttank AB – dotterbolag till Zenit – och Broströms förvärvade vidare i juni 1979 gemensamt (50 % vardera) produkttankern "Åtland" om ca 31 000 dwt från Eriksbergs Mek. Verkstads AB. Samtidigt har Zenit, O. B. O. AB förvärvat en tredjedel av det Broströmsägda OBO-fartyget "Silverland" om ca 102 000 dwt. Dessa tre fartyg drivs och bemannas av Broströms Rederi AB.

Under februari–mars tog dotterbolaget Zenit Kylfinans AB tillsammans med Saléninvest leverans av fyra kylfartyg. Ytterligare två enheter i denna serie levererades i november 1979 resp. januari 1980. Fyra av kylfartygen har byggts vid Götaverken Arendal och två vid Öresundsvarvet.

Det engagemang avseende A/S Havtor (majoritetsägare i A/S Havprins), som tidigare tillhört Öresundsvarvet, har under året överförs till Zenit. Engagemanget består av fordringar och aktier. Under året har Zenit vidare övertagit ansvaret för Öresundsvarvet AB:s fordringar i M/S "Björgholm" samt Eriksbergs fordringar i M/T "Kolbris" och M/T "Kolskegg". Dessa tre fartyg ägs av Björge Shipping Co A/S.

Mot bakgrund av de ökade priserna på andrahandsmarknaden har Zenit under 1979 avyttrat delar av fartygens engagemanget.

I juni 1979 såldes M/T "Nordic Breeze" till ett partrederi ägt av Rederi AB Transatlantic och Rederi AB Transmark med 25 % vardera samt Zenit Produkttank AB med 50%. Fartyget ägdes tidigare av Nordic Breeze Shipping Ltd, dotterbolag till Zenit. I juni såldes M/S "Anglia Team", ägt av intressebolaget Team-Ship II Ltd och vidare såldes i oktober M/T "Nordic Aurora", ägt av Zenits dotterbolag Nordic Aurora Shipping Ltd. Under hösten avyttrades också andelar i tre norska intressentskap ägda av Zenit Produkttank AB, två andelar i sin helhet och en andel delvis.

Årets resultat

Zenits resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till 184 Mkr (-119 Mkr). Det förbättrade resultatet beror på såväl den positiva utvecklingen av fraktmarknaden som på resultatet vid försäljning av fartyg, ca 60 Mkr, samt omvärdering av fartygsvärden med 71 Mkr.

Marknaden

Den uppgång i fraktmarknaden som kunde noteras under hösten 1978 fortsatte under 1979. Detta har främst påverkat Zenits intressen i produkt-tankfartyg som under 1979 gett tillfredsställande avkastning. Även för OBO-fartygen har fraktmarknaden varit positiv med stadigt stigande fraktrater, som vid årets slut täckt hela kapitalkostnaden.

Andrahandsmarknaden för fartyg har till följd av förbättringen på fraktmarknaden utvecklats positivt och starkt påverkat värdena på det tonnage som Zenit har intressen i.

Framtidsutsikter

Den normalisering av fraktmarknaden som pågått under 1979 förväntas fortsätta under 1980. Produkttankfartygen som under 1979 gett full täck-

Zenitkoncernens fartygensengagemang

Antal/Typ	Storlek dwt ca	Andel ca	Byggnadsår
5 OBO-fartyg ¹ ¹⁰	105 000	48 %	72/74
2 OBO-fartyg ¹	124 000	48 %	76
2 OBO-fartyg ² ¹⁰	103 000	40 %	73
1 OBO-fartyg ³ ¹⁰	124 000	40 %	75
1 OBO-fartyg ⁴	124 000	100 %	75
1 OBO-fartyg ⁵	102 000	33 %	75
1 PROBO-fartyg ⁶	130 000	100 %	79
2 Produkttankfartyg ⁷	34 000	20/35 %	74
1 Produkttankfartyg ⁷	32 000	61 %	77
2 Produkttankfartyg ⁸	32 000	50 %	77/79
6 Kylfartyg ⁹	15 000	49 %	79/80

¹ Ägs av dotterbolag till Team-Ship Holding Co Ltd, Guernsey, i vilka Zenit äger ca 48 %. De två 124 000 tons-fartygen levererades 1978 från Öresundsvarvet.

² Ägs av de norska kommanditbolagen K/S A/S Varvara-Viscaya & Co I och K/S A/S Varvara-Viscaya & Co II, Oslo. Zenit äger sammanlagt ca 40 % i dessa bolag.

³ Ägs av A/S Havprins, Oslo, vari Zenit äger 40 %.

⁴ Ägs av Nordic Sky Shipping Ltd, London, helägt av Zenit.

⁵ Ägs av Zenit OBO AB. Andelen har förvärvats från Broströms Rederi AB, som äger resterande ca 67 %.

⁶ Fartyget levererades från Götaverken Arendal i april 1979 till Zenit OBO AB. (PROBO=kombinationsfartyg för råolja eller oljeprodukter och bulklaster inkl. malm).

⁷ Andelar i dessa fartyg ägs av Zenit Produkttank AB. Resterande 80/65 resp. 39 % ägs av Ole Schröder-bolagen, Oslo resp. Broströms Rederi AB.

⁸ Ett av fartygen levererades i juni 1979 från Eriksberg till ett partrederi vari Broströms Rederi AB och Zenit Produkttank AB deltar med 50 % vardera. Det andra fartyget ägs via ett partrederi av Rederi AB Transatlantic (25 %), Rederi AB Transmark (25 %) och Zenit Produkttank AB (50 %). Detta fartyg levererades från Nordic Breeze Shipping Ltd, London i november 1979.

⁹ Ägs av Zenit Kyllfinans AB, Göteborg tillsammans med Salénrederierna, Stockholm. Zenit Kyllfinans är helägt av Zenit. Fem fartyg levererades under 1979 från Götaverken Arendal och Öresundsvarvet och ett av fartygen levererades i januari 1980.

¹⁰ Ägarbolagen till dessa fartyg ingår inte i koncernredovisningen. De två OBO-fartygen (1) ägs av Team-Ship VII Ltd och detta bolag ingår i koncernredovisningen beroende på mellanvarande avtal.

ning för kapitalkostnaderna kan under 1980 komma att ge ett fortsatt gott driftsresultat. Även resultatet för OBO-fartygen bedöms komma att utvecklas positivt under 1980 och fortsatt ge ett väsentligt bidrag till täckning av kapitalkostnaderna.

Vissa fartygsförsäljningar kan bli aktuella också under 1980 om nuvarande marknadsförhållanden består. På sikt bedöms efterfrågan på de tonnagekategorier som Zenit har intressen i vara god.

Malmoil

I Rederi AB Malmoil ingår den rederiverksamhet som tillförts Svenska Varv i samband med övertagandet av vissa Kockumsverksamheter enligt regeringens proposition 1978/79: 124. Aktierna i Malmoil ägdes t. o. m. 1979 av Svenska Varv AB medan Rederi AB Zenit skött den löpande verksamheten. 1980-01-01 överfördes bolaget som dotterbolag till Rederi AB Zenit. Årets resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -100 Mkr (-134 Mkr). Det förbättrade resultatet beror på den positiva utvecklingen av fraktmarknaden under året.

Malmoilkoncernen äger två tankfartyg - 355 000 respektive 255 000 dwt - vilka befraktas och drivs under svensk flagg av Salén Tanker AB. Vidare äger koncernen minoritetsandelar i fyra norska tankfartyg av vilka tre (355 000 dwt vardera) befraktas och drivs av Lars Krogh & Co A/S och ett (255 000 dwt) har A/S Havtor som huvudredare. Dessutom ägde koncernen under 1979 ett tankfartyg om 97 000 dwt, M/T "Kredy", som befraktats och drivits av Lars Krogh & Co A/S. Detta fartyg har sålts under januari 1980.

Fraktmarknaden för denna typ av fartyg har förbättrats under 1979. De ökade fraktintäkterna har dock motverkats av ökade bunkerkostnader. Frakterna har i stort sett endast täckt driftskostnaderna under 1979. Tonnageöverskottet har successivt minskat och så småningom bör balans mellan utbud och efterfrågan inträffa. Osäkerheten rörande världens oljeförsörjning är emellertid stor och det är ytterst vanskligt att bedöma utvecklingen. Resultatet för 1980 bedöms bli bättre än för 1979.

Malmoilkoncernens fartygensengagemang

Antal/Typ	Storlek dwt ca	Andel	Byggnadsår
1 Turbintanker ¹	355 000	100 %	75
3 Turbintanker ²	355 000	46,66 %	76/77
1 Turbintanker ¹	255 000	100 %	73
1 Turbintanker ³	255 000	40 %	74
1 Motortanker ⁴	97 000	100 %	67

¹ Ägs av Rederi AB Malmoil.

² Andelarna i dessa fartyg ägs via partrederiet för Wind Tankers, övriga andelar ägs av K/S Comnor A/S & Co.

³ Ägs av Rederi A/S Alba via partrederiet Bang Tank. Rederi A/S Alba är helägt dotterbolag till Rederi AB Malmoil.

⁴ Ägdes av Skips A/S Afrodite, helägt av Rederi AB Malmoil. Fartyget har sålts under januari 1980.

Kockums

I resultatet av Kockums rederiverksamheter ingår de båda norska bolagen Ditlev – Simonsens Rederi I och II A/S över vilka Kockums genom avtal har ett bestämmande inflytande. Rederierna äger vardera ett från varvet levererat 350 000 dwt tankfartyg.

Uddevallavarvet

Uddevallavarvet har andelar i ett antal fartyg som byggts vid varvet.

Detta innebär att varvet äger och finansierar sin andel i fartygen medan huvudredaren enligt särskilt avtal sköter befraktning och drift.

Resultatet av fartygsengagemang *ingår* i Uddevallavarvets resultat och har under året uppgått till –7 Mkr.

Uddevallavarvets fartygsengagemang

Antal/Typ	Storlek dwt ca	Andel	Byggnadsår
1 Turbintankfartyg ¹	499 000	25 %	78
1 Turbintankfartyg ²	232 000	13 %	76
5 Motortankfartyg ³	128 000	40 %	75/77
1 Motortankfartyg ⁴	128 000	40 %	78
1 Motortankfartyg ⁴	128 000	35 %	79
1 Bulklastfartyg ³	119 000	25 %	77

¹ Ägs av Partrederiet för T/T Nanny.

² Ägs av I/S Norse Mountain.

³ Ägs av Jörgen P Jensen Rederi A/S, Arendal. Ett av fartygen övertogs 1979. Dessutom äger rederiet 5 % i ett lika stort motortankfartyg.

⁴ Ägs av K/S Rasmussen Teamship A/S, Kristiansand.

Calor-Celsius

Calor-Celsius är ett av Europas största installationsföretag med 60 filialer i Sverige samt dotterbolag i Danmark, Norge, Finland, Västtyskland och Förenade Arabemiraten. Produktprogrammet omfattar främst rörinstallationer av alla slag i såväl bostäder och sjukhus som industrianläggningar.

Under 1979 har Calor-Celsius ytterligare stärkt sin ledande ställning i Sverige såväl när det gäller VVS- som industriinstallationer. Även utlandsverksamheten har varit mycket expansiv med en i det närmaste fördubblad verksamhetsvolym.

Celsius Vent AB, som tillverkar och marknadsför system för utsugning av bil- och svetsavgaser, befinner sig i ett expansivt skede. Under 1979 etablerades försäljningsbolag i Västtyskland.

Leveranser

Av årets verksamhetsvolym avsåg ca 90% rörinstallationer medan elinstallationer respektive avgasutsug och sopsug vardera svarade för ca 5%. Bland under året pågående större installationsuppdrag kan nämnas

- Petrokemisk anläggning för Beroxo AB i Stenungsund (industrirör)
- Kompletta mejeriinstallation vid Ersboda mejeri, Umeå (industrirör)
- Rörinstallation i kartongfabrik för Enso Gutzeit, Pankakoski, Finland
- Petrokemiska anläggningar för Gulf Oil och Danska Esso i Danmark (industrirör)
- Karlshamns lasarett (VVS)
- Rörinstallation i Kungapalatsen i Jeddah, Saudi Arabien (VVS)
- Färdigställande av verkstadshallar i Förenade Arabemiraten för Al Bahar (VVS)
- Hotellbygge i Polen (VVS)
- Stadsdelscenter i Military City, Tabuk, Saudi Arabien (sop- och dammsug)
- General Motors (Vauxhall) ny lastvagnsfabrik i Luton, England (bilavgasutsugning)

Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till 13 Mkr (–2 Mkr). Resultatförbättringen är främst hänförlig till de utländska dotterbolagen samt den sanering av eldivisionen som skedde 1978.

Den svenska rörverksamheten har liksom under 1978 uppnått ett tillfredsställande resultat medan elverksamheten trots påtaglig resultatförbättring gav ett mindre underskott. För de utländska verksamheterna var resultatet i huvudsak tillfredsställande.

Centralsuggruppens resultat har ej förbättrats jämfört med 1978 utan visade även för 1979 en förlust. Celsius Vent uppnådde däremot ett tillfredsställande resultat.

Den fakturerade försäljningen inklusive dellikvider uppgick till 919 Mkr, ca 15% mer än föregående år. Av denna svarar utlandsfaktureringen inkl. exporten från Sverige för ca 20%.

Årets investeringar uppgick till 23 Mkr, fördelade på fastigheter 5 Mkr, maskiner och verktyg 14 Mkr, samt aktier och andelar etc. 4 Mkr.

Verksamheten

En måttlig ökning av byggmarknaden i Sverige skedde under 1979. Bostadsbyggande förblev fortsatt svagt, medan framför allt stat och kommun ökade sin byggverksamhet. Industriinvesteringarna sjönk dock för fjärde året i rad till en lägsta nivå 50% under toppåret 1975. Trots detta kunde produktionsvolymen ökas ca 15%.

Orderingången ökade med 260 Mkr och uppgick till 870 Mkr exkl index-tillägg och vissa extra arbeten. Av denna ökning bidrog den svenska rörverksamheten med 60 % och dotterbolagen med ca 40 %.

På den svenska marknaden stärkte företaget, delvis genom företagsförvärv, sina marknadspositioner i storstadsområdena. Verkstadsvolymen reducerades dock genom nedläggning av verkstaden i Lidköping.

Elddivisionens lönsamhetsproblem bedömdes bli långsiktigt bestående, varför beslut om avyttring av denna fattades under året. Beslutet genomfördes i mars 1980. Som en del av uppgörelsen om avyttring av eldivisionen förvärvades samtidigt rörinstallationsföretaget Vanadis Entreprenad AB med 280 anställda.

Företagsförvärv och upprättande av nya filialkontor har möjliggjort en fortsatt gynnsam utveckling av utlandsverksamheten.

Antalet anställda ökade med 300 till 3 550. Av ökningen hänförde sig 200 till nyförvärv av företag och 100 till ökad verksamhetsvolym.

Framtidsutsikter

Den f. n. relativt goda byggkonjunkturen i Sverige förväntas bestå under första hälften av 1980. För den svenska verksamheten kommer en viss nedgång i industriinstallationer att ske, eftersom det stora projektet i Stenungsund för Beroxo AB avslutats under 1979. Denna nedgång bedöms mer än väl uppvägas av en ökad VVS-produktion.

Den under 1979 goda orderingången medförde att sysselsättningsläget inför 1980 är tillfredsställande och en i stort oförändrad produktionsvolym förutses.

Ytterligare företagsförvärv väntas bli aktuella under 1980 för att stärka och utöka marknadsandelarna i Sverige. Samtidigt satsas ytterligare resurser på att expandera utlandsverksamheten.

Resultatet för 1980 bedöms bli bättre än för 1979.

Götaverken Ångteknik

Götaverken Ångteknik AB tillverkar och monterar återvinningsanläggningar för cellulosaindustrin, kraftverkspannor, industriångpannor för olika bränslen, hetvattenpannor, marinpannor och värmeväxlare. Produktprogrammet omfattar även service och underhållsarbeten inom kärnkrafts- och petrokemisektorerna samt kompletta prämbaserade cellulosa- och pappersfabriker. Götaverken Ångteknik har huvudkontor i Göteborg, kontor för division Maskinverken i Kallhäll samt verkstäder i Göteborg, Gävle och Karlshamn. Bolaget har också verksamhet i Brasilien. Svenska Maskinverkens rörelse förvärvades 1979-04-01.

Företagets satsning på paketleveranser, export och breddning av pro-

duktprogrammet har ytterligare stärkts under året. Stora resurser har tagits i anspråk för förvärvet av Maskinverken och etablering i Brasilien.

Bland 1979 års leveranser kan nämnas

- sodapannepaket till Södra Skogsägarna, Mönsterås
- sodapannepaket till Eds Cellulosafabrik, Edsbruk
- sodapanna och barkpanna till Alto Parana, Argentina
- sodapanna till Natron Maglaj, Jugoslavien
- sulfitpanna till Mazandaran, Iran
- ombyggnad av sodapanna för Mo och Domsjö, Husum
- ombyggnad av sodapanna för Kopparfors, Norrsundet
- hetvattenpanna till Lunds kraftvärmeverk, Lund
- ombyggnad av ångpanna till Philippine Wallbord, Filipinerna
- ett antal Sunrodpannor

Årets resultat

Resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -8 Mkr (8 Mkr). Svag lönsamhet på order tagna under lågkonjunkturen samt betydande kostnader för omstrukturering av Svenska Maskinverkens rörelse har påverkat resultatet.

Årets investeringar uppgick till 13 Mkr och utgörs huvudsakligen av maskiner och utrustning övertagna från Svenska Maskinverken.

Marknaden

Den svenska marknaden för anläggningar till cellulosaindustrin och energisektorn har under de senaste åren varit svag. Investeringarna inom cellulosaindustrin i Skandinavien begränsas av bristen på råvara samt otillfredsställande lönsamhet för flera företag. Ökade energipriser samt en förbättrad prisnivå för cellulosaindustrins produkter under 1979 kan förväntas något öka benägenheten att investera i bl. a. ombyggnader och i barkpannor. Huvuddelen av projekten inom cellulosaindustrin förväntas dock komma på exportmarknaderna, där främst Syd- och Nordamerika samt Bortre Asien är intressanta.

Marknaden för medelstora pannor till kraftvärmeverk i Sverige har förbättrats under 1979. En fortsatt inriktning mot kraftvärmeverk samt större kraftverkspannor för alternativa bränslen, främst kol, bedöms som nödvändig om beroendet av olja och kärnkraft skall kunna minskas. Göta-verken Ångteknik har för denna typ av pannor licens från Combustion Engineering och Sulzer Brothers, Schweiz. För större kraftverkspannor väntas den utländska konkurrensen bli hård.

Marknaden för marina hjälpång- och avgaspannor av typ Sunrod har avsevärt förbättrats jämfört med närmast föregående år. Marknaden förväntas bestå och Sunrodprodukterna bedöms som konkurrenskraftiga.

Order

Orderingången under 1979 uppgick till 357 Mkr. Order har bl. a. erhållits på kraftvärmeverk till Sundsvalls kommun, sodapanna till Mo och Domsjö, Alfredshem, barkpannor till ASSI/Karlsborgs Bruk, Norske Skogindustrier/Norge och Cellulosa Puerto Piray/Argentina samt pannor till bl. a. Voxnan/Spännarhyttan, Borlänge kommun, Follum/Norge och Eskilstuna kommun. Vidare har order på flera Sunrodpannor erhållits.

I början av 1980 erhöles en order på ett sodahuspaket för leverans till SCA/Östrand.

Verksamheten

Götaverken Ångteknik förvärvade 1979-04-01 Svenska Maskinverkens rörelse. Avsikten med förvärvet är att bredda produktprogrammet inom skogs- och energisektorerna med möjligheter till effektivare marknadsföring, produktutveckling och produktion. Detta kommer att innebära större möjligheter bl. a. på den internationella marknaden.

Svenska Maskinverkens rörelse drivs i en separat division med i huvudsak oförändrat produktprogram omfattande bl. a. bark- och övriga industriångpannor, avfalls- och hetvattenpannor, Sunrodpannor, värmeväxlare, samt service och reservdelar. Tillverkningen i Kallhäll har avvecklats under 1979 och koncentrerats till Göteborg, Gävle och Karlshamn. Förvärvet innebär att antalet anställda i företaget ökat med 400 personer. Vid årsskiftet 1979-80 hade Götaverken Ångteknik totalt 1 300 anställda.

Brasilien-verksamheten

Det av Götaverken Ångteknik delägda bolaget Götaverken Industria e Comercio har under 1979 erhållit order för 40 Mkr bl. a. från FNP/Uruguay och Squario/Brasilien. Marknaden i Brasilien har förbättrats under senare hälften av 1979. Flera projekt är aktuella för upphandling under 1980.

Verksamheten är under utveckling. Antalet anställda var vid årsskiftet 133. För 1979 redovisas ett nollresultat sedan igångkörningskostnader aktiverats.

Företaget har främst resurser att sälja och tillverka återvinningsanläggningar för cellulosaindustrin jämte olika typer av ångpannor. Konstruktionsarbetet kommer delvis att ske i Sverige. Avtal finns dessutom för kvalificerad legotillverkning av vissa produkter.

Produktutveckling

En kontinuerlig utveckling av produktprogrammet bedrivs, bl. a. i fråga om pannor för förbränning av fasta bränslen. En försöksanläggning för fluid-bed vid Öresundsverket har provkörts under året med positiva resul-

tat. Ett fortsatt omfattande utvecklingsarbete avseende förbränning av inhemska fasta bränslen och kol kommer att bedrivas.

Under året har utvecklingsarbete också pågått när det gäller dels plattformsbaserade kemiska massafabriker och dels plattformsbaserade termomekaniska massafabriker. En intensifierad marknadsföring har inletts inom dessa områden.

Under 1980 kommer företagets serviceverksamhet för kärnkraftsanläggningar att ytterligare utvecklas.

Framtidsutsikter

Orderingången under 1979 ger full basbeläggning under första halvåret 1980. Den neddragning av kapaciteten som skett i Kallhäll jämte förväntad orderingång innebär ett ökat utnyttjande av verkstädernas kapacitet.

Ångtekniks framtidsutsikter bedöms som goda, då efterfrågan på anläggningar för energiproduktion och återvinning förväntas öka vid stigande energipriser och försök att minska beroendet av olja. Förvärvet av Maskinverkens rörelse innebär bl. a. ett breddat produktprogram med främst industriångpannor samt kraftverks- och Sunrodpannor.

Resultatet för 1980 väntas bli positivt.

Götaverken Motor

Verksamheten vid Götaverken Motor AB har traditionellt varit inriktad på tillverkning av huvudmotorer för fartyg byggda inom koncernen. Försäljning av reservdelar för dieselmotorer jämte teknisk service är andra viktiga områden liksom nya industriprodukter, t. ex. värmväxlare och processkomponenter. Strävan är att successivt minska beroendet av den marina marknaden.

Långsamtgående dieselmotorer för marina ändamål svarar alltså för den största enskilda delen av företagets produktionsvolym. Under året levererades till koncernens varv sju huvudmotorer med en sammanlagd effekt av 62,45 MW (83 000 BHP). Dessutom färdigställdes i verkstäderna två motorer på totalt 28 MW för ett dieselmotorverk i Liberia. Efter montage och inkörning levererades dessa motorer i början av 1980.

Verksamheten under året avseende nya produkter omfattade förutom dieselmotorer även värmväxlare och avsaltningstrustning. En avsaltningssystemanläggning har färdigställts på Karingön i Bohuslän. Anläggningen ersätter tidigare tankfartygstransporter av färskvatten till ön. En licenserad verktygsmaskin (Extrudé Hone) har introducerats i Västeuropa och visar god försäljningstillväxt.

Årets resultat

Efter belastning med en extraordinär kostnad för nedskrivning av anläggningstillgångar med 12 Mkr uppgick årets resultat före bokslutsdispositioner och skatt till -20 Mkr (-8). Resultatet har påverkats negativt av den snabba volymnedgången för motorer till koncernens varv. Det härigenom uppkomna personalöverskottet kunde dock successivt elimineras under andra halvåret genom överföring av personal till Projekt 80.

Årets investeringar uppgick till 4 Mkr.

Marknaden

Under 1979 lanserade Götaverken Motors licensgivare Burmeister & Wain nya versioner av sina lågvarviga dieselmotorer med avsevärt lägre bränsleförbrukning än konkurrenternas. Detta har väsentligt förbättrat konkurrenskraften, något som ytterligare accentuerats av stigande bunkeroljepriser. I en totalt sett svag marknad har intresset för B & W-motorer ökat så mycket, att exportförsäljning blivit möjlig för Götaverken Motor i samråd med licensgivaren. Genom allmänt ökad shippingaktivitet, högre fraktrater och åtföljande bättre utnyttjande av fartygens maskineffekter har efterfrågan på motorreservdelar och service ökat.

Under året har order erhållits på nio dieselmotorer om sammanlagt 98,16 MW (133 500 BHP). För första gången sedan tillverkningen av den egna Götaverken-motorn lades ned 1972 finns nu i orderstocken fartygsmotorer på export. Inte mindre än sju av de nio beställda motorerna har utländska köpare.

Framtidsutsikter

Den framtida efterfrågan på dieselmotorer av den typ företaget tillverkar beräknas bli relativt låg i Sverige. Genom motorkonstruktionens goda konkurrenskraft förväntas det dock bli möjligt att avsätta ett antal motorer på export. Genom sin bränslesnålhet och robusthet röner motorn också ett ökande intresse för användning inom dieselkraftområdet.

Bolagets ställning inför 1980 är väsentligt bättre än läget inför föregående år. En relativt lång orderstock finns, de nya produkterna är introducerade och organisationen har förändrats och anpassats till den nya verksamhetsinriktningen. Ett förbättrat resultat förväntas därför 1980.

Götaverken Motor förvärvade i mars 1980 en tredjedel av det nybildade Burmeister & Wain Scandinavian Contractor A/S, ett marknadsförings- och projektbolag för stationära dieselkraftsanläggningar. Företaget har 140 anställda. Förvärvet ger intressanta utvecklingsmöjligheter speciellt då den av B & W konstruerade bränslesnåla 2-taktsmotorn blir ett intressant alternativ för landbaserade dieselkraftverk.

Götaverken Aluminium

Götaverken Aluminium AB (GÖTAL), som bearbetar aluminium från göt till färdiga produkter, har sitt huvudkontor i Göteborg och fabriker i Robertsfors och Virserum. Bolaget har också försäljningskontor i Stockholm. Verksamheten är organiserad i två divisioner – Profil Aluminium, som pressar, anodiserar och bearbetar aluminiumprofiler samt Bygg Aluminium, som tillverkar dörrar samt fasta och öppningsbara fönsterkonstruktioner i såväl isolerat som oisolerat utförande. I produktprogrammet ingår vidare ett fönsterbeklädnadssystem och ett väggsystem.

Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -3 Mkr (-4 Mkr). Trots att profildivisionens utnyttjande av anläggningarna förbättrats under 1979 motsvarar produktionsvolymen inte förväntningarna. Detta har starkt påverkat årets resultat.

Faktureringen, som steg med 35 % till ca 57 Mkr, fördelades på profildivisionen med 52 %, byggdivisionen 44 % och den under 1979 etablerade tradingverksamheten 4 %.

Årets investeringar på ca 1,8 Mkr avser i huvudsak utbyggnad av reningsanläggning i pressverket i Robertsfors.

Marknaden

Den goda konjunkturen under 1979 har inneburit av avsättningen av företagets produkter har varit god. Den totala ordergångens ökade med ca 30 % jämfört med 1978. Vid årets utgång uppgick orderstocken till 25 Mkr.

Den svenska profilmarknaden beräknas efter ett par års stagnation ha ökat från 26 000 ton till ca 31 000 ton. Profildivisionen ökade under sitt tredje verksamhetsår marknadsandelen i Sverige till 7 % motsvarande 2 100 ton. Stigande priser på aluminiumgöt kunde under året kompenseras av ökande försäljningspriser på profiler.

Den svenska marknaden för aluminiumfasader ökade under året, men överetableringen i branschen innebär en hård priskonkurrens.

Planverkets nya krav på isolering och täthet i fönster- och dörrkonstruktioner började alltmera slå igenom, vilket medförde en kraftigt ökad leveransvolym för företagets isolerade byggsystem.

Bland pågående och färdigställda leveranser kan nämnas

- sport- och rekreationsanläggning i Östberlin (FASIAL-isolerade fasader)
- kontorshus i Borlänge (VENTAL-fönster)
- industrihall i Pfäffikon, Schweiz (ARCOY-väggsystem).

Framtidsutsikter

Erfarenheten visar att produkter ofta kan göras bättre och billigare av strängpressad aluminium än av konventionella material. Materialets underhållsfrihet och längre livslängd bidrar till den goda konkurrenskraften. Ur energisynpunkt kompenseras energiåtgången i råvaruledet mer än väl av möjligheten till lätta och varaktiga konstruktioner. En fortsatt ökad aluminiumförbrukning förutses långsiktigt även om marknadsstillväxten under 1980 torde bli något svagare än under 1979. Framför allt väntas aluminiumförbrukningen öka inom bygg- och transportbranschen.

Företagets marknadsföring av färdig-produkter är inriktad mot byggbranschen och produktutvecklingen kommer även under 1980 att koncentreras till denna marknad.

För 1980 förväntas Götaverken Aluminiums resultat bli positivt genom bl. a. högre kapacitetsutnyttjande och effektivisering inom profildivisionen.

Koncernens resultaträkning

Mkr		1979	1978
Fakturerad försäljning	Not 1	+4 997,4	+3 870,7
Övriga rörelseintäkter		+ 147,5	+ 17,1
Rörelsens kostnad		-5 466,9	-4 156,7
Rörelseresultat före planenliga avskrivningar		- 322,0	- 268,9
Planenliga avskrivningar	Not 3	- 343,9	- 225,6
Rörelseresultat efter avskrivningar		- 665,9	- 494,5
Förändring av förlustreserv för pågående produktion	Not 1	+ 138,0	- 51,6
Förändring av reserv för kundfordringsrisker	Not 5	+ 495,7	- 619,4
Rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader		- 32,2	-1 165,5
<i>Finansiella intäkter och kostnader</i>			
Ränteintäkter		+ 821,0	+ 615,7
Räntekostnader		-1 366,7	- 881,9
Kursdifferenser, netto	Not 5	- 21,9	- 218,5
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		- 599,8	-1 650,2
<i>Extraordinära intäkter och kostnader</i>			
Intäkter	Not 7	+ 246,0	+ 166,6
Kostnader		- 513,1	- 665,7
Resultat före ägartillskott, bokslutsdispositioner och skatt		- 866,9	-2 149,3
Bokslutsdispositioner	Not 8	+ 19,3	+ 0,6
Ägartillskott	Not 6	+1 286,3	+3 150,0
Statlig värdegaranti		-	+1 450,0
Resultat före skatt		+ 438,7	+2 451,3
Skatt		- 15,3	- 5,6
Resultat efter skatt		+ 423,4	+2 445,7
Minoritetsandel		- 0,2	- 0,3
Årets resultat		+ 423,2	+2 445,4

Koncernens balansräkning

Mkr		1979-12-31	1979-01-01*	1978-12-31
Tillgångar				
Omsättningstillgångar				
Kassa och bank	Not 9	542,5	962,4	975,8
Tillgodohavanden hos Riksgäldskontoret	Not 6	2 371,3	—	—
Egna obligationer	Not 10	21,5	7,3	7,2
Växelfordringar	Not 5, 12	739,5	1 036,9	848,3
Kundfordringar	Not 5	692,6	527,9	414,2
Fordran på svenska staten	Not 6	3 368,8	5 938,9	4 438,9
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 5	314,6	127,7	90,2
Övriga fordringar	Not 5	288,6	230,2	162,1
Förskott till leverantörer		133,5	82,3	65,8
Material		409,8	364,8	253,8
Produkter i arbete	Not 4, 11	3 039,3	2 725,6	2 378,2
Summa omsättningstillgångar		11 922,0	12 004,0	9 634,5
Spärrkonto hos Riksbanken		0,3	0,9	0,9
Anläggningstillgångar				
<i>Långfristiga fordringar samt aktier och andelar</i>				
Växelfordringar	Not 5, 12	4 147,7	4 267,9	3 669,9
Övriga fordringar	Not 5	467,8	257,5	80,3
Förskott till leverantörer		0,4	5,6	5,7
Aktier och andelar	Not 20	15,2	15,6	15,5
Goodwill		3,1	1,4	1,4
Patent och utvecklingskostnader	Not 3	16,0	1,9	1,9
Obligationer		0,2	11,3	—
Summa långfristiga fordringar, aktier och andelar		4 650,4	4 561,2	3 774,7
<i>Anläggningar</i>	Not 3			
Ofullbordade anläggningar		61,7	55,6	55,0
Maskiner och inventarier		769,3	1 028,7	735,8
Skepp och andelar i skepp		2 372,1	2 100,3	794,2
Byggnader		1 009,9	1 271,2	819,6
Tomter och markanläggningar		370,0	405,1	258,0
Summa anläggningar		4 583,0	4 860,9	2 662,6
Summa anläggningstillgångar		9 233,4	9 422,1	6 437,3
Summa tillgångar		21 155,7	21 427,0	16 072,7
Ställda panter	Not 18	13 941,8		10 234,4

*inklusive Kockums

		1979-12-31	1979-01-01*	1978-12-31
Skulder och eget kapital				
Kortfristiga skulder				
Växelskulder	Not 5	109,0	147,0	88,6
Förlusttäckningsreserv	Not 2	250,1	475,6	475,6
Leverantörskulder	Not 5	617,2	544,7	451,3
Reverslån	Not 5, 13	5 312,6	4 156,0	2 545,0
Skatteskuld		5,5	4,7	2,8
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		939,3	857,9	674,2
Övriga kortfristiga skulder	Not 5	811,7	1 240,5	343,7
Förskott från kunder	Not 14	1 177,7	993,6	939,7
Summa kortfristiga skulder		9 223,1	8 420,0	5 520,9
Avsatt för förlustrisker och borgensåtaganden				
Värdereglering skepp	Not 3	678,1	827,0	202,1
Reserv för borgensåtaganden	Not 5	179,8	289,4	289,5
Summa		857,9	1 116,4	491,6
Långfristiga skulder				
Växelskulder	Not 5	100,4	123,2	94,4
Reverslån	Not 5, 13	5 797,1	7 061,8	5 683,9
Obligationslån	Not 5, 13	1 475,8	1 442,4	1 247,1
Andra långfristiga skulder	Not 5	267,6	337,1	335,7
Förskott från kunder	Not 14	148,4	98,6	46,8
Avsatt till pensioner, PRI-pension		567,4	476,1	362,7
Avsatt till pensioner, övriga pensioner	Not 15	135,0	175,3	147,6
Summa långfristiga skulder		8 491,7	9 714,5	7 918,2
Obeskattade reserver				
Lagerreserv		1,5	—	—
Akkumulerade avskrivningar utöver plan	Not 16	7,2	3,9	3,9
Investeringsfonder		0,7	0,4	0,4
Summa obeskattade reserver		9,4	4,3	4,3
Beskattat värderingskonto		—	21,2	21,2
Minoritetsintresse		0,8	1,3	1,3
Eget kapital				
<i>Bundet eget kapital</i>				
Aktiekapital 6 000 000 st aktier à nom 100	Not 17	600,0	600,0	600,0
Reservfond		308,5	300,3	300,3
Koncernreserv		35,7	222,4	188,3
Övriga bundna fonder		4,2	4,2	4,2
<i>Fritt eget kapital</i>				
För särskilda ändamål avsedda medel		35,5	60,0	60,0
Balanserat resultat		1 165,7	-1 483,0	-1 483,0
Periodens resultat		423,2	2 445,4	2 445,4
Summa eget kapital		2 572,8	2 149,3	2 115,2
Summa skulder och eget kapital		21 155,7	21 427,0	16 072,7
Ansvarsförbindelser	Not 19	2 003,9		1 171,6

* inklusive Kockums

Koncernens finansieringsanalys

Mkr	1979	1978
Kapitaltillskott från svenska staten		
Avskrivning av lån i samband med övertagandet av Kockums	+ 340,0	
Kontanttillskott	+1 163,5	+561,1
Tillskott för förlusttäckning Eriksberg	—	+409,0
	+1 503,5	+ 970,1
Efterleveransfinansiering – externförsäljning		
Växelfordringar – fartyg	+ 893,4	–242,3
Växelfordringar – övrigt	– 38,2	+ 10,9
Kundfordringar	– 205,0	– 50,5
Refinansieringslån – fartyg	– 745,1	–156,5
Refinansieringslån – övrigt	+ 49,4	– 75,6
	– 45,5	– 514,0
Efterleveransfinansiering – egna fartyg och andelar		
Fartyg till eget rederi, netto	– 433,0	–400,6
Refinansiering egna fartyg	+ 466,9	+592,2
	+ 33,9	+ 191,6
Finansiering av pågående produktion		
Produkter i arbete, lager samt förskott till leverantörer	– 266,7	+133,9
Förskott från beställare – fartyg	+ 191,6	– 52,5
Förskott från beställare – övrigt	+ 151,4	+ 39,2
Lån för finansiering av fartygsproduktion	– 33,1	–232,1
Lån för finansiering av övrig produktion	– 9,0	+ 20,3
Leverantörsskulder	+ 16,6	+ 51,2
	+ 50,8	– 40,0
Investeringsfinansiering		
Investeringar, netto	– 99,6	–151,0
Investeringslån	+ 70,6	–463,2
	– 29,0	– 614,2
Övrig externfinansiering		
Övriga lån	– 261,5	+422,0
Övriga fordringar och skulder	– 155,9	+432,8
	– 417,4	+ 854,8
Summa	+1 096,3	+ 848,3
Internfinansiering		
Justerat resultat	– 554,1 ¹	–379,0
Räntenetto	– 545,7	–266,2
Realiserade kursdifferenser	– 246,9	–489,6
	–1 346,7	–1 134,8
Förändring i likvida medel	– 250,4	– 286,5
Likvida medel vid periodens början	494,3 ²	794,1
Likvida medel vid periodens slut	243,9 ²	507,6

¹ Rörelseresultatet före planerade avskrivningar –322,0
Ej likviditetspåverkande poster i rörelsens kostnader –190,5
Likviditetspåverkande extraordinära intäkter och kostnader – 26,1
Skatt – 15,3
Minoritetsandel – 0,2
Justerat resultat –554,1

² Exklusive spärrade likvida medel som uppgår till 475,4 Mkr vid periodens början och 320,1 Mkr vid periodens slut.

Värderingsprinciper

Material

Generellt värderas materialet till det lägsta av anskaffnings- och nettoförsäljningsvärdet. Olika metoder för värdering av material förekommer inom koncernen beroende på typ av verksamhet, olika redovisningssystem m. m.

Produkter i arbete

Produkter i arbete värderas generellt till det lägsta av anskaffnings- och nettoförsäljningsvärdet. Tillverkningsorder som inte beräknas ge full kostnadstäckning värderas till försäljningsvärde eller bedömt marknadsvärde varvid reservering sker för total förlustrisk maximerad till på balansdagen nedlagda kostnader.

Fordringar

Fordringar värderas individuellt varvid erforderliga reserveringar görs. Vid bedömning av fordringar jämte borgensåtaganden avseende levererade fartyg har berörda rederiers finansiella situation analyserats. För kunder som ej bedöms kunna fullgöra sina betalningar beräknas risker utifrån panternas – mestadels inteckningar i fartyg – marknadsvärde.

I jämförelse med föregående år har en försiktigare sådan marknadsvärdering gjorts. Den kraftiga uppgången på andrahandsmarknaden baseras endast på ett fåtal avslut. En större utförsäljning av fartyg skulle därför kraftigt kunna pressa priserna nedåt. Detta har motiverat en skillnad på 15–20 % mellan de värden som ligger till grund för bokslutet och de priser som noterats vid årsskiftet. En generell prisförbättring på andrahandstonnage om 10 % jämfört med de i bokslutet tillämpade värdena skulle innebära ett med ca 360 Mkr reducerat reservbehov för fordringar samt egna skepp och andelar i skepp.

Anläggningar

Vid beräkning av de planenliga avskrivningarna indelas anläggningstillgångarna i grupper med olika procentsatser anpassade till den livslängd som anläggningarna beräknas ha. Avskrivningen beräknas på anskaffningsvärdena på samtliga anläggningstillgångar som inte är helt avskrivna. I samband med boksluten 1978, 1979 och 1980 nedskrivs anläggningarna i koncernens varvsföretag och Götaverken Motor AB till en nivå, vilken bedöms kunna förräntas i en normal marknadssituation. I konsekvens med detta har avskrivningsplanerna ändrats.

Egna skepp och andelar i skepp samt rederiverksamhet

Eget skeppsinnehav resp. andelar i skepp har ej anskaffats för stadigvarande bruk och värderas som konsekvens härav till marknadsvärde. På samma sätt som vid värderingen av fordringar ovan har till skillnad från föregående år i årets bokslut en försiktigare marknadsvärdering gjorts.

Skillnaden mellan bedömt och planenligt restvärde återfinns som en reserv på passivsidan. Förlustrisker för minoritetsägda rederibolag är beaktade på bokslutsdagen.

Räntemellanskillnad

Diskonterade värdet av de ränteförluster, som under åren 1980–1988 kan uppkomma på grund av att lämnade redarkrediter löper med lägre ränta än refinansieringslånen, är ej beaktat i bokslutet. Förlusterna belastar resultatet det år de förfaller till betalning. Räntenivån på krediter till rederier avseende fartyg levererade under perioden 1969–1977 uppgår till 5,75–12,4%. Värdet av de ränteförluster som kan uppstå på grund härav är beroende av framtida räntenivå. Vid bedömd framtida räntenivå är nuvärdet av ränteförlusten 171,5 Mkr.

Fordringar och skulder i utländska valutor

Fordringar och skulder i utländska valutor värderas till den lägsta respektive högsta av anskaffningsdagens och balansdagens kurser. Därvid kvittas kursvinster och kursförluster i den mån amorteringar av fordringar och skulder i samma valuta ligger inom samma kvartal.

Valutakurser

Land	Valuta	Valutakod	1978-12-31	1979-12-31
Storbritannien	1 £	GBP	8,73	9,24
USA	1 \$	USD	4,30	4,15
Västtyskland	100 DM	DEM	235,25	241,40
Frankrike	100 FF	FRF	102,60	103,20
Belgien	100 BF	BEC	14,90	14,84
Schweiz	100 Sfr	CHF	264,25	262,40
Nederländerna	100 Fl	NLG	217,40	218,60
Danmark	100 Dkr	DKK	84,50	77,75
Norge	100 Nkr	NOK	85,75	84,05
Finland	100 Fmk	FIM	109,40	112,20
Island	100 Ikr	ISK	1,35	1,07
Italien	100 Lit	ITL	0,52	0,52
Österrike	100 S	ATS	32,10	33,55
Portugal	100 Esc	PTE	9,40	8,40
Canada	1 Can \$	CAD	3,62	3,55
Spanien	100 Ptas	ESP	6,15	6,30
Japan	100 Yen	JPY	2,22	1,74

Koncernredovisning*Omfattning*

Koncernredovisningen omfattar bolag som Svenska Varv AB kontrollerar direkt eller indirekt till mer än 50 %. Beträffande bolag där andelen är mindre än 50 %, men där likväl ett väsentligt ekonomiskt beroende föreligger i förhållande till i koncernredovisningen ingående bolag, lämnas särskild redogörelse i koncernöversikten. Bolag ingående i koncernredovisningen framgår av not 20. Under året förvärvade Kockums-verksamheter ingår i koncernredovisningen från 1979-01-01.

Metoder

Vid upprättande av koncernbalansräkningen har förvärvsmetoden tillämpats. Utländska dotterbolags resultat- och balansräkningar omräknas enligt monetary/nonmonetary metoden.

Noter till koncernens resultat- och balansräkningar, Mkr**Not 1***Fakturerad försäljning och bruttoresultat per produktgrupp*

	Fakturerad försäljning	Rörelseresultat före planerliga avskrivningar
Fartygsnybyggen	2 956,5	-446,6
Fartygsreparationer	320,8	- 2,7
Fartygsmaskiner och reservdelar	111,7	+ 8,3
Värmetekniska produkter	350,3	+ 2,2
Produkter för byggnadsindustrin	59,1	- 10,3
Rör- och elentreprenader	842,9	+ 32,2
Rederiverksamhet	354,2	+164,5
Offshore	26,3	+ 1,8
Flytetyg	86,0	- 26,4
Övrigt	597,0	- 80,4
Koncernelimineringar	-707,4	+ 35,4
	4 997,4	-322,0

I bruttoresultatet ingår inte förändring av förlustreservering för pågående produktion uppgående till 138,0 Mkr som i huvudsak avser fartygsnybyggen.

Not 2*Förlusttäckningsreserv*

Reserven är avsedd att täcka framtida kostnader för avveckling av Eriksbergs Mek. Verkstads AB.

Jämfört med 1978 års bokslut har avvecklingen inneburit minskade

kostnader. Detta motiverar upplösning av en del av reserven i årets bokslut.

Not 3

I värderingsprinciperna anges hur de planenliga avskrivningarna beräknas. Utöver planenlig avskrivning har en extra nedskrivning av anläggningarna företagits i koncernens varvsföretag och Götaverken Motor AB för att anpassa anläggningskapitalet till den omfattning som den enligt riksdagsbeslut skall ha vid utgången av år 1980. Denna nedskrivning redovisas som extraordinär kostnad. I konsekvens härmed har även avskrivningsplanen ändrats.

Anläggningarnas värden jämte avskrivningar t. o. m. 1978-12-31

Anläggningar	Ansk.- värde	Årets plan- enliga avskr.	Årets extra nedskr.	Ack. totala avskr.	Netto- värde Kock- ums	Netto- värde
Ofullbordade anlägg.	55,0				0,6	55,6
Maskiner o. inventarier	1 692,4	98,1	126,5	956,6	292,9	1 028,7
Byggnader	1 439,6	46,2	108,5	620,0	451,6	1 271,2
Tomter o. markanlägg.	423,0	20,4	—	165,0	147,1	405,1
Skepp	882,4	59,9	—	88,2	1 306,1	2 100,3
	4 492,4	224,6	235,0	1 829,8	2 198,3	4 860,9
Avskrivning av im- materiella tillgångar		1,0				
		225,6				

Anläggningarnas värden jämte avskrivningar t. o. m. 1979-12-31

Anläggningar	Ansk.- värde	Årets plan- enliga avskr.	Årets extra nedskr.	Ack. extra nedskr.	Ack. avskr. och nedskr.	Netto- värde
Ofullbordade anlägg.	61,7					61,7
Maskiner o. inventarier	2 259,1	110,5	205,6	299,7	1 489,8	769,3
Byggnader	2 086,3	47,6	251,7	346,5	1 076,4	1 009,9
Tomter o. markanlägg.	580,7	20,6	13,3	13,3	210,7	370,0
Skepp	2 782,5	161,2			410,4	2 372,1
	7 770,3	339,9	470,6	659,5	3 187,3	4 583,0
Avskrivning av im- materiella tillgångar		4,0				
		343,9				

Som framgår av värderingsprinciperna ovan beträffande egna skepp och andelar i skepp görs särskild reservering med ledning av bedömda marknadsvärden. Reservens redovisas i särskild post i balansräkningen. Förändring i denna reserv har positivt påverkat årets resultat med 146,0 Mkr. Vid årsskiftet uppgick reserven till 678,1 Mkr.

Taxeringsvärden

Koncernens taxeringsvärden uppgår för mark till 333,6 Mkr och för byggnader till 1 880,0 Mkr.

Investeringarna under året uppgick till 713,8 Mkr varav skepp 543,6 Mkr.

Not 4

I produkter i arbete ingår 529,9 Mkr avseende färdigställda ej levererade fartyg, beroende på att beställaren vägrat acceptera leverans eller att fartyg byggts i egen regi.

Not 5*Värdering av fordringar avseende levererade skepp*

Värdering sker enligt tidigare omnämnda värderingsprinciper. Därvid framkomna återföringar av tidigare gjorda förlustreserveringar har påverkat årets resultat samt kvarvarande förlustrisker dragits från varje berörd balanspost enligt nedan. Av återföringar uppgående till 495,7 Mkr avser 386,1 förändring av reserv för kundfordringar och 109,6 förändring av reserv för borgensåtaganden.

Värdering av fordringar och skulder i utländsk valuta

Värdering sker enligt tidigare omnämnda värderingsprinciper. Den efter kvittning kvarvarande kursrisken har belastat resultatet samt dragits ifrån respektive lagts till varje berörd balanspost enligt nedan.

Kvarvarande kursvinster påverkar resultatet först när de realiseras. Av i resultaträkningen redovisade kursdifferenser är 246,9 realiserade kursförluster och 225,0 utgör upplösning av reserv för orealiserade kursrisker.

Omsättningstillgångar

	Växel- forodr.	Kund- forodr.	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Övriga forodr.
Bruttovärde	810,5	929,6	366,5	296,9
Förlustreservering för fordringar	54,9	237,2	51,9	6,8
Kursriskreservering	16,1	0,1	—	1,5
Värde enl. balansräkning	739,5	692,6	314,6	288,6

Anläggningstillgångar

	Växel- forodr.	Övriga forodr.
Bruttovärde	4 776,5	822,5
Förlustreservering för fordringar	541,9	333,4
Kursriskreservering	86,9	21,3
Värde enl. balansräkning	4 147,7	467,8

Kortfristiga skulder

	Växel- skulder	Leverantör- skulder	Revers- lån	Övriga kort- fristiga skulder
Bruttovärde	106,8	616,4	4 916,6	786,3
Kursriskreservering	2,2	0,8	396,0	25,4
Värde enl. balansräkning	109,0	617,2	5 312,6	811,7

Långfristiga skulder

	Växel- skulder	Revers- lån	Obliga- tions- lån	Andra lång- fristiga skulder
Bruttovärde	99,9	5 659,8	1 430,6	267,0
Kursriskreservering	0,5	137,3	45,2	0,6
Värde enl. balansräkning	100,4	5 797,1	1 475,8	267,6

Om samtliga fordringar och skulder värderats till balansdagens kurs, dvs. även icke realiserade kursvinster beaktats skulle resultatet ha förbättrats med 164,8 Mkr.

Utöver ovan redovisade kursdifferenser påverkas rörelsens intäkter och kostnader löpande under året av skillnader mellan de i redovisningssystemen använda standardkurserna och betalningskurserna.

Upplåning med hjälp av statlig kreditgaranti har skett med 9 552,4 Mkr.

Not 6*Fordran på svenska staten*

<i>Värdegarantier</i>			
Fordran per 1978-12-31		1 666,8	
Utfärdade värdegarantier i samband med förvärv av vissa Kockumsverksamheter		1 500,0	
Fordran per 1979-01-01		3 166,8	
Under året utbetalt		- 343,5	
Fordran per 1979-12-31			2 823,3
<i>Medelstillskott</i>			
Fordran per 1978-12-31		2 772,0	
Medelstillskott		1 286,3	
Under året utbetalt		- 3 172,8	
Avskrivning av lån		- 340,0	
Fordran per 1979-12-31			545,5
Total fordran på svenska staten			3 368,8

Av under året utbetalda värdegarantier och medelstillskott, 3 516,3 Mkr var vid årsskiftet 2 371,3 Mkr inestående hos Riksgäldskontoret. Dessa medel kan lyftas efter beslut av regeringen när likviditetssituationen så kräver.

Av under året utbetalt medelstillskott har 300,0 Mkr använts för direkt amortering av från Kockums övertagna lån.

Not 7*Specifikation av extraordinära intäkter och kostnader*

<i>Intäkter</i>	
Värdereglering skepp	+146,0
Upplösning av förlusttäckningsreserv Eriksberg	+100,0
	+246,0
<i>Kostnader</i>	
Nedskrivning av anläggningstillgångar	-470,6
Kostnader i samband med förvärv av Kockumsverksamheter	- 42,5
	-513,1

Not 8*Specifikation av bokslutsdispositioner*

Skillnad mellan avskrivningar enligt plan och bokföringsmässiga avskrivningar	- 0,3
Avsättning till lagerreserv	- 1,5
Upplösning av beskattat värderingskonto	+ 21,1
	+ 19,3

Not 9*Kassa och bank*

Av de likvida medlen var 320,1 Mkr spärrade på balansdagen.

Dessutom fanns på balansdagen beviljade, ej utnyttjade checkräknings- och fakturakrediter på 438,5 Mkr.

Outnyttjade, mot statsgaranti belåningsbara säkerheter uppgick på balansdagen till 208,7 Mkr.

Not 10

Före förfallodagen inlösta egna obligationer för kommande amorteringar av obligationslån.

Not 11

Produkter i arbete	4 314,3
Avgår förlustreservering (se värderingsprinciper)	-1 275,0
	3 039,3

I förlustreserveringen ingår nedskrivning med 550 Mkr av värdet på de LNG-fartyg som produceras i egen regi.

Not 12

Huvudparten av dessa fordringar utgörs av krediter till rederier. Krediterna sträcker sig ofta över 7 år. Långfristig del redovisas som anläggningstillgång.

Not 13

Koncernens upplåning hos banker och finansieringsinstitut fördelade sig på balansdagen på följande sätt

Kortfristiga lån, resterande löptid under 1 år	
– svenska kronor	1 684,4
– utländsk valuta	3 212,4
Medelfristiga lån, resterande löptid 1–5 år	
– svenska kronor	1 630,2
– utländsk valuta	2 970,0
Långfristiga lån, resterande löptid över 5 år	
– svenska kronor	1 026,0
– utländsk valuta	1 525,0

Not 14

Utöver här redovisade kontanta förskott lämnar beställarna s. k. förskottsväxlar, som redovisats inom linjen. Växlarna används till övervägande del som säkerhet för av svenska staten lämnade kreditgarantier. De på detta sätt ianspråktaga förskottsväxlarna redovisas som ställda panter. Mottagna förskottsväxlar uppgår till 2 567,6 Mkr.

Efter inskrivning av fartygskontrakten i rätten har beställarna panträtt i produkter i arbete till högst summan av inbetalda förskott.

Not 15

Pensionsskuld utöver avsatt till pensioner uppgår till 10,3 Mkr varav 9,5 täcks av kapital i pensionsstiftelser och 0,8 Mkr av livförsäkringar.

Not 16

Akkumulerade avskrivningar utöver plan avser byggnader.

Not 17

Förändring av eget kapital

	1979	1978
Bundet eget kapital vid årets början	1 092,8	1 088,1
Ökning av koncernreserv vid förvärv av Kockums	34,1	
Bundet eget kapital vid årets början efter förvärv av Kockums	1 126,9	
Överfört från fritt eget kapital	+ 9,5	+ 4,7
Ökning av koncernreserv vid förvärv av bolag	+ 0,3	
Överföring av koncernreserv till fritt eget kapital	-188,3	
Bundet eget kapital vid årets slut	948,4	1 092,8
Fritt eget kapital vid årets början	1 022,4	-1 418,3
Överfört till/från bundet eget kapital	+178,8	- 4,7
Redovisat årsresultat	+423,2	+2 445,4
Fritt eget kapital vid årets slut	1 624,4	1 022,4
Eget kapital vid årets slut	2 572,8	2 115,2

Not 18

Ställda panter

Inteckningar i		
- Fastigheter	1 976,2	
- Företag	588,4	
- Egna skepp	2 293,6	
- Skeppsbyggen	2 951,4	
- Växelfordringar med skepp som säkerhet	4 502,4	12 312,0
Spärrade likvida medel och depositioner	321,1	
Fordringar med bankgaranti som säkerhet	352,8	
Kundfordringar	156,5	
Reversfordringar	678,4	
Övrigt	121,0	1 629,8
		13 941,8

Not 19

Ansvarsförbindelser

Borgensförbindelser (för vilka primärt lämnats skepps- eller fastighetsinteckning med 174,7)	1 918,7
Garantiförbindelser	63,5
Övriga ansvarsförbindelser	21,7
	2 003,9

Not 20

Moderbolagets aktier och andelar i dotterbolag

	Antal	Nom. värde	Bokf.- värde
Kockums AB à nom. 100	1 000 000	100,0	94,1
Götaverken Arendal AB à nom. 10	20 000 000	200,0	} 500,0
Uddevallavarvet AB à nom. 1 000	220 000	220,0	
Karlskronavarvet AB à nom. 1 000	32 000	32,0	
Götaverken Cityvarvet AB à nom. 100	10 000	1,0	1,0
Götaverken Motor AB à nom. 100	10 000	1,0	1,0
Svenska Varv Utveckling à nom 100	500	0,1	0,1
Öresundsvarvet AB à nom 1 000	12 000	12,0	12,0
Eriksbergs Mek. Verkstads AB à nom 1 000	100 000	100,0	318,7
AB Finnboda Varf à nom 100	21 000	2,1	2,1
Rederi AB Zenit à nom 1 000	2 000	2,0	0
Rederi AB Malmoil à nom 100	17 000	1,7	0
Götaverken Ängteknik AB à nom 100	500 000	50,0	50,0
Götaverken Aluminium AB à nom 100	30 000	3,0	2,8
Calor-Celsius AB à nom 100	250 000	25,0	41,3
S.V. Data AB à nom 100	2 500	0,2	0,2
Götaverken Företagshälsovård AB à nom 100	2 000	0,2	0,2
Kockums Computer Systems AB à nom 50	260	0,1	0
Kockums Energisystem AB à nom 50	200	0,1	0,1
Swedyards International AB à nom 100	1 000	0,1	0,1
Summa dotterbolag			1 023,7

Moderbolagets aktier och andelar i utomstående bolag

Adela Investment Co S A. Luxemburg	1 000		0,5
Göteborg-Säve Flygplats AB à nom 100	50	—	—
Albatross Golf AB à nom 100	560	0,1	0,1
Summa övriga bolag			0,6
Moderbolagets totala aktier och andelar			1 024,3

Koncernägda bolag

Svensk Fartygsmotor AB à nom 100	400	—	—
Götaverken Japan Swedyards Corp. à nom JPY 1 000	30 000	JPY 30,0	—

Koncernföretags aktier och andelar i utomstående bolag

	Antal	Nom. värde	Bokf. värde
Lisnave Estaleiros Navais de Lisboa SARL à nom PTE 1 000	98 625	PTE 98,6	–
Tekniska Röntgencentralen AB à nom 500	1 458	0,7	–
Shipknow AG à nom CHF 1 000	180	CHF 0,2	0,2
Varvsindustrins Datacentral AB à nom 1 000	40	–	–
Jörgen P Jensen Rederi A/S à nom NOK 1 000	4	–	–
AB Oktetten à nom 100	600	0,1	0,1
Lips Nordic AB à nom 100	600	0,1	0,1
Ingenjörssfirma El-Marin AB à nom 100	500	0,1	–
Uni Yards AB à nom 100	25	–	–
Varuägarnas Intresse AB à nom 100	1 000	0,1	–
A/S Sea Team à nom NOK 100	425	NOK –	–
A/S Havprins à nom NOK 1 000	4	NOK –	–
A/S Havtor à nom NOK 10	9 130	NOK 0,1	–
Team-Ship Holding Co Ltd à nom USD 1	3 585 000	USD 3,6	–
A/S Varvara-Viscaya à nom NOK 50	400	NOK –	–
K/S A/S Varvara-Viscaya & Co I à nom NOK 38 000		NOK –	–
K/S A/S Varvara-Viscaya & Co II à nom NOK 38 000		NOK –	–
Ahlsell AB à nom 50	8 000	0,4	1,0
Belle Centret A/S	10	DKK 0,6	–
A/S af 9.2.1951	44	DDK 0,1	0,1
Andelar i Ejendom I/S			6,9
Kuntek do Brasil Isolamentos Industrias Limitada à nom BCR 1	447 328	BCR 0,5	0,1
Isobras Isolamentos Brasileiros S/A à nom BCR 1	176 000	BCR 0,2	–
Götaverken Industria e Comerico Ltda à nom BRC 1	21 750 000	BCR 21,8	3,9
Lindholmen Motor AB à nom 100	20 000	2,0	1,0
EGGS-Viking à nom SGD 50			0,1
Pakistan Ajman Fert Corp à nom PKR 10	7 500	0,1	–
Näringslivets Utbildnings AB à nom 1 000	170	0,2	0,2
Övrigt			0,9
			14,6

I koncernredovisningen har dessutom medtagits följande företag där genom avtal ett bestämmande inflytande existerar

Ditlev-Simonsen Rederi I A/S

Ditlev-Simonsen Rederi II A/S

Team-Ship VII Ltd, Guernsey

Moderbolaget

Under året träffade staten ett avtal med Kockums AB, vilket innebar att Kockumskoncernens varvs- och rederiverksamhet övertogs av Svenska Varvkoncernen, varefter Kockums Varv (Shipyards) AB, numera Kockums AB, Rederi AB Malmoil, Kockums Computer Systems AB och Kockums Energisystem AB ingår som dotterföretag till Svenska Varv AB.

Götaverken Sölvesborg AB överfördes 1979-01-01 som dotterföretag till Karlskronavarvet AB.

Resultatet är i huvudsak hänförbart till den centrala finansförvaltningen.

Personal	1979	1978
Medeltal anställda i bolaget har varit i Göteborgs kommun	63	67
Löner och ersättningar har uppgått till (tkr)		
Styrelse och verkställande direktör	1 664	1 532
Övriga anställda	7 048	6 852
Totalt för bolaget	8 712	8 384

För uppgifter rörande koncernen hänvisas till koncernöversikten i förvaltningsberättelsen.

Moderbolagets resultaträkning

Tkr		1979	1978
Intäkter	Not 1	+ 65	+ 341
Rörelsens kostnader	Not 2	- 68 536	- 43 255
Rörelseresultat före planenliga avskrivningar		- 68 471	- 42 914
Planenliga avskrivningar	Not 3	- 103	- 36
Rörelseresultat efter planenliga avskrivningar		- 68 574	- 42 950
<i>Finansiella intäkter och kostnader</i>	Not 4		
Ränteintäkter		+ 480 387	+ 386 120
Räntekostnader		- 611 150	- 413 892
Kursdifferenser, netto		- 42 542	- 256 690
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		- 241 879	- 327 412
<i>Extraordinära intäkter och kostnader</i>			
Intäkter	Not 5	+ 75 000	+ 485 286
Kostnader		-	- 469 228
Resultat före ägartillskott m. m.		- 166 879	- 311 354
<i>Ägartillskott m. m.</i>			
Ägartillskott från svenska staten	Not 6	+1 286 250	+3 150 000
Värdegarantier från svenska staten	Not 7	-	+1 450 000
Värdegarantier till dotterföretag	Not 7	- 634 734	-1 081 208
Koncernbidrag från/till dotterföretag	Not 8	+ 44 638	-1 715 824
Ägartillskott till dotterföretag	Not 9	- 662 646	- 100 295
Nedskrivning av aktier i dotterföretag	Not 10	- 121 981	-
Årets resultat		- 255 352	+1 391 319

Moderbolagets balansräkning

Tkr		1979-12-31	1979-01-01	1978-12-31
Tillgångar				
Omsättningstillgångar				
Kassa, bank och postgiro	Not 4	378 639	554 730	574 729
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret		2 371 298	—	—
Egna obligationer		7 918	48	—
Fordringar hos dotterföretag		1 491 699	585 983	585 983
Kundfordringar		1	75	75
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		135 470	323	323
Fordran på svenska staten	Not 11			
– Medelstillskott		545 465	2 772 000	2 772 000
– Värdegarantier		2 823 350	3 166 861	1 666 861
Övriga fordringar	Not 4	2 576	31 533	661
Summa omsättningstillgångar		7 756 416	7 111 553	5 600 632
Anläggningstillgångar				
Aktier i dotterföretag	Not 12	1 023 723	1 096 904	880 702
Andra aktier och andelar	Not 12	577	61	61
Långfristiga fordringar hos dotterföretag		2 252 748	3 497 590	2 388 964
Aktiverade uppläggningskostnader för lån		—	6 256	—
Andra långfristiga fordringar	Not 4	20 001	3 558	3 558
Maskiner och inventarier	Not 3	659	158	158
Summa anläggningstillgångar		3 297 708	4 604 527	3 273 443
Summa tillgångar		11 054 124	11 716 080	8 874 075
Ställda panter	Not 15	4 743 089		5 247 198
Skulder och eget kapital				
Kortfristiga skulder				
Skuld till dotterföretag		821 791	2 181 188	681 188
Leverantörskulder		1 626	935	935
Reverslån	Not 4	2 827 108	1 501 053	1 501 053
Obligationslån	Not 4	64 540	—	—
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		118 404	108 661	87 130
Övriga kortfristiga skulder	Not 4	196 592	35 415	35 415
Förlusttäckningsreserv	Not 13	116 470	353 870	353 870
Värdegarantier till dotterföretag	Not 7	2 279 298	1 298 069	1 298 069
Summa kortfristiga skulder		6 425 829	5 479 101	3 957 660
Långfristiga skulder				
Skuld till dotterföretag		410 396	5 770	5 770
Reverslån	Not 4	2 061 008	3 864 281	2 739 167
Obligationslån	Not 4	302 100	195 360	—
Andra långfristiga skulder	Not 4	135 362	188 871	188 871
Avsatt till pensioner, PRI-pension		5 423	3 881	3 881
Avsatt till pensioner, övriga pensioner		4 465	13 833	13 833
Summa långfristiga skulder		2 918 754	4 271 996	2 951 522
Eget kapital				
<i>Bundet eget kapital</i>				
Aktiekapital 6 000 000 st aktier à nom 100 kr		600 000	600 000	600 000
Reservfond		299 975	299 975	299 975
<i>Fritt eget kapital</i>				
För särskilda ändamål avsedda medel	Not 14	35 549	60 000	60 000
Balanserad vinst resp förlust		1 029 369	–386 401	–386 401
Årets resultat		–255 352	1 391 319	1 391 319
Summa eget kapital		1 709 541	1 964 893	1 964 893
Summa skulder och eget kapital		11 054 124	11 716 080	8 874 075
Ansvarsförbindelser	Not 16	1 797 489		885 914

Skillnaden mellan balansräkningarna per 1978-12-31 och 1979-01-01 utgörs av balansposter som tillfördes bolaget i samband med övertagandet av Kockumskoncernens varvs- och rederiverksamhet.

Moderbolagets finansieringsanalys

Tkr	1979	1978
Tillförda medel		
Resultat före ägartillskott m. m.	-166 879	- 311 354
Avskrivningar som belastat detta bokslut	103	36
Nedskrivning av aktier	-	2 617
Från årets verksamhet internt tillförda medel	-166 776	308 701
Försäljning av anläggningstillgångar	-	86
Minskning av långfristiga fordringar	1 234 655	608 122
Kapitaltillskott från svenska staten	1 286 250	4 600 000
Summa tillförda medel	2 354 129	4 899 507
Använda medel		
Investeringar i aktier	49 316	553
Investeringar i maskiner och inventarier	604	280
Minskning av långfristiga skulder	1 353 242	1 342 486
Ägartillskott, koncernbidrag och värdegarantier	1 252 742	2 897 327
Summa använda medel	2 655 904	4 240 646
Förändring av rörelsekapitalet	-301 775	+ 658 861
Specifikation av rörelsekapitalförändring		
Ökning(+)/minskning(-) av kortfristiga fordringar	+820 954	+4 560 234
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga skulder	-946 638	-3 540 003
Ökning(+)/minskning(-) av kassa och bank	-176 091	- 361 370
Summa förändring	-301 775	+ 658 861

Finansieringsanalysen för 1979 är baserad på ingångsbalansräkningen 1979-01-01

Noter till moderbolagets resultat- och balansräkning, tkr.**Not 1***Intäkter*

Intäkterna består i huvudsak av till dotterföretagen fakturerade omkostnader.

Not 2*Rörelsens kostnader*

I rörelsens kostnader ingår bidrag till dotterföretagens utvecklingskostnader med 29 Mkr.

Not 3*Anläggningar*

Den planenliga avskrivningen baseras på de olika tillgångarnas förväntade ekonomiska livslängd.

Anläggningarnas värden jämte planenliga avskrivningar t. o. m. 1978-12-31

Anläggningar	Anskaffningsvärde	Årets planenl. avskrivningar	Ack. planenl. avskrivningar	Nettovärde
Maskiner och inventarier	194	36	36	158

Anläggningarnas värden jämte planenliga avskrivningar t. o. m. 1979-12-31

Anläggningar	Anskaffningsvärde	Årets planenl. avskrivningar	Ack. planenl. avskrivningar	Nettovärde
Maskiner och inventarier	798	103	139	659

Årets nettoinvesteringar uppgår till 604 tkr.

Not 4*Finansiella intäkter och kostnader*

Ränteintäkter från dotterföretag	319 983
Övriga ränteintäkter	160 404
	480 387
Räntekostnader till dotterföretag	78 282
Övriga räntekostnader	532 868
	611 150

Vid värdering av fordringar och skulder i utländska valutor har fordringar upptagits till den lägsta av anskaffningsdagens och bokslutsdagens kurser samt skulderna till den högsta av dessa kurser.

Därvid kvittas kursvinster och kursförluster i den mån amorteringar av fordringar och skulder i samma valuta ligger inom samma kvartal.

Kursdifferenser netto har därvid framkommit enligt nedan

Realiserade kursvinster	+ 40 556
Realiserade kursförluster	- 179 002
Förändring av reserv för orealiserade kursförluster	+ 95 904
Kursdifferenser netto	- 42 542

Den beräknade reserven för kursförluster uppgår totalt till 561 708 tkr och har fördelats på följande balansposter

	Brutto- värde	Kursrisk- reservering	Värde enligt balans- räkning
Omsättningstillgångar			
Kassa, bank	380 102	1 463	378 639
Övriga fordringar	2 731	155	2 576
Långfristiga fordringar			
Andra långfristiga fordringar	58 709	38 708	20 001
Kortfristiga skulder			
Reverslån	2 440 194	386 914	2 827 108
Övriga kortfristiga skulder	196 024	568	196 592
Långfristiga skulder			
Reverslån	1 927 720	133 288	2 061 008
Andra långfristiga skulder	134 750	612	135 362
		561 708	

I moderbolaget finns koncernens centrala finansförvaltning. Genom ett kurssäkringssystem kan dotterbolagens kursrisker säkras hos moderbolaget.

I kursriskreservering ingår därför 57 176 tkr för dotterbolags kurssäkrade kundfordringar.

Obligationslånen redovisades per 1978-12-31 i Götaverken Arendal AB.

Not 5

Extraordinära intäkter och kostnader

Intäkter

Upplösning av förlusttäckningsreserv Eriksberg 75 000

Not 6

Ägartillskott

Ägartillskott från svenska staten

– i samband med förvärv av Kockums verksamhet 1 086 250

– för alternativ produktion enligt proposition

1978/79: 49 200 000 1 286 250

Not 7

Värdegarantier

I de 1977 och 1978 av riksdagen antagna s. k. varvspropositionerna förbinder sig staten att täcka viss del av de förluster som uppstår på varvens fartygsproduktion och kundfordringsrisker. Förlusterna täcks ge-

nom att staten till Svenska Varv AB utfärdar s. k. värdegarantier, innebärande att staten förbinder sig att täcka i framtiden realiserad förlust motsvarande värdegarantin. Huvuddelen av värdegarantierna kommer sannolikt att infrias först efter 1980.

Svenska Varv utfärdar på motsvarande sätt erforderliga värdegarantier till dotterföretagen.

Under året har moderbolaget utfärdat värdegarantier till dotterföretag för förlust på fartygsproduktion med 325 428 tkr netto och för kundförluster med 309 306 tkr netto, dvs totalt 634 734 tkr netto.

I samband med övertagandet av Kockums AB erhöll moderbolaget värdegarantier om 1 500 000 tkr från svenska staten. Därvid utfärdade moderbolaget värdegarantier uppgående till 1 181 200 tkr gentemot Kockums AB. Dessutom gjordes nedskrivning i Rederi AB Malmoil med resterande 318 800 tkr, vilka täcktes med ägartillskott från moderbolaget. Beloppen har beaktats i förvärvsbalansräkningen och således ej påverkat årets resultat.

Under året har i samband med realiserandet av förluster på fartygsproduktion och kundförluster hänförliga till fartyg värdegarantier om 834 705 tkr internt infriats (utbetalats). Moderbolagets utfärdade värdegarantier uppgår därefter till

Utfärdade värdegarantier per 1979-01-01	1 298 069	
Utfärdade värdegarantier 1979 till Kockums AB enligt ovan	1 181 200	
Utfärdade värdegarantier 1979 till dotterföretag enligt ovan	634 734	
Avgår infriade värdegarantier 1979	-834 705	
Summa utfärdade värdegarantier	2 279 298	

Not 8

Koncernbidrag

Lämnade koncernbidrag till		
Eriksbergs Mek. Verkstads AB	535 000	
Karlskronavarvet AB	4 500	
Götaverken Cityvarvet AB	60 746	
Götaverken Motor AB	9 868	
Götaverken Aluminium AB	3 029	
Svenska Varv Utveckling AB	46 531	-659 674

Erhållna koncernbidrag från

Götaverken Arendal AB	270 089	
Uddevallavarvet AB	154 000	
Öresundsvarvet AB	121 227	
AB Finnboda Varf	3 545	
Rederi AB Zenit	141 218	
Calor-Celsius AB	10 729	
S. V. Data AB	3 504	+704 312
Koncernbidrag netto		+ 44 638

Not 9*Ägartillskott*

Ägartillskott har lämnats till

Kockums AB	567 110
Öresundsvarvet AB	8 933
Götaverken Cityvarvet AB	13 610
Rederi AB Malmoil	57 505
Calor-Celsius AB	7 269
Götaverken Motor AB	7 208
Svenska Varv Utveckling AB	585
S. V. Data AB	426
	662 646

Not 10*Nedskrivning av aktier i dotterföretag*

Avser nedskrivning av aktier i Kockums AB med 121 981 tkr

Not 11*Fordran på svenska staten**Värdegarantier*

Fordran per 1978-12-31	1 666 861
Värdegarantier i samband med förvärv av vissa Kockumsverksamheter	1 500 000
Fordran per 1979-01-01	3 166 861
Under året utbetalt	- 343 511
Fordran per 1979-12-31	2 823 350

Medelstillskott från ägaren

Fordran per 1978-12-31	2 772 000
Medelstillskott enl. not 6	1 286 250
Under året utbetalt	-3 172 785
Avskrivning av lån	- 340 000
Fordran per 1979-12-31	545 465
Total fordran på svenska staten	3 368 815

Av under året utbetalda värdegarantier och medelstillskott, 3 516 296 tkr. var vid årsskiftet 2 371 298 tkr inestående hos Riksgäldskontoret.

Av under året utbetalt medelstillskott har 300 000 tkr använts för direkt amortering av från Kockums övertagna lån.

Not 12*Aktier och andelar*

Specifikation av moderbolagets aktier och andelar, se koncernnot nr 20.

Not 13*Förlusttäckningsreserv*

Reserven är avsedd att täcka framtida kostnader för avveckling av Eriksbergs Mek. Verkstads AB.

Jämfört med 1978 års bokslut har avvecklingen inneburit minskade kostnader. Detta motiverar upplösning av en del av reserven i årets bokslut.

Not 14*Fritt eget kapital*

	1979	1978
Resultat vid föregående års slut	+ 1 004 918	- 761 401
Tillkommer från för särskilda ändamål avsedda medel	+ 24 451	+ 375 000
Resultat vid årets början	+ 1 029 369	- 386 401
För särskilda ändamål avsedda medel	+ 35 549	+ 60 000
Årets resultat	- 255 352	+ 1 391 319
Utgående fritt eget kapital	+ 809 566	+ 1 064 918

Not 15*Ställda panter*

Inteckningar i		
- Fastigheter	659 805	
- Företag	130 000	
- Skeppsbyggen	924 705	
- Växelfordringar med skepp som säkerhet	2 375 908	4 090 418
Spärrade likvida medel och depositioner	280 168	
Fordringar med bankgaranti som säkerhet	307 904	
Övrigt	64 599	652 671
		4 743 089

Samtliga panter utom depositioner och spärrade medel på 280 168 tkr utgörs av från dotterföretag överlämnade och av Svenska Varv AB pantsatta säkerheter.

Outnyttjade mot statsgaranti belåningsbara säkerheter uppgår till 154 Mkr.

Not 16*Ansvarsförbindelser*

Borgensförbindelser (för vilka primärt lämnats fartygs- eller fastighetsinteckningar med 663 534 tkr samt för dotterföretags räkning 1 059 895 tkr)	1 276 518
Garantiförbindelser (FPG)	163
Garantiförbindelser (SFO)	250
Garantiförbindelser för dotterföretag (FPG)	508 938
Garantiförbindelser för dotterföretag (STP)	11 620
	1 797 489

Förslag till vinstdisposition**Koncernen**

Periodens resultat uppgår efter erhållna ägartillskott till +423,2 Mkr.

Fritt eget kapital uppgår enligt upprättad koncernbalansräkning till 1 624,4 Mkr.

Till föreslagen överföring till bundet eget kapital åtgår 1,0 Mkr. Fritt eget kapital uppgår därefter till 1 623,4 Mkr.

Moderbolaget

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att 18 049 tkr överföres från för särskilda ändamål avsedda medel till balanserad vinst. Denna uppgår därefter till 1 047 418 tkr, vilken tillsammans med årets förlust 255 352 tkr föreslås överföras i ny räkning. Resterande för särskilda ändamål avsedda medel, 17 500 tkr, föreslås överföras i ny räkning.

Göteborg i aril 1980

Sven G Andrén	Per Ekström, ordf	Sven Olving
Per Fritzon	Nils-Hugo Hallenborg	Nore Sundberg
Stig Malm	Carl-Olof Ohlsson	Erland Wessberg, VD

Revisionsberättelse

Vår revisionsberättelse beträffande denna årsredovisning och koncernredovisning har avgivits 1980-04-22.

Lars Elvstad Göran Tidström
Auktoriserade revisorer

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen, räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för år 1979. Granskningen har utförts enligt god revisionssed.

Moderbolaget

Årsredovisningen är uppgjord enligt aktiebolagslagen.

Värderingen av fordringar på dotterbolag baseras på antagande om fortsatt verksamhet för dessa. Detta antagande förutsätter att staten tillskjuter medel för täckning av de förluster som väntas för kommande år till dess koncernen i sin helhet uppnår lönsamhet. Regeringen har i propositionen 1979/80:165 föreslagit sådana tillskott.

Under förutsättning att riksdagen beslutar om erforderliga kapitaltillskott tillstyrker vi att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Vi tillstyrker vidare att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen samt beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för deras förvaltning under räkenskapsåret.

Koncernen

Koncernredovisningen är uppgjord enligt aktiebolagslagen.

Som framgår av årsredovisningen har fordringsrisker och eget fartygsinnehav värderats med ledning av bedömda marknadsvärden på fartyg. Jämfört med föregående år har dock utgångspunkten varit, i förhållande till noteringar på marknaden, mer försiktigt beräknade värden på andrahands-tonnage. Då varaktigheten av den ökning i marknadsvärden som skett under 1979 är förknippad med viss osäkerhet anser vi att den tillämpade principen kan godtas.

Värderingen av koncernens tillgångar och skulder baseras på antagande om fortsatt verksamhet för de i koncernen ingående bolagen. Detta antagande förutsätter att staten tillskjuter medel för täckning av de förluster som väntas för kommande år till dess koncernen i sin helhet uppnår lönsamhet. Regeringen har i propositionen 1979/80:165 föreslagit sådana tillskott.

Under samma förutsättning som för moderbolaget tillstyrker vi att bolagsstämman fastställer koncernresultaträkningen och koncernbalansräkningen.

1980-04-22

Lars Elvstad Göran Tidström
Auktoriserade revisorer

Resultat- och balansräkningar i sammandrag Mkr

	Svenska Varv AB	Kockums	Götaverken Arendal	Uddevallavarvet	Öresundsvarvet	Karlskronavarvet	Götaverken Cityvarvet
Resultaträkningar i sammandrag							
Fakturerad försäljning	-	273	1 002	763	716	557	309
Rörelsens kostnader	- 69	-339	-1 179	-675	-862	-595	-325
Planenliga avskrivningar	-	- 81	- 19	- 40	- 13	- 10	- 13
Rörelseresultat före reserveringar	- 69	-147	- 196	+ 48	-159	- 48	- 29
Förlustrerivering pågående produktion	-	107	+ 108	+ 84	- 90	+ 30	+ 4
Reservering för kundfordringsrisker	-	46	+ 200	+106	+175	-	- 4
Finansiella poster, netto	- 172	-229	- 56	- 69	+ 9	- 5	- 16
Extraordinära poster, netto	+ 75	-224	- 55	- 52	- 18	- 2	- 47
Resultat före ägartillskott, värdegar., boksl.disp. o skatt	- 166	-773	+ 1	+117	- 83	- 25	- 92
Statligt ägartillskott	+1 286	-	+ 17	-	+ 4	-	-
Bokslutsdispositioner	-1 375	+830	- 16	-115	+ 80	+ 27	+ 93
Skatt	-	- 4	- 2	- 2	- 1	- 1	- 1
Årets resultat	- 255	+ 53	0	0	0	+ 1	0
Balansräkningar i sammandrag							
Kassa och bank	2 750	1	-	87	5	1	2
Kortfristiga fordringar	1 638	1 779	742	558	291	101	129
Material och produkter i arbete	-	970	1 057	400	216	262	37
Fordran på svenska staten	3 369	-	-	-	-	-	-
Summa omsättningstillgångar	7 757	2 750	1 799	1 045	512	364	168
Långfristiga fordringar	3 297	1 244	730	1 217	1 000	41	2
Anläggningar exkl skepp	1	608	259	379	162	116	266
Skepp	-	525	-	223	-	-	-
Summa anläggningstillgångar	3 298	2 377	989	1 819	1 162	157	268
Summa tillgångar	11 055	5 127	2 788	2 864	1 674	521	436
Kortfristiga skulder	6 426	2 800	1 218	599	315	330	242
Avsatt för förlustrisker och borgensåtaganden	-	264	-	192	-	-	-
Långfristiga skulder	2 919	1 969	1 370	1 853	1 347	100	192
Reserver	-	-	-	-	-	54	-
Minoritetsintresse	-	-	-	-	-	-	-
Aktiekapital	600	100	200	220	12	32	1
Övrigt eget kapital	1 110	- 6	-	-	-	5	1
Summa skulder och eget kapital	11 055	5 127	2 788	2 864	1 674	521	436

Finnboda Varf	Eriksberg	Zenit	Malmö	Calor Celsius	Götaverken Ångteknik	Götaverken Motor	Götaverken Aluminium	Svenska Varv Utveckling	Övriga bolag	Elimineringar och justeringar	Koncernen totalt
104	130	208	94	879	349	203	57	4	56	- 707	4 997
- 143	- 233	+ 5	- 102	- 846	- 347	- 194	- 56	- 50	- 51	+ 742	- 5 319
- 2	- 40	- 35	- 55	- 12	- 8	- 6	- 2	-	- 3	- 5	- 344
- 41	- 143	+ 178	- 63	+ 21	- 6	+ 3	- 1	- 46	+ 2	+ 30	- 666
+ 50	+ 74	-	-	-	-	-	-	-	-	- 15	+ 138
- 4	+ 126	+ 43	- 10	-	-	-	-	-	-	- 90	+ 496
- 1	+ 10	- 48	- 43	- 8	- 2	- 11	- 2	- 1	+ 1	+ 75	- 568
-	-	+ 11	+ 15	-	-	- 12	-	-	-	+ 62	- 267
+ 4	+ 67	+ 184	- 101	+ 13	- 8	- 20	- 3	- 47	+ 3	+ 62	- 867
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	+ 1 286
- 4	+ 803	- 181	+ 79	- 5	+ 3	+ 20	+ 3	+ 47	- 3	- 288	+ 19
-	- 1	-	-	- 2	-	-	-	-	-	- 1	- 15
0	+ 869	+ 3	- 22	+ 6	- 5	0	0	0	0	- 227	+ 423
8	35	12	4	5	2	-	1	1	-	-	2 914
44	1 224	90	71	222	206	49	18	13	20	- 5 005	2 190
13	26	1	11	45	249	145	20	1	-	- 4	3 449
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 369
65	1 285	103	86	272	457	194	39	15	20	- 5 009	11 922
52	997	210	410	28	125	2	1	1	-	- 4 707	4 650
21	157	-	-	70	77	66	23	2	5	- 1	2 211
-	-	847	701	-	-	-	-	-	-	+ 76	2 372
73	1 154	1 057	1 111	98	202	68	24	3	5	- 4 632	9 233
138	2 439	1 160	1 197	370	659	262	63	18	25	- 9 641	21 155
34	470	73	229	179	321	185	30	14	12	- 4 254	9 223
-	-	114	304	-	-	-	-	-	-	- 16	858
102	944	999	662	120	282	76	27	4	13	- 4 487	8 492
-	-	-	-	30	1	-	3	-	-	- 79	9
-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
2	100	2	2	25	50	1	3	-	-	- 750	600
-	925	- 28	-	15	5	-	-	-	-	- 55	1 972
138	2 439	1 160	1 197	370	659	262	63	18	25	- 9 641	21 155

Styrelse

Ordinarie ledamöter

Per Ekström, ordförande
Sven G Andrén, vice ordförande
Per Fritzon, arbetstagarledamot
Stig Malm, arbetstagarledamot
Nils-Hugo Hallenberg
Carl-Olof Ohlsson
Sven Olving
Nore Sundberg
Erland Wessberg, VD, koncernchef

Suppleanter

Sture Johansson, arbetstagarledamot
Holger Olsson, arbetstagarledamot

Revisorer

Lars Elvstad, auktoriserad revisor
Göran Tidström, auktoriserad revisor

Suppleanter

Harry Ahlman, auktoriserad revisor
Nils Brehmer, auktoriserad revisor

Koncernledning

Erland Wessberg, VD, koncernchef
Lars Forsberg, vVD, vice koncernchef
Per Sandberg
Torsten Söderström
Bengt Tengroth

Koncernstab

Ekonomi
Finans
Juridik
Koncernutveckling
Marknad/Fartyg
Personal

Innehåll

Koncernens verksamhet i sammandrag	3
Strukturplanen	3
80-talets fartygsmarknad	9
Några frågor till koncernchefen	14
Koncernöversikt	22

Dotterbolagens verksamhet

Götaverken Arendal	33
Kockums	36
Uddevallavarvet	37
Öresundsvarvet	39
Svenska Varv Utveckling	41
Karlskronavarvet	42
Götaverken Cityvarvet	45
Eriksberg	46
Finnboda Varf	48
Koncernens rederiverksamhet	49
Calor-Celsius	53
Götaverken Ångteknik	55
Götaverken Motor	58
Götaverken Aluminium	60

Koncernen

Resultaträkning	61
Balansräkning	62
Finansieringsanalys	64
Värderingsprinciper	65
Noter till resultat- och balansräkning	67

Moderbolaget

Förvaltningsberättelse	76
Resultaträkning	76
Balansräkning	77
Finansieringsanalys	78
Noter till resultat- och balansräkning	78
Förslag till vinstdisposition	84
Revisionsberättelse	85
Resultat- och balansräkningar i sammandrag	86
Styrelse, revisorer och koncernledning	88

